

KENWORTH T880 | VOLVO FM | HONDA GOLD WING VALKYRIE

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

OCTUBRE

MAGAZINE

2016

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



MOTORES

CUMMINS X

FREIGHTLINER

CASCADIA

SIN DORMIRSE EN SUS LAURELES A PESAR DE QUE TIENE MÁS DEL 40% DEL MERCADO, DAIMLER TRUCKS NORTH AMERICA PRESENTÓ EL NUEVO FREIGHTLINER CASCADIA 2018

LOS MEJORES NUNCA DESCANSAN

SISTEMA DE COMBUSTIBLE DE RIEL COMÚN

Control ultra preciso de la inyección de combustible para una mayor potencia y mayor eficiencia en el consumo de combustible.

CAPITALIZACIÓN DEL TURBO

El MP⁸-TC extrae el calor residual y lo convierte en potencia para reducir el consumo de combustible.

PISTÓN ONDULADO

Innovador diseño patentado que da una combustión más eficiente.

BOMBA DE LIQUIDO REFRIGERANTE DE DOS VELOCIDADES

Enfriamiento optimizado para situaciones de poca carga.

VÁLVULA REGULADORA DE ADMISIÓN

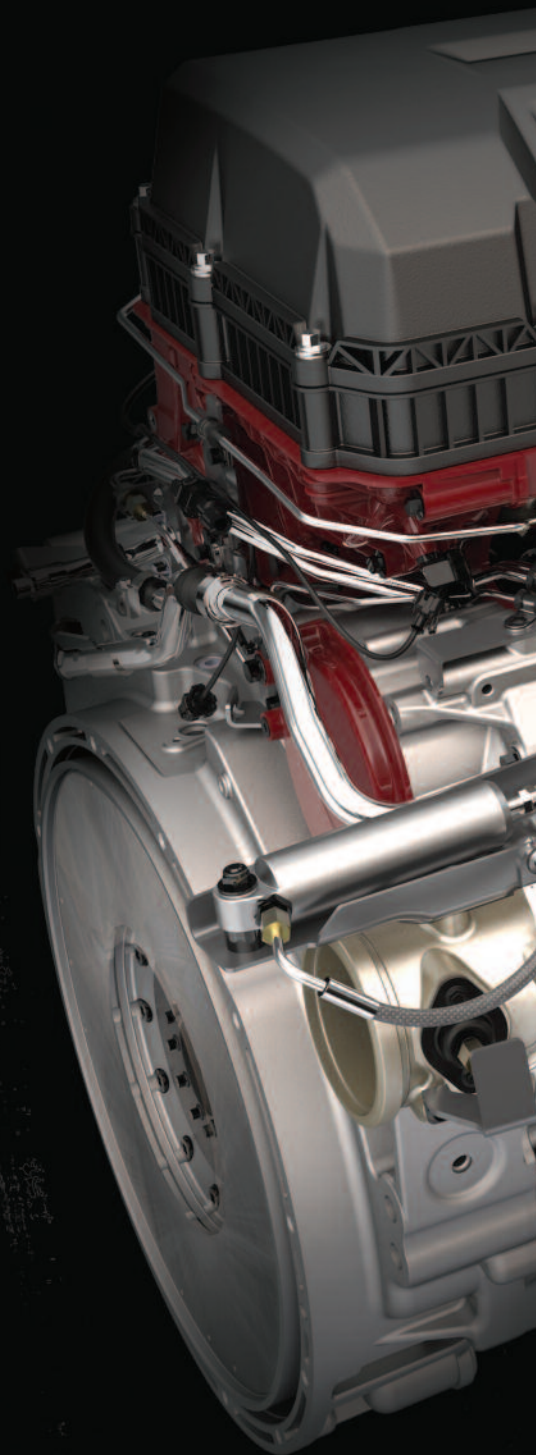
Conserva los gases de escape para un tratamiento posterior más eficiente y menores emisiones.

Más trabajo, menos combustible -presentamos la siguiente evolución en los motores Mack-

Las mejoras a los motores Mack[®] MP[®] hacen que nuestros camiones trabajen más duro, pesen menos y quemen menos combustible (hasta 9% menos) -todo al tiempo que cumplen con los estándares de emisiones para 2017-. Es otra manera para que tu hagas más cosas y te mantengas al frente de la competencia. Nunca pares de mejorar. MackTrucks.com

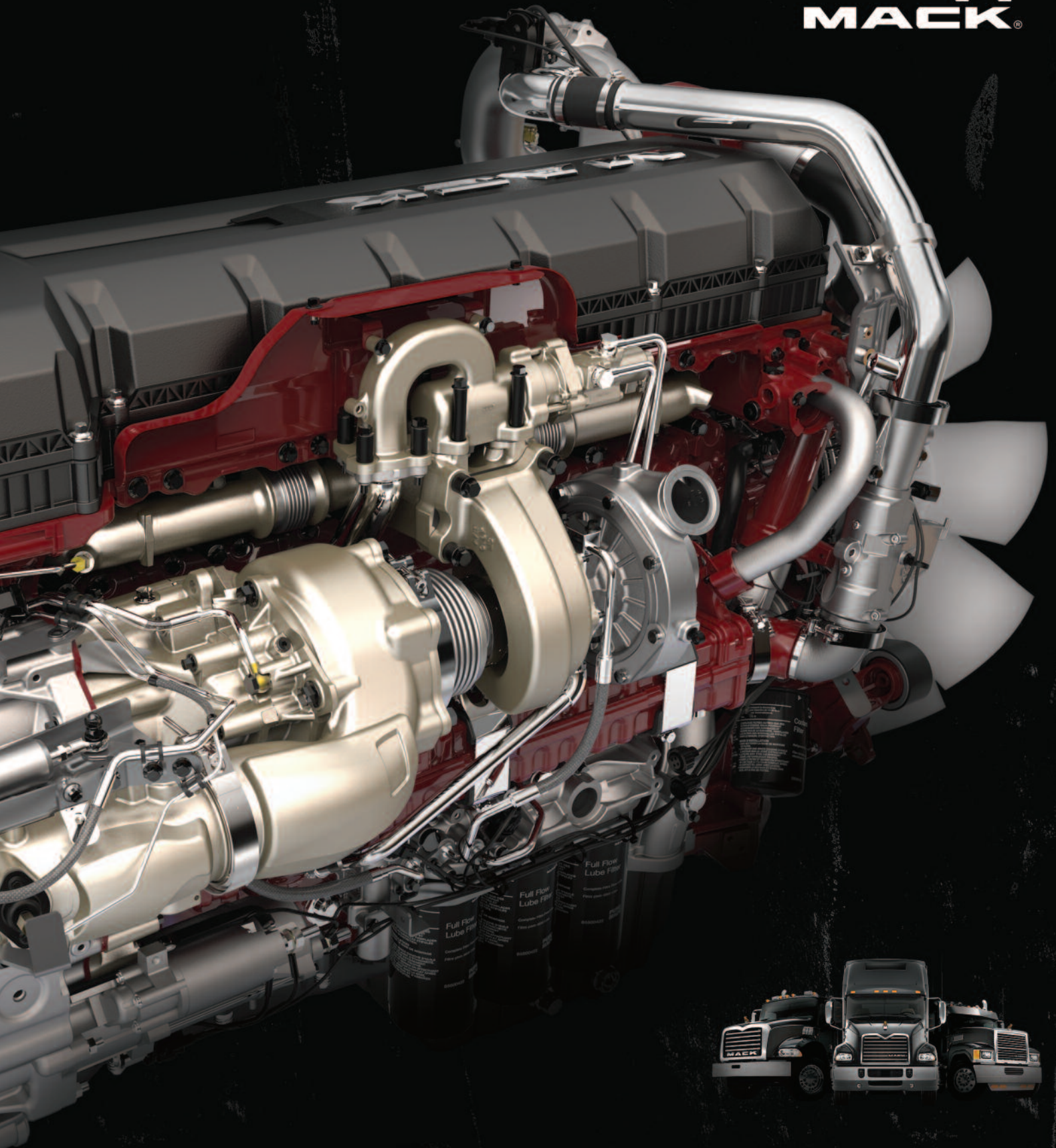


TRANSPORTISTA OFICIAL DE NASCAR





MACK®



NACIDO PARA SERVIR



PAG. 16

FREIGHTLINER CASCADIA 2018

Sin dormirse en sus laureles a pesar de que tiene más del 40% del mercado, Daimler Trucks North America presentó el nuevo Freightliner Cascadia 2018, el cual promete una mejora en el consumo de combustible de hasta un 8 por ciento respecto al actual Cascadia Evolution. Acompáñanos para conocer todas las novedades.



VOCACIONAL

KENWORTH T880

Un vocacional diseñado especialmente para los retos que enfrentas cada día, con avanzada tecnología y diseño útil en la calle como un cofre inclinado, un tren motriz eficiente o una gran maniobrabilidad, el Kenworth T880 es un excelente socio para tu negocio.



DEL MUNDO

VOLVO FM

Es probable que el Volvo FM, diseñado para transporte regional, no esté tan equipado como sus hermanos mayores creados para largas distancias, pero es cómodo, potente, eficiente y uno de los camiones más completos en su segmento.



UTILITARIO

GMC SAVANA

El segmento de las vans de carga y de pasajeros ha evolucionado bastante en los últimos años. Los amantes de la vieja guardia, GMC mantiene rodando la clásica Savana, que sigue tan potente, confiable y práctica como siempre.

**Nueva botella, tecnología mejorada.
Y toda la PROTECCIÓN DE ALTO
RENDIMIENTO que esperas.**



**PROTECCIÓN DE
DESGASTE.**



**CONTROL DE
RESIDUOS.**



**RESISTENCIA A LA
DESCOMPOSICIÓN
DEL ACEITE.**

**Presentando el siguiente avance en protección de alto
rendimiento. Shell ROTELLA® T4 Triple Protection.**

www.rotella.com

**Shell
ROTELLA®**

El aceite de motor que trabaja tan duro como tú.



TU ESTAS EN ESTE NEGOCIO PARA EL LARGO PLAZO. ¿SE PUEDE DECIR LO MISMO DE TU ACEITE?

Ya sea que estés transportando tu carga a través de la ciudad o a través del país, necesitas un aceite de motor tan confiable como tú. Por más de 40 años, los aceites para motor de uso rudo de Shell Rotella han dado protección y desempeño inigualable. Desde la protección al desgaste, los depósitos y las emisiones del Shell Rotella T de protección triple, el mejorado ahorro de combustible del Shell Rotella T5 con su tecnología de mezcla sintética, hasta la excelente protección contra temperaturas extremas del Shell Rotella T6 completamente sintético, hay un Shell Rotella desarrollado para responder a tus necesidades. www.rotella.com.



EL ACEITE DE MOTOR QUE TRABAJA TAN DURO COMO TÚ.



PAG. 90

HONDA GOLD WING VALKYRIE

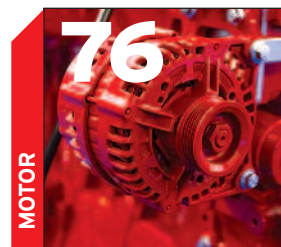
Más grande, atrevida y escandalosa que ninguna otra en el camino, la Valkyrie es una potente motocicleta única en el portafolio de Honda cuya fórmula es el motor más grande de la marca sobre el cuadro de una moto de crucero. El resultado, algo así como un hot rod del siglo XXI sobre dos ruedas.



MANTENIMIENTO

NUEVOS ACEITES DE SHELL+

Shell presentó la nueva línea de aceites Rotella, diseñados para ofrecer la protección al desgaste a la que estás acostumbrado al tiempo que te ayudan a cumplir las siguientes normas ambientales y de consumo de combustible.



MOTOR

MOTORES CUMMINS X

Este año Cummins renovó su línea de motores de uso rudo con el lanzamiento de la plataforma de motores X, la evolución de los conocidos propulsores ISX.



SALUD

SI TOMAS NO MANEJES

En este artículo te platicamos los efectos de esta sustancia en tu cuerpo para que tomes la decisión correcta: alcohol y volante no combinan.



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
[publsher@transportelatino.com]

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

Contributors Ivo Cutzarida, Sergio Andrade, Diego Guerra, Sonia Garcia, Pablo Olavarrieta, Raquel Aviles, Moises Saldivar

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

Graphic Design Antonio Morales
[antonio.morales@transportelatino.com]

Associate Editor Manny Martinez
[manny.martinez@transportelatino.com]

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

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 ©2016 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

PLAYBOY
Latino

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

¿Tienes gasolina?

¡Isuzu tiene la gasolina que necesitas!

- V8 Vortec 6.0 litros de gasolina con 297 HP y 372 lb-pie de torque
- El motor de gasolina es compatible con combustible CNG/LPG
- Fácil de manejar con una excelente visibilidad, maniobrabilidad y un reducido radio de giro
- Cabinas estándar de 3 asientos o cabinas dobles para 7 personas
- Solo Isuzu tiene la respetada historia enfocada en camiones LCF de uso medio con los motores, cabinas y carrocerías vocacionales que mejor se adaptan a tu negocio



L-SERIES

APR 0.99%

¡Aprovecha hoy esta oferta por tiempo limitado!

Isuzu Trucks. El camión LCF más vendido en Estados Unidos desde 1986.

WWW.ISUZUCV.COM

ISUZU
FINANCE

El vehículo se muestra con equipamiento opcional; parte del equipamiento lo instala el distribuidor. La oferta de APR de 0.99% termina el 31/12/16 y solo está disponible a través de Isuzu Finance of America, Inc. Términos de financiamiento limitados. Solo en distribuidores participantes. Aprobación de crédito necesaria. Visita tu distribuidor autorizado Isuzu para información sobre los requisitos.

ISUZU
TRUCK

ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the
App Store



COMO AEROLÍNEAS

Hace no mucho tiempo, un vuelo en avión incluía una comida de cortesía. Hoy, lo único que las aerolíneas te dan gratis son las buenas tardes y las gracias por volar con ellos. Y si bien mucha gente se quejó de esto en un principio, realmente no disminuyó la cantidad de gente viajando en avión y sus ganancias se incrementaron sustancialmente. Esto es un modelo de negocio que la industria del transporte podría aplicar, pues transportar mercancía implica mucho más que ir del punto A al punto B, lo cual quiere decir que estamos dejando mucho dinero en la mesa. En 2010, las aerolíneas norteamericanas ganaron 3,400 millones de dólares extra en tarifas de equipaje. Nada mal, ¿no?

Además de sobrepagos en el combustible y el tiempo inactivo no facturado, hay otras cosas que podrían generarle ingresos adicionales a los transportistas: cargas canceladas, entregas a destinos remotos o recargos por carga/descarga en determinado día u hora. Como muchos de ustedes sabrán, entregar algo en Los Angeles un viernes implica quedarte ahí todo el fin de semana. Para convencer a un cliente de mover el día de carga/descarga, una tarifa adicional de fin de semana podría ser una manera de incentivar su decisión. ¿Carga cancelada? Que el cliente se haga cargo de pagarle al conductor y al transportista los costos que esto implica. ¿Por qué han de pagar ellos la falta de previsión del cliente?

El peso es otro tema. Hay muchos transportistas que cobran una tarifa fija por carga independientemente del peso, pero arrastrar 10 mil libras o 50 mil puede variar considerablemente la cuenta de combustible. Entonces, que el cliente pague lo adecuado. La lista de extras por los que un transportista puede cobrar más es enorme: manejo especial de la carga, destinos donde recargar es complicado, entregas múltiples o en fin de semana, etcétera. La pregunta es, ¿por qué no cobrar extra por servicios totalmente legítimos? Realmente no es algo que haya afectado a las aerolíneas.

Una opción más puede ser ofrecer opciones de pago a los clientes: por anticipado o tardío, pero con todos los cargos extra que conlleve entregar la carga. No me queda claro si la industria del transporte podrá hablar de beneficios tan grandes como los de las aerolíneas, pero sí que aumentaría los márgenes de ganancia. [TL](#)

Edgardo Iorio, Publisher

EDITORIAL

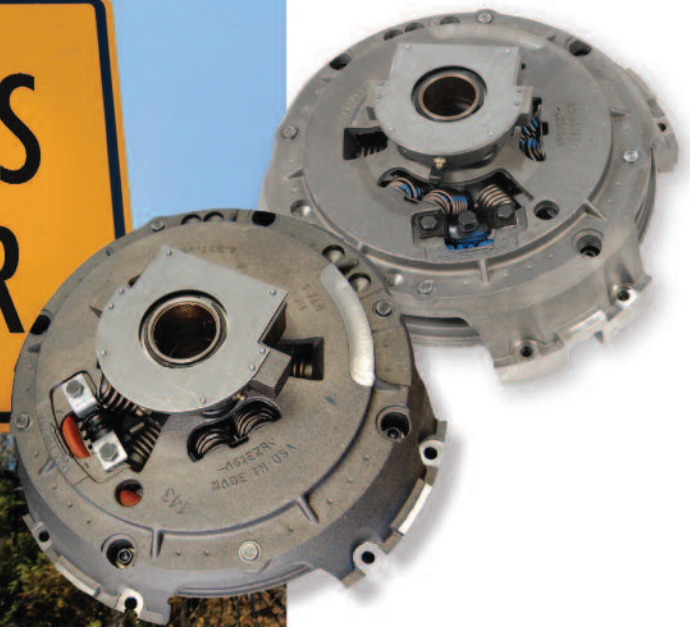
8

OCTUBRE DE 2016 | TRANSPORTE LATINO

ALTO DESEMPEÑO EN EMBRAGUES.
RENTABILIDAD ASEGURADA.



**USE EMBRAGUES
ALLFIT MERITOR**



 **IDEAS DRIVING RESULTS**
LÍNEA COMPLETA PARA TODAS LAS
MARCAS. CALIDAD CONTUNDENTE.

ALLFIT

La nueva línea de embragues para el mercado de refacciones AllFit Meritor® ofrece todo lo necesario – calidad, versatilidad y accesibilidad – además de que le brinda la mejor garantía del ramo, por 1 Año, que incluye un reembolso sin soporte de gastos de hasta \$800 por mano de obra. Tanto embragues de ajuste manual como autoajustables están incluidos en una gama amplia para aplicaciones de trabajo pesado, mediano, ligero y fuera de carretera. Los embragues AllFit están fabricados con material de fricción de alto desempeño, exclusivo de Meritor. Para más información, visite hoy mismo MeritorPartsOnline.com.


MERITOR




TRANSFORMER

CAMIÓN ANFIBIO MAN

¿Es un barco? ¿O es un autobús? Un poco de los dos, si nos referimos al nuevo Hafencity Riverbus de Hamburgo. En tierra circula como un autobús normal, pero al momento de llegar al río, ¡sorpresa! y el nuevo Riverbus tiene incluso un botón para solicitar parada. En realidad no realiza paradas durante el trayecto, pero fue uno de los requisitos para la homologación de este inusual vehículo. Como propietario del primer autobús anfibia de Alemania, Fred Franken tuvo que llevar a cabo una labor pionera en muchos aspectos. Esta es en parte la razón por la que transcurrieron cuatro años desde la idea inicial hasta la inauguración del

vehículo. El mayor reto fue sin duda la homologación. Los vehículos anfibios no están previstos en el código de circulación alemán.

Bajo la cubierta impermeable se esconde un chasis de camión MAN y de la carrocería se encargó una empresa húngara. Otro reto lo planteó el mantenimiento. “No se trata ni de un autobús ni de un barco y nunca hasta ahora había habido un vehículo similar a este. Porque, cuando es necesario, se ha de poder acceder rápidamente a las piezas que hay que reparar, lo que hace necesarios unos buenos conocimientos técnicos por parte del personal de taller”, explica Mike Vannauer, director regional de ventas de autobuses en el norte en MAN Truck & Bus Deutschland GmbH. Naturalmente, como él es un marino experto, este vehículo especial le entusiasma. El cuidado en taller se realiza a través del taller de servicio MAN Moorfleet.

La respuesta al crucero de la ciudad está siendo enorme: “En los primeros dos meses de funcionamiento hemos transportado ya a más de 6000 personas, tanto locales como forasteros”, dice Fred Franken, contento de que su idea haya dado buenos frutos. Y otras muchas ciudades han mostrado su interés. De hecho, ya recibió solicitudes para entre cinco y siete autobuses anfibios más. 




CAMBIOS PARA DIABÉTICOS

CONDUCTORES PODRÍAN PARTICIPAR EN COMERCIO INTERESTATAL

La Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) busca retroalimentación de la industria respecto a las recomendaciones emitidas por la Junta de Revisión Médica (MRB por sus siglas en inglés) sobre una potencial normativa que permitiría a los conductores con diabetes mellitus tratada con insulina operar vehículos comerciales de manera interestatal. Esto siempre y cuando obtenga un Certificado provisto por un

Examinador Médico al menos una vez al año donde se certifique que la enfermedad está controlada y estable. Además del certificado de un Examinador Médico, la MRB recomendó que todo conductor con diabetes que quiera manejar legalmente debe someterse a un “examen completo oftalmológico u optométrico, que incluya un examen de retina dilatada, al menos cada dos años para documentar la presencia o ausencia de retinopatía/edema macular y el grado de las enfermedades si están presentes”.

La MRB también manifestó que un con-

ductor debe permanecer descalificado médicamente por al menos seis meses si la razón de su descalificación se debe a problemas relativos con la diabetes. Actualmente, la FMCSA está recibiendo comentarios sobre el tema, los cuales la agencia pide que incluyan material de apoyo como análisis de datos, estudios, reportes o artículos de periódicos. Bajo las regulaciones actuales, un conductor con diabetes no puede operar en el comercio interestatal a menos que obtenga una exención de la FMCSA, la cual debe renovarse cada dos años. 



FUTURO ELÉCTRICO

DAIMLER PRESENTA DOS MODELOS ELÉCTRICOS PARA EU

El Salón de Vehículos Comerciales de Hannover, Alemania, fue el escenario donde Daimler dio a conocer sus planes para traer a Estados Unidos dos nuevos vehículos eléctricos en los próximos años. El primero en llegar a nuestras calles será el Mitsubishi Fuso eCanter, el cual será lanzado “discretamente”, focalizando su distribución en áreas como el sur de California o la Ciudad de Nueva York, donde el pesado tránsito y las restricciones de emisiones en zonas urbanas crean un escenario perfecto para camiones de reparto eléctricos. El otro vehículo será una van de Mercedes-Benz, la cual probablemente llegue después de 2018.

La tercera generación del Fuso Canter E-Cell, ahora Fuso eCanter, utiliza un motor eléctrico sincrónico con una potencia de 185 kW, los cuales pasan al eje trasero mediante una transmisión de una sola velocidad. El camión que mostraron en Hannover tiene baterías con una capacidad de 70 kWh, lo cual permite una autonomía de más de 60 millas con una sola carga. El enfoque modular del conjunto de baterías permitirá que el eCanter pueda adaptarse a los requerimientos de rango de cada cliente, aunque con un aumento en el peso y el precio. La noticia fue dada a conocer en una rueda de prensa por Wolfgang Bernhard, director de Daimler Truck & Bus, quien explicó cómo la rápida evolución de la tecnología de baterías está haciendo que los camiones comerciales eléctricos lleguen a las calles antes de lo que ellos mismos esperaban hace unos pocos años. Y es que con un desempeño 2.5 veces mejor y un costo 2.5 veces menor, ahora sí que cobra sentido explorar esta alternativa de movilidad. “Estamos alcanzando un punto de inflexión, el cual esperamos llegue al final de esta década”, comentó Bernhard. 





SUPERA LAS EXPECTATIVAS

VOLVO PRESENTA CAMIÓN ULTRA EFICIENTE


La mejora en la eficiencia del 88% del nuevo Volvo SuperTruck rebasó por mucho las expectativas establecidas por el Departamento de Energía para este programa, el cual pedía un incremento en la eficiencia del 50% comparado con un camión Volvo VN 2009. Este camión concepto utiliza soluciones como paneles solares en el techo de la cabina para alimentar la batería y las luces interiores, un bastidor de aluminio ultra ligero y un motor de 11 litros altamente avanzado para empujar los límites de la eficiencia.

La estilizada combinación del tractor y el tráiler mejoraron la eficiencia en el consumo de combustible un 70%, excediendo consistentemente las 12 mpg durante las pruebas realizadas y, en ocasiones, mostrando más de 13 millas por galón. La eficiencia térmica de frenado del motor alcanzó un 50%. Para dejar claro cuánto avanzaron, Göran Nyberg, presidente de Volvo Trucks North America, señaló que un Volvo VN tenía un consumo de combustible de 7 mpg en 2009.

El SuperTruck tiene un frente más corto que los camiones convencionales y el cofre tiene una pendiente más pronunciada. Carenados de bajo peso recorren el tractor y el tráiler, y hay cámaras que reemplazan los



espejos retrovisores para reducir la resistencia al viento. El chasis está hecho casi completamente de aluminio, lo cual redujo el peso de éste casi a la mitad y contribuyó a lograr que la reducción total en peso del tractor y el tráiler fuera de 3,200 libras.


Otra parte clave del camión es el motor de 11 litros, el cual utiliza avanzada tecnología en la inyección de combustible, enfriamiento, sistemas de aceite y turbocargador, además de pistones "de onda" y otras mejoras. El tren motriz incluye un complejo sistema Rankine de recuperación de calor residual, el cual convierte el calor que normalmente se pierde en torque para mejorar el consumo de combustible. 

NUEVAS REGLAS

CAMBIOS EN DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD DEL TABLERO

La Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) emitió una Regla Final para permitir que cierta "tecnología de seguridad vehicular" sea montada en el interior del parabrisas, incluyendo el área que barren los limpiaparabrisas. La regla, que entrará en vigor el 23 de octubre, se deriva de una sección de la Ley carretera FAST de 2015 que exige a la FMCSA arreglar sus normativas para permitir "el montaje voluntario de tecnología de seguridad vehicular en el parabrisas". La Ley FAST define la "tecnología de seguridad vehicular" como: sistemas de cámaras, de regulación de la velocidad, de advertencia de abandono de carril, de advertencia o mitigación de colisiones frontales, control de crucero activo y cualquier otra tecnología que la FMCSA considere aplicable.

Las normas actuales establecen que las antenas y otros dispositivos no pueden montarse más de seis pulgadas por debajo del borde superior del parabrisas y deben estar fuera de la línea de visión del conductor hacia la carretera y las señales de tránsito. Las nuevas regulaciones añaden una enmienda para permitir que algunos dispositivos sean montados en el área que barren los limpiaparabrisas, los cuales incluyen, pero no se limitan a: grabadoras de eventos en video, sistemas de advertencia de abandono de carril, de mitigación o advertencia de colisiones, transpondedores y sensores que formen parte de un paquete manos libres de ayuda al conductor.

Los dispositivos cubiertos por esta enmienda deben estar montados no más de cuatro pulgadas por debajo del borde superior o siete pulgadas por encima del borde inferior del área barrida por los limpiaparabrisas y también deben de estar fuera de la línea de visión del conductor hacia la carretera y las señales de tránsito. La FMCSA clarifica en la regla que la enmienda no exige el uso de los dispositivos mencionados, sino que permite el montaje voluntario que antes habría incurrido en una violación a las normas. Adicionalmente, cualquier tecnología montada en el parabrisas bajo una exención temporal cuando la Ley FAST entró en vigor el 1 de octubre de 2015 también queda incluida en esta enmienda. 



***CARGADO,
ENGANCHADO
Y RODANDO.***

SI NO ESTÁ RODANDO, NO ESTÁ GANANDO.

Busque un distribuidor en DaytonTruckTires.com



DAYTON™
TIRES FOR TRUCKERS™




PODER AMERICANO

MACK PRESENTA CAMIÓN CON 800 HP

Quizá Volvo tenga el récord por el camión más rápido del mundo, pero sería espectacular ver competir al Iron Knight con esta bestia creada por Mack sobre lo que alguna vez fue un Granite. Bautizado como Jack, este camión construido a medida con tracción total debutó ante el público en la carrera Pennsylvania 400 de la NASCAR Sprint Cup, de la cual Mack es el transportista oficial. Jack fue nombrado así en honor a uno de los fundadores de la marca, John (Jack) M. Mack.

“Jack no es solamente una celebración de nuestra rica historia, sino una demostración del alto nivel de personalización que somos capaces de alcanzar en nuestro Centro de Adaptación al Cliente”, dijo John Walsh, vicepresidente de mercadotecnia y gestión de marca a nivel global para Mack. “Los clientes con aplicaciones especializadas saben que pueden contar con Mack y nuestro CAC para crear los camiones que satisfagan los desafíos más inusuales”.

Jack salió de la línea de ensamblaje como un Mack Granite el 27 de octubre del año pasado, justo en el cumpleaños 151 de Jack Mack. Después, el chasis fue llevado al CAC para recibir todas las modificaciones y el trabajo personalizado. Entre las características únicas de este bólido se encuentra un motor Mack MP8 modificado con 800 caballos de fuerza y 2,800 lb-pie de torque, cabina mega crew y caja de pick up hechas a medida, llantas de 46 pulgadas en rines custom, tracción total, escape de 8 pulgadas, cámaras de reversa y de visión lateral, sistema de infotainment con pantalla táctil, placas impresas en 3D con el nombre “Jack” y un malacate de 16,000 libras.


El CAC de Mack, ubicado dentro de la planta de ensamblaje en Lehigh Valley en Macungie, Pensilvania, personaliza los camiones Mack para los clientes cuyas necesidades van más allá de las opciones típicas que ofrece la fábrica; desde añadir toques de cromo extra para una cabina dormitorio para arrastres largos o instalar un sistema de tracción total para un quitanieves municipal, las opciones son casi infinitas. 

NUEVO DISCO DE FRENO

PRESENTAN NUEVO DISCO EXCLUSIVO PARA TRÁILERES

Bendix presentó recientemente el ADB22X-LT, su primer disco neumático diseñado exclusivamente para tráileres, de la mano de Utility Trailer Manufacturing, la primera empresa en ofrecer el nuevo freno. Este nuevo disco tiene una clasificación de frenado de 23,000 libras y al ser 40 libras más ligero por eje tándem que el ADB22X, es el disco de aire más ligero en el país, algo que aumenta la carga útil -especialmente en las unidades refrigeradas- y mejora la eficiencia en el consumo de combustible.

El ADB22X-LT lleva una nueva balata con un volumen utilizable 8% mayor y hasta un 40% de mejora contra el desgaste, la cual, al estar libre de cobre, cumple los requerimientos para 2021 de la Agencia de Protección al Medioambiente. El nuevo mecanismo de ajuste también soporta más tiempo entre servicios. Además, el tiempo de recambio de la balata es más rápido que en los discos de tambor y ofrece una mayor vida útil al revestimiento, generando frenadas más estables. El bajo desgaste de los frenos incrementa la confiabilidad, al tiempo que el mecanismo interno auto ajustable del freno puede ayudar a reducir el riesgo de que los frenos estén mal ajustados durante una inspección.

“Si bien el ADB22X-LT fue diseñado específicamente para uso en tráileres, está construido en la misma plataforma del ADB22X”, dijo Keith McComsey, director de soluciones para clientes y mercadotecnia de Bendix Spicer Foundation Brake. “En términos de disponibilidad, esto quiere decir que ambos frenos comparten elementos que se desgastan, lo cual ayuda a agilizar el mantenimiento y el entrenamiento, además de reducir el inventario. El nuevo disco de freno tiene una garantía de 5 años. 



BUGATCHI

THE RIGHT LOOK
RIGHT NOW



Shop the new
bugatchi.com

ELEVAN EL NIVEL

FREIGHTLINER CASCADIA 2018

SIN DORMIRSE EN SUS LAURELES A PESAR DE QUE TIENE MÁS DEL 40% DEL MERCADO, DAIMLER TRUCKS NORTH AMERICA PRESENTÓ EL NUEVO FREIGHTLINER CASCADIA 2018, EL CUAL PROMETE UNA MEJORA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE HASTA UN 8 POR CIENTO RESPECTO AL ACTUAL CASCADIA EVOLUTION. ACOMPÁÑANOS PARA CONOCER TODAS LAS NOVEDADES. »



Cuando Freightliner decidió rediseñar el Cascadia, los ingenieros tuvieron un objetivo principal: ahorrar combustible. Y todo parece que lograron su cometido, pues durante la presentación del Cascadia 2018, Martin Daum, presidente de Daimler Trucks North America, lo describió como “la nueva frontera en eficiencia de combustible”, con una economía de combustible hasta 8 por ciento superior que el Cascadia Evolution actual. “Cada aspecto del camión ha sido reimaginado”, dijo Richard Howard, vicepresidente de ventas y mercadotecnia de DTNA. “Estamos elevando a nuevos niveles la eficiencia de combustible, conectividad, seguridad, calidad, disponibilidad y rendimiento”.

DISEÑO

Por lo mismo, el nuevo Cascadia fue creado para reducir la resistencia al viento, para lo cual tiene docenas de detalles que, además, le dan un toque de estilo. Entre el equipamiento estándar para mejorar la aerodinámica está un sello superior en la puerta, espejos de forma elíptica, cofre inclinado, defensa con deflector de aire incluido y antenas integradas para reducir el arrastre. Por supuesto, están disponibles los paquetes Aero y AeroX para hacer aún más “escurridizo” al Cascadia, los cuales incluyen extensores laterales más largos, carenados más bajos en el chasis, cubiertas para las ruedas de dirección y salpicaderas, las





cuales, en conjunto, logran un ahorro de combustible de hasta un 1%.

Que la eficiencia en el consumo de combustible fuera el objetivo principal al diseñar

el nuevo Cascadia no quiere decir que fuera el único. Por ello, el camión equipa varias tecnologías nuevas para hacerlo más seguro. Entre ellas está el sistema total de LEDs de

los faros, los cuales utilizan esta tecnología en las luces bajas, altas, de día, de estacionamiento y direccionales. Estas unidades otorgan una excelente visibilidad por la noche y en condiciones climáticas como lluvia o nieve, reduciendo además la fatiga por forzar la vista.

Otro elemento importante a este respecto es el parabrisas de una sola pieza, cuyo diseño incrementa la zona del limpiaparabrisas un 12 por ciento respecto al Cascadia actual y está especialmente diseñado para ser más resistente a las roturas. El hecho de que tanto el parabrisas como la ventana de la puerta sean de una sola pieza, le dan al conductor una vista sin obstáculos del camino y de los espejos. >>



VDO RoadLog – soluciones ELD económicas.



www.vdoroadlog.com

Ya sea para un camión o para 100, el VDO RoadLog ofrece soluciones simples y de bajo costo para el cumplimiento del mandato FMCSA ELD (Electronic Logging Device). Elije plan sin cuotas mensuales o uno muy asequible con conectividad inalámbrica. De cualquier forma, RoadLog te hace ser más eficiente y te cumple al 100% – ahora y en el futuro. Además, RoadLog es el único ELD con una impresora incorporada para realizar inspecciones más rápidas.

Averigua donde puedes conseguir el tuyo:
www.vdoroadlog.com



RoadLog

Llame: (855)-ROADLOG
Visite: www.vdoroadlog.com
E-mail: roadlog-sales@vdo.com

VDO



INTERIOR

Si crees que los diseñadores de Freightliner pasaron horas trabajando en el exterior del camión, espera a que veas lo que hicieron con la cabina. Como en la marca tienen claro que un conductor puede pasar más de 100 horas a la semana en este espacio entre manejar, hacer papeleo, comer, descansar y dormir; se enfocaron en hacerlo lo más cómodo posible. Por ello el tablero tiene una forma envolvente con interruptores mejor posicionados para que no tengas que estirarte cual contorsionista para alcanzarlos; en la misma línea, el volante lleva controles integrados. El panel de instrumentos lleva una pantalla de 5" que, en lugar de darte los códigos de error, te dice claramente cuál es el problema; la navegación de ésta es muy amigable, pues la puedes controlar desde el volante.

Para desarrollar la iluminación, almacenamiento y la ergonomía de la cabina, DTNA trabajó de manera conjunta con Teague, los



diseñadores de interiores de los aviones Boeing. Entre sus aportaciones hay manijas adicionales que facilitan el entrar y salir de la cabina y luces de LED en el techo que ofrecen una iluminación ambiente más difusa, la cual ayuda a reducir la fatiga visual. Además hay una nueva suspensión que hace más suave el trayecto pero que evita el bamboleo lateral.

Hay varias configuraciones de cabina que

podrás personalizar en el camino, entre ellas está lo que en Freightliner llaman el Driver Loft, un pequeño comedor/escritorio con dos sillas opuestas con cinturón de seguridad, las cuales pueden doblarse para poder bajar una litera empotrada en la pared en menos de 30 segundos.

El dormitorio fue rediseñado para incluir gabinetes más largos y un guardarropa 4 pulgadas más alto. Además, lleva un gabinete para horno de microondas más grande con espacio suficiente para hornos de tamaño convencional, así como un refrigerador con más espacio para almacenar comida. Para que no te pierdas tus programas favoritos, el Cascadia lleva un soporte oscilante que puede sostener una TV de 26". Por supuesto, hay varias tomas de corriente directa, pero si necesitas más energía en la cabina, hay disponibles varios inversores o cableados para montarlos y poder alimentar así aparatos de corriente alterna. >>

**DÉJATE LLEVAR
POR LAS APARIENCIAS.**



El totalmente nuevo Chevy Malibu del 2016 cuenta con un estilo y clase que te hará sentir de lujo. Líneas deslumbrantes y un exterior esculpido con precisión para lograr un diseño aerodinámico y una presencia inimaginable.

DESDE \$22,500¹ COMO SE MUESTRA \$36,550¹

PRESENTANDO EL TOTALMENTE NUEVO CHEVROLET MALIBU DEL 2016

FIND NEW ROADSSM

CHEVROLET 

¹ Precio de venta sugerido por el fabricante (MSRP), impuesto, título, licencia, cargos del concesionario y otro equipo opcional son extra.



MOTORES Y TRANSMISIONES

Tener un diseño que corte el viento como cuchillo la mantequilla es muy útil, pero para lograr un buen consumo de combustible también se necesita que el tren motriz del camión sea muy eficiente. Por ello, el nuevo Cascadia está disponible con cuatro motores, aunque son dos los que Freightliner recomienda para obtener el máximo rendimiento de cada gota de diesel.

El primero es un Detroit Diesel DD13 con una potencia de 350 a 500 HP y un torque de 1,250 a 1,750 lb-pie; la otra opción es un DD15 cuya potencia oscila de 400 a 505 HP y el par motor va de 1,550 a 1,750 lb-pie. En ambos casos, los ingenieros trabajaron con el mapeo para lograr que entreguen más torque a menos revoluciones por minuto, de modo que gastes menos diesel para mover la carga. Las otras dos opciones son para quienes necesiten aún más poder y son un DD16 con 475 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie de torque, y un Cummins X15 con 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie.

En cuanto a la transmisión, la marca recomienda el uso de una automatizada de 12 cambios para obtener el máximo rendimiento de combustible, ya que utiliza programas de reconocimiento de terreno que le permiten conocer la ruta que tiene por delante de modo que pueda aprovechar al máximo la energía cinética del camión. También están disponibles cajas manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13 y 18 velocidades; así como automáticas Allison de las series 3000, 4000 y 5000.


SEGURIDAD

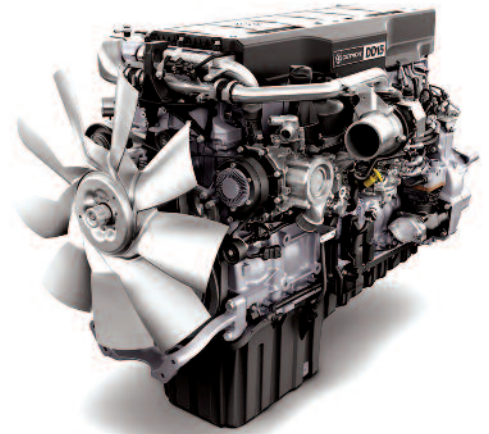
Además del sistema de iluminación de LED, el Cascadia está equipado con varios sistemas de seguridad activa y pasiva como el Asistente de Frenado Activo, que puede detener el camión por completo al detectar objetos estacionarios, el Control de Crucero Adaptativo y la Advertencia de Abandono de Carril, que incluye captura de video de modo opcional.

Por último, Freightliner aprovechó el lan-



zamiento del nuevo Cascadia para presentar una nueva plataforma de conectividad exclusiva para el camión, la cual mejora el funcionamiento de diferentes elementos del actual Detroit Connect, como el servicio remoto de diagnóstico Virtual Technician, entre otras. La nueva plataforma marca el debut de las

Actualizaciones Remotas Detroit Connect, las cuales permite controlar diferentes parámetros del motor a la distancia, así como actualizar el software de los controladores eléctricos del motor. Este sistema llegará a mediados del próximo año y la plataforma de conectividad llegará a partir de enero de 2017. 



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DD13 350 a 505 HP y 1,250 a 1,750 lb-pie
- DD15 de 400 a 505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie
- DD16 de 475 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie
- Cummins X15 de 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

- **Automatizadas:** Detroit DT12 y Eaton Advantage de 10 y 13 cambios

- **Automáticas:** Allison 3000, 4000 y 5000

SUSPENSIONES DELANTERAS

- Freightliner Multihoja
- Hendrickson Airtek

TRANSMISIONES

- **Manuales:** Eaton Fuller Advantage de 10, 13 y 18 velocidades; Eaton RT de 9, 13 y 18 cambios

SUSPENSIONES TRASERAS

- Neumática sencilla y tandem Freightliner

MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible



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

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

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



zMAX
Micro-lubricant
www.zMAX.com

Advance
Auto Parts

AutoZone

MADE
IN USA

O'Reilly AUTO PARTS
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Walmart





PARA LOS RETOS MÁS DIFÍCILES

KENWORTH T880

UN VOCACIONAL DISEÑADO ESPECIALMENTE PARA LOS RETOS QUE ENFRENTAS CADA DÍA, CON AVANZADA TECNOLOGÍA Y DISEÑO ÚTIL EN LA CALLE COMO UN COFRE INCLINADO, UN TREN MOTRIZ EFICIENTE Y UNA GRAN MANIOBRABILIDAD, EL KENWORTH T880 ES UN EXCELENTE SOCIO PARA TU NEGOCIO. »

El T880 tiene muchas características destacables como el parabrisas panorámico para una mejor visibilidad, el triple aislamiento sonoro y las robustas puertas de la cabina que la hacen muy silenciosa, un cofre de cinco piezas para repararlo más rápido y fácilmente, embrague hidráulico asistido por aire, faros reflectantes, gran maniobrabilidad y ejes que se elevan, algo muy apreciado en el sector vocacional. Todo esto envuelto en la apariencia ruda que caracteriza a Kenworth. De hecho, la marca se refiere al T880 como el camión más

versátil que jamás ha salido de su línea de montaje, diseñado especialmente para afrontar las tareas más variadas, que se siente tan cómodo acarreado 140,000 libras a través de las Montañas Rocallosas como circulando por las calles de una ciudad transportando combustible. El T880 complementa la oferta de Kenworth en cuanto a camiones vocacionales sumándose al T800, T440, W900S y C500, colocándose como el tope de gama de la marca.

DISEÑO

Con un cofre inclinado que le otorga buena visibilidad, el T880 tiene una actitud de ir a donde sea y hacer lo que



vocacional: **KENWORTH T880**

sea que hace sentir cómodo al conductor. Disponible con dos cabinas con BBC de 122.5" y de 116.5, puedes elegir entre una amplia gama de opciones para configurar el camión a tus necesidades operación y volumen de carga. Incluso está la posibilidad de pedir una cabina dormitorio para aumentar la flexibilidad del camión. Todas las cabinas están basadas en la de aluminio estampado de 2.1 metros de ancho y son ensambladas por robots para obtener la mejor precisión. Por otro lado, el espacio de 23 pulgadas entre los asientos es más que suficiente para moverte con comodidad en la cabina.

El cofre Metton de cinco piezas que equipan todas

las versiones está fabricado en un material compuesto con un bajo peso y resistencia a los golpes. Este se ofrece en dos configuraciones, ambas con defensas atornilladas. Además, la parrilla tiene el estilo clásico al que nos ha acostumbrado Kenworth y está hecha de una rejilla de aluminio resistente a la corrosión para una mejor protección de los componentes del sistema de refrigeración. El marco de la parrilla está hecho de acero inoxidable pulido. El cofre lleva un sistema avanzado de asistencia que hace que tengas que aplicar tan solo 35 libras de fuerza para abrirlo; es decir, prácticamente ningún esfuerzo. »

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MX-13, de 12.9 litros, 380 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- MX-11 de 10.8 litros, 355 a 385 HP y 425 a 430 lb-pie
- MX-9 de 8.9 litros, 345 a 380 HP y 1,150 a 1,250 lb-pie
- Cummins ISX12 de 11.9 litros, 320 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie
- Cummins ISX12-G de 11.9 litros, 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie
- Cummins ISX15 de 14.9 litros, 450 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

- Eaton Fuller FRO16210C de 10 velocidades
- Eaton Fuller automática o manual de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Allison automática de 5, 6 y 7 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles multihoja

SUSPENSIÓN TRASERA

- **Sencilla:** Kenworth, Reyco, Neway y Hendrickson
- **Tándem:** Kenworth, Reyco, Chalmers, Neway y Hendrickson
- **Tridem:** Kenworth, Hendrickson y Neway





INTERIOR

La cabina del T880 tiene un diseño bastante agradable y está disponible en dos colores, beige y gris, con diferentes tipos de acabados; aunque sin duda la atención la roba el parabrisas panorámico de una sola pieza, mucho más grande que el del T800, el cual tiene el grosor necesario para evitar las molestas cuarteaduras que puede provocar una pedrada.

El panel de instrumentos tiene un acomodo que hace fácil la lectura de los nueve medidores, incluso si eres un fanático de la información y lo pides con los 12 opcionales. Los interruptores son fáciles de alcanzar y resultan muy funcionales. También lleva los interruptores del tablero que fueron presentados en el T680. El tablero incluye el sistema de navegación NavPlus con conexión a tu teléfono vía Bluetooth y reconocimiento de comandos de voz. Además lleva un centro de información que consta de una pantalla de 5" de alta resolución que despliega datos de diagnóstico del camión como rendimiento de combustible, tiempo de

operación, velocidad promedio o cuánto combustible has usado, además de recomendaciones acerca de situaciones específicas que ayudan a mejorar el desempeño del vehículo.

Los asientos tienen un sistema de suspensión neumática que se ajusta automáticamente al peso del conductor. Hay una amplia gama de ellos entre los que podrás escoger el que más te acomode. Para el T880, Kenworth ofrece además la tela DuraSupreme de uso

rudo en tres colores. Las puertas son muy gruesas, pero como están fabricadas en aluminio estampado, resultan ligeras y muy durables. El diseño de la puerta hace que el aire fluya de manera suave alrededor de la cabina y minimiza el ruido que causa la turbulencia del viento. Además, una válvula de alivio iguala la presión de aire interior con la exterior, para hacer que la puerta sea fácil de abrir y cerrar. »»



vocacional: **KENWORTH T880**



¿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



MOTORES Y TRANSMISIÓN


El T880 es un camión vocacional pensado para el segmento de la construcción o servicios municipales, por lo cual el "corazón" es un Paccar MX de 13 litros, 500 caballos de fuerza y 1,850 lb-pie de torque, y la certificación ambiental EPA 2013. Este propulsor es una opción ligera y eficiente para cualquier aplicación vocacional, incluyendo las que sobrepasan las 100,000 libras.

Para este año la gran novedad ha sido la incorporación del MX-11, el cual tiene una potencia máxima de 385 caballos con un torque de 430 lb-pie. Esta mecánica resulta ideal para aplicaciones donde el peso es muy importante como recolección y entrega, carga parcial o aplicaciones regionales. También están disponibles un PX-9 y tres Cummins (ISX12, ISX12-G e ISX15). En cuanto a las transmisiones, hay disponibles manuales y automáticas Eaton



Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, y Allison automáticas de 5, 6 y 7 relaciones.

En resumen, con el T880 tienes un camión confiable y versátil capaz de afrontar las tareas más duras de una manera eficiente y

productiva. No importa si tu lo usas como camión cisterna, de volteo, mezclador, para cargas pesadas, transportar desechos o troncos, se trata de un camión que te no te defraudará. 

vocacional: **KENWORTH T880**

“MI DESEO ES COMPETIR CON
MI HERMANO EN MÓNACO”.

CAMRY 2017

Con un diseño exterior agresivo, paddle shifters y suspensión deportiva disponibles, podrás desearlo todo.

Conductores profesionales en circuito cerrado. No lo intentes. Se muestra prototipo con opciones. Los modelos de producción pueden variar.
©2016 Toyota Motor Sales, U.S.A., Inc.



Vayamos
Juntos



A close-up, low-angle shot of the front of a yellow Volvo FM truck. The truck is positioned on the left side of the frame, with its headlights and grille visible. The background shows an industrial environment with metal structures and a concrete floor. The overall lighting is dramatic, with strong highlights and deep shadows.

ESTRELLA LOCAL

VOLVO FM

ES PROBABLE QUE EL VOLVO FM, DISEÑADO PARA TRANSPORTE REGIONAL, NO ESTÉ TAN EQUIPADO COMO SUS HERMANOS MAYORES CREADOS PARA LARGAS DISTANCIAS, PERO ES CÓMODO, POTENTE, EFICIENTE Y UNO DE LOS CAMIONES MÁS COMPLETOS EN SU SEGMENTO. »



del mundo: **VOLVO FM**

POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

El Volvo FM es un camión desarrollado para transporte regional que, a pesar de que fue renovado por completo hace ya seis años, mantiene una excelente reputación gracias a un atractivo diseño, eficiente línea motriz y unos interiores de ensueño, además de una confiabilidad a prueba de balas otorgada por la buena calidad de su construcción.

El FM está disponible con cinco tipos de cabinas: de día, dormitorio, dormitorio de techo bajo, Globetrotter y Globetrotter LXL. La versatilidad está asegurada además por una amplia gama de configuraciones de ejes - 4x2, 6x2, 6x4, 4x4, 6x6, 8x2, 8x4- todos disponibles para tractores y camiones rígidos.

DISEÑO

La apariencia siempre ha sido uno de los puntos fuertes de Volvo y el FM no decepciona. Su aspecto no es tan agresivo como el de otros modelos y, como está pensado para circular en ciudad, también es más bajo, lo que permite a los peatones, ciclistas y demás conductores de vehículos tener un contacto visual más fácilmente con el conductor.

La conocida franja diagonal de Volvo domina el frente del camión, cruzando la parrilla de un extremo a otro; ésta, por su parte, lleva una franja cromada en la parte superior mientras que la parte inferior está dividida en dos y tiene forma de V. Los grupos ópticos, también divididos en dos partes, tienen una apariencia muy vanguardista gracias a un diseño con ángulos acusados, luces LED de día y faros de xenón. La ligera inclinación del parabrisas no solo le

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- D11 de 11 litros con 330 a 450 HP y 1,600 a 2,150 Nm
- D13 de 13 litros con 420 a 500 HP y 2,100 a 2,500 Nm

TRANSMISIONES

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

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles
- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Ballestas múltiples
- Neumática
- Muelles parabólicos

da una estampa dinámica al camión, sino que realmente mejora la aerodinámica reduciendo la resistencia al viento, lo cual reditúa en un ahorro de combustible.

INTERIOR

Como es de esperarse, la cabina del FM es una de las mejores del segmento y tiene rivales únicamente en Alemania y Suecia, es decir, Mercedes-Benz y Scania. De modo similar a todos los camiones del segmento, el tablero del FM tiene un diseño envolvente que le da al conductor fácil acceso a todos los controles. Afortunadamente, el tablero no está repleto de interruptores ni diales, y los que sí están tienen un arreglo intuitivo. >>



El panel de instrumentos tiene un diseño moderno con indicadores rojos que son fáciles de leer y tienen muy pocos reflejos. Además de los típicos indicadores redondos, el panel de instrumentos lleva una pantalla central que despliega información útil a petición del conductor. Para mejorar la funcionalidad de la cabina, Volvo añadió tomas de corriente en el centro del tablero de 12 y 24 volts, así como entradas auxiliares y puertos USB para el sistema de sonido.

El nuevo asiento del conductor ofrece un mayor soporte y un espacio más amplio para las piernas. Puede ajustarse 20 cm hacia adelante y hacia atrás y 10 cm verticalmente. Y con el nuevo cojín resulta más cómodo que nunca.

¿Quieres más confort? En Volvo entienden tu necesidad de más comodidad y por eso tienen disponibles opciones como ajustes al peso, calefacción, ventilación y respaldos acolchados.

El volante puede ajustarse 90 mm verticalmente e inclinarse 28 grados. Se controla cómodamente mediante un pedal y se pliega fácilmente al entrar o salir de la cabina. Su diseño ergonómico ofrece diferentes opciones de agarre, por lo que resultará muy cómodo durante todo el día. Y podrá elegirlo en piel, para añadir un toque de lujo. Además, está disponible con controles integrados para el sistema de sonido y el teléfono, de modo que la atención de conductor permanezca siempre en el camino. >>



Copyright © 2015 Uniroyal, Inc. All Rights Reserved.

Confiabilidad. Desde 1892, hemos puesto a disposición de nuestros clientes llantas a precios accesibles.

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 estamos presentando una nueva línea de llantas comerciales para camiones de Uniroyal. Visita uniroyaltrucktires.com para obtener más información.



15MTT10145-12H-SP

UNIROYAL



En cuanto a espacio de almacenamiento, encontrarás suficientes lugares para guardar tus cosas en todas las cabinas. La de día lleva dos compartimentos grandes con puertas de cortina y cuatro tamaño DIN arriba del parabrisas. Además hay tres depósitos detrás del asiento del conductor y el pasajero a los que se puede acceder desde el exterior. Las cabinas dormitorio y Globetrotter llevan compartimentos de almacenaje bajo y sobre la litera, además de otros espacios en el tablero.

La cabina dormitorio está equipada con una litera de 700x2000x125/160 mm de ancho, mientras que las cabinas Globetrotter llevan dos, una de esta medida y otra de 600x1900x100 mm, pero puedes pedir que coloquen ambas del mismo tamaño.


MOTORES Y TRANSMISIONES

Para impulsar al Volvo FM hay disponibles dos motores que cumplen la estricta normativa ambiental Euro 6. El primero es un seis cilindros de 11 litros con un rango de potencia de 330 a 450 caballos de fuerza y un torque de 1,180 a 1,585 lb-pie. Para quienes necesiten más poder está un seis cilindros de 13 litros cuya potencia oscila entre 420 y 500 HP y el par motor va de 1,585 a 1,850 lb-pie.

En lo que se refiere a transmisiones, Volvo recomienda utilizar su conocida caja I-Shift automatizada de 12 relaciones, la cual está entre las mejores del mercado, ofreciendo un excelente consumo de combustible y facilitándole la vida al conductor. Además, pesa unas 150 libras menos que las cajas manuales. Ahora que si prefieres hacer los cambios, Volvo tiene disponibles una transmisión manual de 9 relaciones y varias de 14.

MANEJO

Este punto es otra de las cartas fuertes de Volvo, pues el FM está equipado con el sistema de Dirección Dinámica de la marca, el cual otorga un control total del camión bajo cualquier condición al combinar la dirección asistida hidráulica convencional con un motor eléctrico acoplado al mecanismo de dirección. De hecho, Volvo hizo un comercial muy famoso para promocionar este sistema en el que Jean Claude Van Damme hacía un split apoyado sobre los espejos retrovisores de dos camiones rodando en reversa. Sin duda, el objetivo de transmitir lo preciso de su dirección quedó más que cumplido.

En resumen, el Volvo FM es uno de los mejores camiones en su segmento, con una calidad de ensamblado de primer nivel y unas suspensiones y chasis que pueden lidiar con enormes cargas sin un solo quejido. La gama de motores, si bien se compone solo de dos mecánicas, tiene siete diferentes rangos de potencia, lo cual asegura que encuentres una que satisfaga tus necesidades. 



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

¿QUIERES SER CAMIONERO?

LA APRETADA AGENDA DE UN CONDUCTOR

EL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO TIENE MUCHAS REGLAS RESPECTO A LOS CONDUCTORES DE CAMIONES Y SUS HORARIOS.




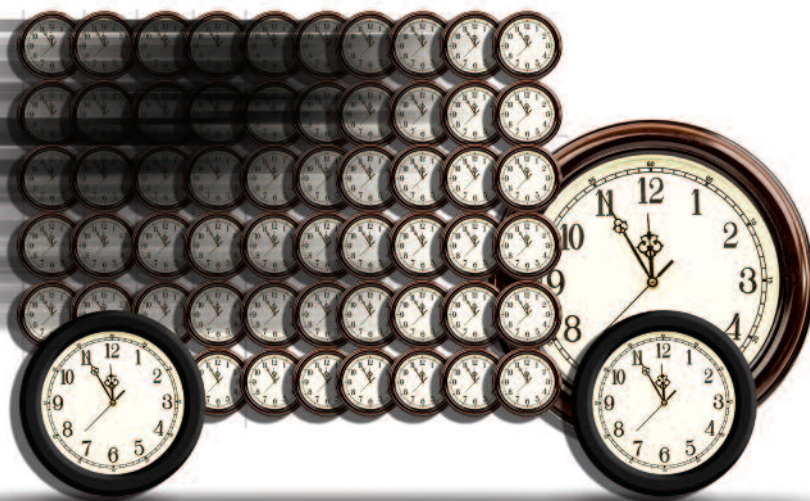
Por ello, es crucial que aprendas bien el funcionamiento de las mismas cuando estás dando tus primeros pasos en este mundo. Básicamente funciona así: puedes trabajar catorce horas al día, pero sólo puedes manejar durante once de ellas y una vez que registras tu entrada en el trabajo el reloj comienza a correr. Después de ocho horas o antes de ello, debes tomar un descanso de media hora. Una vez que has alcanzado once horas de manejo y/o catorce horas de trabajo total; no importa si pasaste varias horas esperando recibir una carga afuera de un expedidor, por poner un ejemplo, tienes que apagar el camión y retirarte a descansar.

Luego hay que estar fuera de servicio durante diez horas y en el dormitorio durante ocho de ellas. Por lo mismo, la agenda de los conductores de camiones gira completamente alrededor de estos periodos. Además, como la mayoría de las recogidas y entregas están programadas a

una hora determinada, los conductores quieren cumplir con dicho horario, ya que si el camión no está en movimiento, no estás generando dinero. Como ya sabrás, los camioneros ganan según el número de millas recorridas.

Lo que algunos no se dan cuenta con las horas de descanso es que, si bien diez horas parecen mucho tiempo, hay que hacer varias cosas durante ese lapso: recargar combustible, estacionarse, bañarte y comer algo (en un res-

taurante o en la cabina). Si bien te va, tendrás ocho horas para estar acostado y dormir. Y si bien uno podría pensar que no estará muy cansado después de pasar sentado todo el día tras el volante, la realidad es que controlar ochenta mil libras del camión y la carga, además de el resto de los vehículos de la carretera, usualmente lo dejan a uno molido. Por estas razones, entre muchas otras, es importante preguntarte si este tipo de horarios y trabajo son para ti. 





ASOCIARSE CON HANKOOK

ES LA MEJOR FORMA DE AVANZAR

 HankookUSA  @HankookUSA

AL11 DL11



Puede que te sorprenda el hecho de que cuando la compañía Daimler North America estaba seleccionando una marca de llantas para sus camiones Freightliner, escogió los neumáticos Hankook. Esta reconocida empresa buscaba una mayor eficiencia de combustible, máxima confiabilidad, y un alto rendimiento para sus camiones. Forjar alianzas con íconos de la industria es algo de lo que estamos muy orgullosos, así como de nuestro compromiso a la excelencia con el que siempre puedes contar. **Hankook y Daimler. Juntos llegamos lejos.**

 **HANKOOK**
driving emotion

GMC SAVANA

TODOS UN CLÁSICO

EL SEGMENTO DE LAS VANS DE CARGA Y DE PASAJEROS HA EVOLUCIONADO BASTANTE EN LOS ÚLTIMOS AÑOS CON LA APARICIÓN DE MODELOS COMO LA FORD TRANSIT, LA RAM PROMASTER O LA NISSAN NV200. PERO PARA LOS AMANTES DE LA VIEJA GUARDIA, GMC MANTIENE RODANDO LA CLÁSICA SAVANA, QUE SIGUE TAN POTENTE, CONFIABLE Y PRÁCTICA COMO SIEMPRE. »»





Desde su lanzamiento en 1996, la GMC Savana se posicionó como una de las vans favoritas del público en Estados Unidos, colocándose solo detrás de la líder del segmento, la Serie E de Ford. Como es bien sabido, la Savana se ha mantenido casi intacta con el paso de los años, pues como dice el dicho "si algo no está roto, ¿para qué arreglarlo?". Por supuesto, hubo varias mejoras a lo largo de su historia, como cuando en el 2003 recibió frenos de disco en las cuatro ruedas o un sistema de tracción total (el cual ya no está disponible, por cierto).

La Savana tiene dos versiones, de carga y de pasajeros. La Savana Cargo está disponible en dos diferentes longitudes (135 y 155 pulgadas) y dos diferentes modelos (2500 y 3500). La Serie 2500 tienen una clasificación de peso bruto vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 8,600 libras, mientras que la 3500 tiene un GVWR de 9,600 libras. Ambas llevan un V8 de 4.8 litros a gasolina como motor base, pero está la opción de pedir uno a gasolina de 6.0 litros y uno a diesel de 6.6, cuyo GVWR aumenta a 9,900 libras.

En honor a la verdad, su naturaleza casi completamente utilitaria ha hecho que la Savana, en sus dos variantes, lleve un buen tiempo sin presentar mayores novedades estéticas o grandes avances mecánicos. Los mayores el año pasado fueron la adición de conectividad 4G LTE con Wi-Fi hotspot para 7 dispositivos de manera simultánea y el sistema de infotainment GMC IntelliLink.

DISEÑO

Las diferencias exteriores entre la GMC Savana y su prima la Chevrolet Express son pocas; de hecho, solamente la parrilla y el logotipo lucen dis-

tintos. Durante el más reciente rediseño, los diseñadores le dieron una pequeña nariz a la Express, lo cual no solo mejoró el aspecto del exterior, sino que también ayudó a hacer más amplio el interior. El motor sigue estando colocado bastante atrás y arriba del eje, aunque sin que esto afecte el espacio en la cabina.

Por otro lado, si tomamos en cuenta que la Savana ya casi está en edad de votar, hay que reconocer que ha envejecido bien. La cintura que la recorre de la salpicadera delantera a la trasera ayuda a darle un toque de dinamismo a lo que de otra manera sería un diseño muy aburrido. Las puertas de carga traseras son de bisagras, al igual que la lateral del lado del pasajero, por alguna razón, GMC no consideró pertinente dotarla de una también del lado del conductor. >>





GMC

MOTORES

- V8 de 4.8 litros con 285 HP y 295 lb-pie
- V8 de 6.0 litros con 342 HP y 373 lb-pie

- V8 diesel de 6.6 litros con 265 HP y 525 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

ENDETALLE
FICHA TÉCNICA





INTERIOR

La cabina gira completamente alrededor de la funcionalidad, sin mayores concesiones al confort, salvo por los elevadores eléctricos de las ventanas y el aire acondicionado. Acceder a la cabina es un poco complicado para personas con movilidad limitada, pues está colocada a una altura considerable. El

tablero está hecho en plástico duro, pensado para durar y no para complacer el tacto. Hay tres posavasos que resultan útiles para llevar agua, café o simplemente poner tu teléfono.

Los asientos están disponibles en vinil o tela y no son precisamente cómodos, algo de soporte lateral les vendría bien. Como es de esperar en un vehículo de estas características, el espacio de carga es enorme. En las versiones regulares hay 270 pies cúbicos, mientras que en las extendidas el volumen aumenta hasta 314 pies cúbicos.

En cuanto a tecnología, está disponible de manera opcional el sistema de infotención MyLink con pantalla táctil de 7 pulgadas, varias tomas de corriente de 120V y un puerto USB. Pero lo más útil es que tiene conectividad 4G LTE Wi-Fi que permite conectar hasta siete dispositivos a la vez, convirtiendo



utilitario: **GMC SAVANA**



a la van en un hot spot para que a tu equipo de trabajo no le falte acceso a internet. No debemos dejar de mencionar que el volante lleva algunos controles integrados, lo cual hace más placentero y seguro el manejo.▶▶

Mente Profunda

El Smart Money está en nuestro dibujo de 30/32" de profundidad en nuestra banda de rodamiento



Con su huella de 30/32" puedes contar con nuestro neumático RLB400 de tracción para un largo kilometraje original.

Nuestros diseños de banda de rodamiento son avanzados y ofrecen un manejo superior así como la máxima tracción en todo tipo de condiciones en carretera. Y usted puede estar seguro de que nuestra integridad es aún más profunda. Todos los neumáticos Double Coin están diseñados con cubiertas de alta resistencia para mejorar la fuerza, la estabilidad y permitir además múltiples renovados. Es por eso que siempre obtendrás más por cada kilometro con Double Coin.

©2016 CMA, LLC.

THE SMART MONEY IS ON



espanol.DoubleCoinTires.com



MOTORES Y TRANSMISIONES

Bajo el cofre hay tres posibles alternativas. El motor más pequeño es un V8 de 4.8 litros con 285 HP y 295 lb-pie; le sigue otro ocho cilindros de 6.0 litros FlexFuel cuya potencia es de 342 HP y torque de 373 lb-pie y puede funcionar con gasolina, etanol E85 o una combinación de los dos. Sin embargo, la estrella del equipo es un V8 a diesel

Duramax con 265 HP y la friolera de 525 lb-pie de torque; más que suficientes para mover sin problemas esta van incluso cuando está completamente cargada. La transmisión es automática de seis cambios de uso rudo para todas las versiones.

MANEJO

La calidad del manejo no es precisamente la más cómoda, pero tampoco castigará demasiado tu espalda aunque pases en ella todo el día. La van "flota" un poco al pasar sobre terreno rugoso y tiene un




poco de body roll, pero es el que cabe esperar en un vehículo de estas características.

Debido a su gran tamaño, resulta poco práctica para maniobrar en lugares muy transitados o espacios reducidos. Poco ayuda el radio de giro, que es bastante grande. Lo que sí funciona muy bien es la dirección, pues es bastante responsiva y responde bien en situaciones de emergencia.

Además, los frenos de disco en las cuatro ruedas y la utilización de ABS hace que frenarla sea pan comido.

SEGURIDAD

Además del ya mencionado ABS, la Savana lleva otros sistemas de seguridad de serie, como el Control de Estabilidad y la Distribución Electrónica de la Frenada, los cuales resultan muy útiles en frenadas de pánico. También encontrarás bolsas de aire frontales y laterales para la cabeza y el tórax (estas últimas montadas en los asientos). 

LO QUE SÍ ES IMPRESIONANTE ES LA DURABILIDAD,

PUES HEMOS SABIDO DE VARIAS QUE HAN SUPERADO LAS **200,000 MILLAS** CON EL MOTOR Y TRANSMISIÓN ORIGINALES. COMO ES DE ESPERARSE, LA SUSPENSIÓN Y LOS FRENOS DE LAS DE CARGA SON ELEMENTOS QUE RESIENTEN EL PASO DEL TIEMPO, POR LO CUAL NO TE RECOMENDARÍAMOS COMPRAR UNA USADA CON MUCHAS MILLAS EN EL ODÓMETRO. PERO DE AHÍ EN FUERA, SON UNA GRAN COMPRA, PUES ESTÁN CONSTRUIDAS COMO UN TANQUE.

utilitario: **GMC SAVANA**

■ 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

FORD F-150 RAPTOR 2017

LA RAPTOR DE FORD SIEMPRE HA MOSTRADO UN LADO MUCHO MÁS SALVAJE QUE TODAS LAS OTRAS PICKUPS DEL MERCADO. Y LA MÁS RECIENTE VERSIÓN DE ELLO LLEVA SU IMPRESIONANTE CAPACIDAD TODO TERRENO A UN NUEVO NIVEL, ESTABLECIENDO UNA NUEVA CATEGORÍA DE CAMIONETAS 4X4. »



MONST



RUOSA



POR: **TRANSPORTE LATINO** / IVO CUTZARIDA

Si hay una pickup que ha entusiasmado por igual a fanáticos y periodistas desde su lanzamiento esa es la Ford F-150 Raptor. Presentada en el 2010, es una camioneta lista para correr la legendaria carrera Baja 1000, impulsada en un principio por el viejo V8 de 5.4 litros y más tarde por un mejorado ocho cilindros de 6.2 litros. Es LA pickup cuando se habla de pesos pesados corriendo por el desierto a toda velocidad. A pesar de que gustosos estacionaríamos una Raptor 2010 en nuestras cocheras, el año pasado Ford la renovó de pies a cabeza y la hizo aún más deseable.

La Raptor tiene una nueva carrocería de aluminio, chasis de acero de alta resistencia, mejores interiores y, como era de esperarse, un motor EcoBoost bajo el cofre. Esto último quizá le cueste algunos puntos entre los fanáticos de hueso colorado de los V8, aunque se dice que el V6 de 3.5 litros que la impulsará será aún más potente que éste; es decir, que tendrá más de 411 HP y 434 lb-pie. Para mandar toda esta manada a las cuatro llantas, habrá una transmisión automática de diez velocidades y una caja reductora controlada por un sistema de Gestión de Terreno.

Pero la clave es que el nuevo V6 y la carroce-



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

DISEÑO

Un vistazo basta para saber que la Raptor es una "chica muy, pero muy mala". Todo empieza con el mismo lenguaje de diseño de la F-150 2015, aunque la camioneta es seis pulgadas más ancha para mejorar la estabili-

dad. Ambas defensas están lejos del piso para proveer inmejorables ángulos de ataque y salida -y lleva una plata protectora bajo el motor para esa ocasional piedra que se cruza en el camino-. Los faros llevan focos de LED que iluminan más que los de halógeno, ideales para cuando ruedas en el desierto.

Los largos estribos continúan a los costados, al igual que las enormes salpicaderas. Por atrás, la Raptor recibió un tratamiento muy similar al de la F-150, al final del día está basada en ella, pero con unas enormes letras que dicen FORD de lado a lado de la puerta. El escape doble es una novedad que ayuda a darle una apariencia más balanceada a esta camioneta. >>

camioneta: **FORD F-150 RAPTOR 2017**



EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

MOTOR

- EcoBoost V6 de 3.5 litros con 470 HP y 530 lb-pie (est.)

TRANSMISIÓN

- Automática de 10 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Amortiguadores FOX Racing

SUSPENSIÓN TRASERA

- Amortiguadores FOX Racing



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar



INTERIOR

Entre los cambios más importantes en la cabina hay asientos de piel con insertos de ante, una consola superior mejorada con seis interruptores y controles para el quemacocos, manetas de cambio tipo F-1 detrás del volante -también forrado de piel y ante-, y algunos toques de fibra de carbono por el habitáculo. Como era de esperarse, el panel de instrumentos digital de la F-150 también está aquí, desplegando más información de la que uno puede procesar. Ford no ha dicho qué tipos de cabina ofrecerá, pero no es descabellado pensar que habrá versiones extendida y Crew.



MOTOR Y TRANSMISIÓN

Probablemente la mayor novedad de este modelo sea el V6 EcoBoost de segunda generación con doble turbo que, se dice, tendrá alrededor de 470 HP y 530 lb-pie, un incremento modesto respecto al pasado V8 en cuanto a potencia y torque, pero no así en cuanto a consumo, pues Ford dice que éste será bastante más eficiente. Como ya mencionamos, "casa-

da" con este motor habrá una caja automática de 10 relaciones con cambios al volante; ésta no solamente ayudará a hacer la camioneta más eficiente en cuanto a consumo de combustible, sino que facilitará seleccionar la velocidad ideal al rodar despacio o rápido.

Para que la suspensión de la nueva Raptor estuviera a la altura del chasis, Ford reemplazó

los amortiguadores FOX Racing de 2.5" por unos de 3 pulgadas, más confiables y duraderos. En cuanto al precio, se mantiene bastante similar a la generación anterior, pues estará disponible en versión SuperCab desde \$49,520. Pero la noticia que más gusto nos da -la cual dejamos al final para disfrutarla más-, es que ipor fin! Llegará a los distribuidores este otoño. **77L**

SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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

LA HISTORIA DE LA TOTALMENTE NUEVA
SILVERADO Z71 DEL 2016

DIRECTO DE QUIENES LA CREARON

¿Qué se necesita para hacer la Silverado tan confiable y duradera? Nos sentamos con dos de los jefes de ingeniería detrás de la Silverado del 2016 para que nos contaran cómo es que la Z71 llega a vivir a la altura de su emblema?





JEFF LUKE

JEFE DE INGENIERÍA DE CHEVROLET,
CAMIONETAS DE TAMAÑO COMPLETO Y TAMAÑO MEDIANO

La Silverado Z71 tiene un lugar muy especial en la gama de camionetas y en los corazones de sus dueños. ¿Por qué la gente le tiene tanta lealtad a este vehículo?

Los dueños te dicen “manejo una Z71” en vez de decir “manejo una Silverado”. La Z71 tiene una presencia muy distinta. Se destaca con el emblema en la parrilla y en la caja de carga, al igual que con la pantalla de todo terreno en el Centro de Información del Conductor. Muchos de nuestros modelos de edición especial son modelos Z71, así los consumidores cuentan con una promesa de desempeño sin importar si el uso es todo terreno, para trabajo o simplemente diversión. La Z71 cuenta con barras amortiguadoras Rancho® que están calibradas para un gran manejo todo terreno, y una cubierta debajo de la camioneta que cubre y protege la caja de transferencia.

La nueva generación de Z71 también cuenta con Hill Descent Control, el cual ayuda al conductor a tener confianza total al bajar por una inclinación muy empinada. Está es el tipo de capacidades que hemos diseñado para el paquete Z71. Me gusta creer que la Z71 es el vehículo líder de Chevrolet en cuanto a “finding new roads” (encontrando nuevos caminos). Literalmente.

¿Cómo aumentan las capacidades todo terreno de la Z71 y mantienen un balance con el desempeño en la carretera?

No creemos en “unas por otras”. Creemos en encontrar la manera de proveerle al consumidor con lo que necesita y quiere: gran capacidad todo terreno, un desempeño excelente en la carretera y refinamiento. Todo es práctico y tiene propósito.

“*Me gusta pensar que la Z71 es el vehículo líder de Chevrolet en cuanto a ‘finding new roads’ (encontrando nuevos caminos)*”

Jeff Luke

JEFE DE INGENIERÍA DE CHEVROLET, CAMIONETAS DE TAMAÑO COMPLETO Y TAMAÑO MEDIANO



JORDAN LEE

JEFE GLOBAL DE INGENIERÍA DE CHEVROLET Y GERENTE
DE PROGRAMAS, MOTORES DE BLOQUE PEQUEÑO

El motor de bloque pequeño de Chevy es legendario. ¿Fue difícil mejorar la nueva y quinta generación del EcoTec3 V8?

Cuando era un ingeniero más joven, pensaba que la mayoría de los grandes avances en cuanto a eficiencia ya se habían hecho, pero he aprendido que todavía hay mucha tecnología y eficiencia por explorar. Por ejemplo, el motor de bloque pequeño de quinta generación tiene mejorías que superan generaciones previas. Las tecnologías fundamentales en el diseño son Inyección Directa, Sincronización Variable de Válvulas y tecnología Active Fuel Management™. La Inyección Directa inyecta combustible directamente al cilindro. Esto ayuda a mantener fría la cámara de combustible y así puede tolerar un índice de compresión más alto, para aumentar el poder. La Sincronización Variable de Válvulas mejora la eficiencia de la respiración del motor para que pueda producir más poder y más torque.

La Tecnología Active Fuel Management™ desactiva cuatro cilindros cuando la camioneta no tiene una carga pesada,

esto significa mejor rendimiento de combustible! Estas tres tecnologías – Inyección Directa, Sincronización Variable de Válvulas, y tecnología Active Fuel Management™ – trabajan muy bien juntas y como resultado dan mejor desempeño y mejor rendimiento de combustible. Por ejemplo la combinación de Inyección Directa y Sincronización Variable de Válvulas permiten una compresión más alta y una respiración más eficaz. Eso significa más poder, lo cual permite que el motor se mantenga en modo de 4-cilindros por más tiempo resultando en un mejor rendimiento de combustible! Ninguna otra marca de camionetas usa estas tres tecnologías juntas en un motor. Mi equipo y yo estamos muy orgullosos de lo bien que estas tecnologías se complementan en la vida diaria. También estamos muy contentos de que este tipo de tecnología viene estándar en todas las Silverado. El motor EcoTec3 V8 en la Silverado Z71 es un nuevo y muy buen capítulo de la historia legendaria del motor de bloque pequeño de Chevy.



† 1 Un MPG estimado de 16 en ciudad/ 23 en carretera según la EPA (2WD), Un MPG estimado de 16 en ciudad/ 22 en carretera según la EPA (4x4) con el motor V8 de 5.3L disponible y transmisión automática de 6 velocidades, un MPG estimado de 16 en ciudad/ 22 en carretera según la EPA (2WD), un MPG estimado de 15 en ciudad/ 21 en carretera según la EPA (4x4) con el motor V8 de 5.3L disponible y transmisión automática de 8 velocidades, un MPG estimado de 15 en ciudad/ 21 en carretera según la EPA con el motor V8 de 6.2L disponible.

NUEVA ESPECIE

NUEVOS ACEITES ROTELLA DE SHELL+

SHELL PRESENTÓ LA NUEVA LÍNEA DE ACEITES ROTELLA, DISEÑADOS PARA OFRECER LA PROTECCIÓN AL DESGASTE A LA QUE ESTÁS ACOSTUMBRADO AL TIEMPO QUE TE AYUDAN A CUMPLIR LAS SIGUIENTES NORMAS AMBIENTALES Y DE CONSUMO DE COMBUSTIBLE.»





POR: **TRANSPORTE LATINO** / IVO CUTZARIDA

Shell Lubricants presentó el 19 de julio la siguiente generación de sus aceites de uso rudo para motores a diesel, la conocida línea Rotella, con los lubricantes Rotella T4 15W-40 CK-4 y T5 10W-30 FA-4 de

baja viscosidad. Estos aceites son parte de una nueva categoría en desarrollo desde el 2011, la cual es la respuesta a las cada vez más estrictas normas ambientales, la demanda de una mayor eficiencia en el consumo de combustible y las cambiantes necesidades de los motores modernos. Los nuevos aceites llegarán al

mercado en diciembre, que es cuando el Instituto Americano del Petróleo (API por sus siglas en inglés) comience a utilizar las etiquetas CK-4 y FA-4 para estas categorías.

Los productos CK-4 reemplazarán a los actuales Rotella CJ-4 y funcionarán con motores de nuevos o viejos. Por otro lado, los pro-

mantenimiento: NUEVOS ACEITES ROTELLA DE SHELL+



ductos FA-4 están diseñados para los motores 2017 en adelante y tendrán una compatibilidad limitada con propulsores anteriores. Esta línea fue desarrollada como parte de un esfuerzo para satisfacer la siguiente ronda de regulaciones sobre consumo de combustible y emisiones de gases de efecto invernadero, las cuales apli-

carán para motores 2017 y subsecuentes. Los aceites FA-4, ligeramente más "aguados" que los CK-4, podrían mejorar la eficiencia en el consumo de combustible hasta un 2 por ciento comparado con los aceites CJ-4, de acuerdo a Shell. Más aún, no hay ninguna contrapartida en la durabilidad del aceite o su capacidad para

proteger el motor, según Dan Arcy, Gerente Técnico de OEM para Shell Global. "No habrá concesiones en desempeño o durabilidad con los productos Shell", dijo Arcy. "Nuestros clientes están acostumbrados a obtener un millón de millas de sus motores y los nuevos aceites Shell mantendrán esa expectativa", afirmó. »



Saber qué nuevo aceite deben usar es una decisión sencilla para flotas y propietarios-operadores. Si las flotas tienen motores 2016 o anteriores, deberán mantenerse con los aceites CK-4. Si utilizan motores 2017 o posteriores, pueden usar CK-4, pero es recomendable utilizar los FA-4 debido a su capacidad de mejorar la eficiencia de combustible. Los fabricantes de motores anunciarán más adelante en el año sobre qué aceite utilizar y Shell dijo que les dejará la decisión final a ellos sobre qué aceite será mejor usar.

EL ORIGEN

Si bien los estándares de emisiones de gases de efecto invernadero y la mejora en el consumo de combustible fueron los principales alicientes en el desarrollo de los nuevos aceites CK-4 y FA-4, hubo muchos otros factores que entraron en juego. Una mayor estabilidad de oxidación, la capacidad de manejar motores más calientes, reducciones en la aireación y mejoras en la estabilidad al corte fueron necesarias para los lubricantes, comentó Arcy. De hecho, el comité de desarrollo del API tuvo que crear nuevas pruebas de desempeño que reflejaran las mejoras de estos aceites.

Desde mediados del 2013, Shell ha llevado a cabo pruebas en carretera durante más de 40 millones de millas con algunas flotas socias de diversas marcas y modelos de motores y camiones. En esas pruebas de campo, al desmontar los motores después de cientos de miles de millas, se encontró que

no había ninguna diferencia en el desgaste ni en el análisis del aceite al comparar los aceites CK-4 y FA-4 con los CJ-4 utilizados en otro camión del mismo modelo y con igual propulsor en la misma flota y bajo las mismas condiciones de operación, señaló Matt Urbanak, desarrollador en jefe de Shell Rotella.

Los aceites CK-4 y FA-4 han sido desarrollados desde junio de 2011, cuando una coalición de fabricantes de camiones se acercó a los productores de aceites y pidieron una nueva categoría de aceite. El resultado fue la Categoría Propuesta 11, o PC-11 como ha sido llamada en los últimos años. Las designaciones CK-4 y FA-4 se asignaron apenas el año pasado, tras la finalización de las nuevas especificaciones para los aceites y sus estándares de desempeño. [77L](#)



Bolt®



Bolt® R-Spec



Bolt
C-Spec

WELCOME TO GENERATION BOLT.



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

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

Scan to see the 2015 Bolts in action.



We build it. You make it your own.™



For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the 2015 Bolts, visit StarMotorcycles.com



@YamahaMotorUSA @StarMotorcycles



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





5

ERRORES CON LAS LLANTAS

CINCO ERRORES QUE ACORTAN LA VIDA DE TUS LLANTAS

CUIDAR LAS LLANTAS ES UNA DE LAS FORMAS MÁS BARATAS DE OBTENER UN BUEN DESEMPEÑO DE TU CAMIÓN Y ALARGAR LA VIDA DE ESTAS, LO CUAL A LA LARGA TE PUEDE AHORRAR MUCHO DINERO. POR SUPUESTO, ES UNA LABOR QUE PUEDE SER ARDUA, POR ELLO TE PRESENTAMOS CINCO “PECADOS” QUE NO DEBES COMETER. »

Las llantas son importantes por muchas razones, una de ellas es que es la única parte de tu camión que está en contacto directo con el piso y otra es que representan uno de los tres gastos más grandes para cualquier empresa de transportes. Esto nos parece razón suficiente para que fueran una de las partes que más cuidados reciben, pero si inspeccionas un tiradero de llantas, te encontrarás con que la mayoría de ellas tienen una muy buena porción de dibujo en buen estado, pero dejaron de ser útiles por falta de cuidados. Desgaste irregular, problemas mecánicos, incluso llantas de diferentes tamaños o mal infladas que ruedan en tándem dan señales claras de que hay algún problema; pero la mayoría de las veces éstas son ignoradas hasta que es demasiado tarde. Y como nos interesa ayudarte a que te vaya mejor, te vamos a contar las cinco razones principales por las cuales podrías estar gastando muchos dólares y qué puedes hacer para evitarlas.

1.- LLANTAS MAL INFLADAS

Curtis Decker, gerente de desarrollo de producto para Continental Tire comenta que no pasas de una llanta correctamente inflada a un estallido a menos que golpees algo en la carretera. De hecho, se estima que alrededor del 80% de las fallas de llantas en el camino son resultado directo de una pérdida progresiva de aire. En otras palabras, 8 de cada 10 llantas reventadas podrían evitarse si las llantas estuvieran bien infladas. La causa principal de que una llanta esté mal inflada es simplemente una falta de mantenimiento básico. La presión de las llantas debe revisarse por lo menos una vez a la semana. Si bien podría no ser fácil saber el estado de cada llanta de cada camión estacionado en el garaje, existen varios dispositivos poco costosos que alertan al conductor sobre una llanta mal inflada antes de que empiece un viaje y algunos más sofisticados hacen uso de la telemática para avisar al gerente de flota; los mejores son los sistemas automáticos de inflado, que pueden inflar automáticamente una llanta antes de salir del patio de maniobras, aunque evidentemente son mucho más caros.

2.- OJOS QUE NO VEN, CARTERA QUE LO RESIENTE

Siguiendo con el punto anterior, las flotas que no revisan sus camiones de manera regular tienen más problemas con las llantas que



aquellas que realizan mantenimiento preventivo y chequeo de la presión de aire. Muchas grandes compañías tienen problemas para llevar a cabo revisiones anuales, ya no digamos mensuales o semanales. Sin embargo, no todo está perdido. Una posible solución es contratar a una compañía para que se encargue de revisar el estado de las llantas, otra

es conseguir equipo para realizar monitoreo a distancia de la presión de los neumáticos o instalar sistemas de inflado automático. Cualquiera de los anteriores es una mejor opción que rogarle a tus conductores que revisen la presión de las llantas antes de salir a carretera, especialmente cuando se trata de un camión que se usa poco.



UNA ENCUESTA REALIZADA RECIENTEMENTE POR EL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO REVELÓ ALGUNOS PROBLEMAS CON LA PRESIÓN DE AIRE DE LAS LLANTAS QUE LAS FLOTAS PODRÍAN EVITAR FÁCIL Y SIN MAYORES GASTOS:

55%

de las llantas están infladas 5 psi menos de lo debido.

22%

de los vehículos tienen una llanta a la que le faltan más de 20 psi de aire.

22%

de las llantas en tándem tienen una diferencia de 5 psi o más en el inflado.

41%

de las flotas encuestadas reportaron problemas con las llantas al ir a recoger un tráiler varado.

Por lo mismo, no cierres los ojos ante estas situaciones, pues por elementales que parezcan, podrían estar ocurriéndote en este momento.

3.- PROBLEMAS MECÁNICOS

Aquí hablamos de problemas que no están directamente en la llanta, pero ésta es la que recibe un mayor castigo por ello. Cualquier condición que impida que una llanta ruede de forma recta y esté en contacto constante con el pavimento se desgastará rápidamente. Usualmente, una señal de esto es ver zonas

que se desgastan de manera desigual. Una mala alineación es responsable de una buena parte del desgaste prematuro, pero esto puede tener diferentes causas, como que los ejes no estén alineados o una mala geometría de la dirección. Tomemos el desgaste irregular a lo ancho de la banda de rodadura. Este ocurre cuando el dibujo se desvanece de

más a menos. Si el patrón de desvanecimiento es idéntico en las dos llantas de la dirección, podría haber problemas con el eje de dirección o una mala alineación del chasis. Si el patrón de desgaste va en direcciones contrarias, puede que el problema sea el camber, es decir, que rueden un poco inclinadas hacia adentro o hacia fuera. »



La falta de birlos, ejes doblados o ejes que se flexionan excesivamente pueden causar un desgaste prematuro a la llanta interna de las que ruedan en tándem. Amortiguadores en mal estado permitirán que una llanta bote más de lo que debería, afectando la zona de contacto de ésta. Dado que este tipo de defecto puede tener muchas causas, busca patrones ondulados de desgaste. Si quieres saber más sobre el desgaste y lo que éste indica, el Consejo de Tecnología y Mantenimiento de la Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA) tiene a disposición el manual Causas y Condiciones del Desgaste en una Llanta Radial, el cual resulta sumamente útil para aprender más del tema.

4.- DEFECTOS Y FALLAS INDUCIDAS

Las llantas usualmente resultan dañadas por falta de atención o negligencia. Utilizar llantas desiguales en tándem es una manera segura de acabar con las dos. La llanta de mayor diámetro cargará más peso que la otra, lo cual eventualmente dañará la pared

del neumático. Además, por el diferencial en diámetro y vueltas por milla entre las llantas desiguales, el dibujo de la más pequeña se gastará mucho más rápido. Y es que aunque parezca poco, un diferencial en diámetro de tan solo 5/16 de pulgadas quiere decir que la llanta más grande arrastrará a la pequeña algo así como 13 pies por cada milla recorrida, o 246 millas cada 100 mil millas.


Muchas flotas no se toman el tiempo para revisar las llantas y darles un correcto balanceo. Y cuando lo hacen, quizá lo hagan solo con las de la dirección, más que nada para evitar las quejas del conductor sobre cuánto vibra el camión. Muchas argumentan que dada la calidad y consistencia de las llantas actuales, balancearlas es casi innecesario; y quizá tengan parte de razón, pero se olvidan de todas las otras partes que giran junto con la rueda. De hecho, se ha comprobado que una llanta bien balanceada tendrá una vida útil más larga que una que no; así que lo que parecería un gasto innecesario es en realidad una inversión.





5.- MALA SELECCIÓN DE LLANTAS

Una manera muy fácil de acabar con una llanta es utilizarla en una aplicación para la que no fue diseñada. Ron Baldwin, gerente de mercadotecnia de producto de Michelin comenta que "una de las formas más sencillas de matar una llanta es usarla en una aplicación incorrecta, es la manera más segura de disminuir la efectividad de la llanta". Por ejemplo, si

un camión pasa la mitad del tiempo rodando en carretera y la otra fuera de ella, pero utiliza llantas exclusivamente para carretera, esto presenta una situación "mata-llantas". Sacar ventaja de una llanta diseñada específicamente para una aplicación ayudará enormemente al desempeño de ésta y, por lo tanto, al del vehículo. Por esto, haz un esfuerzo por encontrar las llantas que mejor se adapten a las condiciones en que vas a rodarlas. 

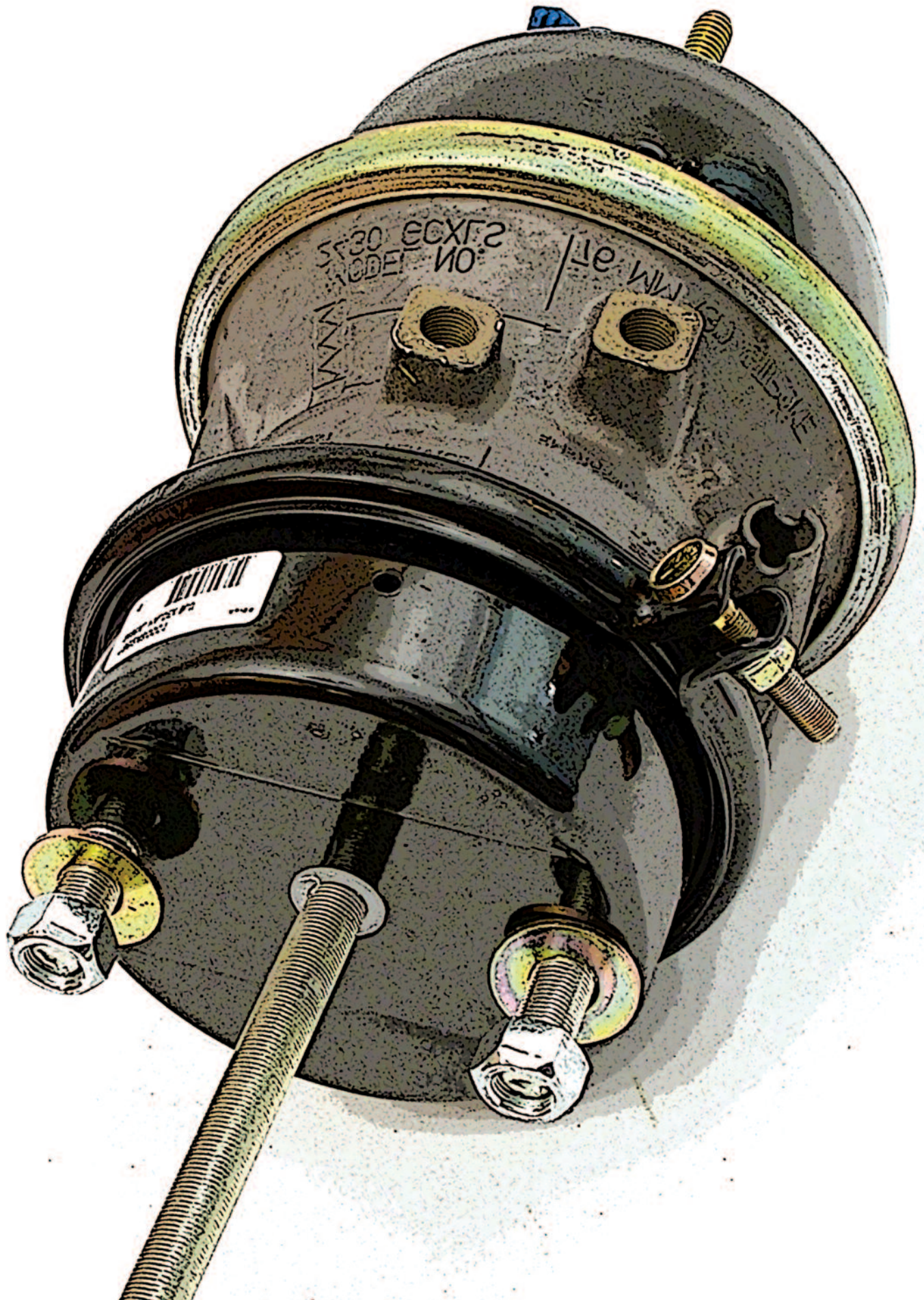
MANTENIMIENTO



CUIDADO Y REEMPLAZO DE LA CÁMARA DE AIRE

UN MANTENIMIENTO ADECUADO ES CLAVE PARA LA OPERACIÓN SEGURA Y EFECTIVA DE TU SISTEMA DE FRENOS. POR ÉLLO, ESTE MES TE MOSTRAMOS CÓMO REEMPLAZAR Y AJUSTAR LAS CÁMARAS DE AIRE. »





mantenimiento: **REEMPLAZO DE CÁMARA DE AIRE**

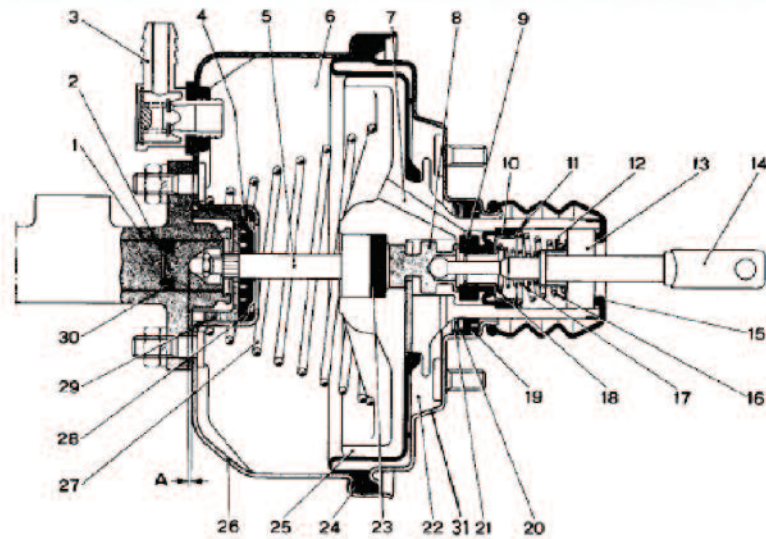
Tus conocimientos y aptitudes te consiguieron un buen trabajo, pero lo más seguro es que es que no hayan sido los únicos valores que hicieron que te contrataran. Lo más probable es que tu entusiasmo y actitud también jugaron un rol importante. En una economía en la que hay mucha gente buscando trabajo, los jefes están buscando alguien con cualidades de primer nivel y una personalidad acorde. Esto aplica para todas las profesiones, pero la de camionero requiere de un temperamento capaz de soportar largas jornadas de trabajo en las que se pasa mucho tiempo a solas. Y no todo el mundo tiene lo necesario. Lo que sí es un hecho sin importar a qué te dediques es que la actitud con la que encares tu trabajo -y la vida en general- hace una gran diferencia.

Si bien todas y cada una de las partes que componen el sistema de frenos de un vehículo comercial son importantes para que este funcione correctamente, las cámaras de aire tienen un trabajo vital: en la terminal de cada rueda, la encargada de convertir la presión de aire en una fuerza mecánica es la cámara de aire -también conocida como actuador-, la cual se traduce en la aplicación de la fuerza de frenado en un tambor o en un freno de disco. Y como es de vital importancia asegurarte de que todo funciona correctamente con la cámara de aire, te traemos una serie de consejos para que sepas cómo darle mantenimiento o reemplazarla, llegado el caso.

DÓNDE COMENZAR

Una duda muy común es cómo saber cuándo ha llegado el momento de reemplazar la cámara de aire. Afortunadamente, hay muchos problemas que pueden detectarse durante las pruebas previas a un viaje o con una simple inspección visual: fugas de aire audibles alrededor de la cámara, partes faltantes como tapones contra polvo, tornillos de bloqueo o abrazaderas de banda, así como daños evidentes a la cámara.

“Busca daños visibles en la cámara como abolladuras, corrosión o varillas de empuje dobladas. Tapones contra polvo faltantes o abrazaderas de banda flojas podrían causar que contaminantes como el agua o el polvo entren a la cámara, incrementando las posibilidades de que el resorte o el disco de freno se oxiden, afectando también el diafragma de freno”, asegura Kevin Pfost, coordinador de servicio técnico de



- | | | |
|------------------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| 1. Cilindro maestro | 13. Varilla de empuje | 25. pistón de vacío |
| 2. maestro cyliner pistón primario | 14. excluyendo guardapolvos | 26. carcasa frontal |
| 3. Válvula de retención | 15. Muelle de retorno | 27. muelle de retorno |
| 4. sello delantero | 16. resorte de válvula | 28. vaso |
| 5. Varilla de empuje | 17. copa de la válvula | 29. casquillo de guía |
| 6. Cámara frontal | 18. copa de la válvula | 30. sello |
| 7. puerto de vacío | 19. sello trasero | 31. armazón trasero |
| 8. Émbolo | 20. sello | |
| 9. sello centralizador | 21. vaso | |
| 10. Válvula | 22. cámara trasera | |
| 11. Copa primavera | 23. placa de apoyo | |
| 12. Filtrar | 24. diafragma | |

A = Proyección de la varilla de empuje por encima de la cara del cilindro de vacío

Bendix Spicer Foundation Brake. “Un tornillo de bloqueo suelto que rebote durante el trayecto puede dañar la carcasa, pudiendo hacer perforaciones que causen corrosión y fugas”.

Las revisiones de mantenimiento rutinarias también pueden avisarte si necesitas reemplazar la cámara de aire, busca señales de un freno que arrastra como marcas continuas en el el rotor del disco de aire o puntos conflictivos en el tambor.

TODO EN SU LUGAR

Cuando reemplazas una cámara de aire, es clave que lo hagas por otra igual. Elegir una cuya varilla de empuje tenga una diferente longitud que la original podría no ocasionar problemas notorios a corto plazo, pero con el tiempo la diferencia en la fuerza de aplicación causará problemas de desempeño en el frenado y, potencialmente, una falla en la varilla de empuje. »

Si estás trabajando en un tambor, determina si el ensamblaje utiliza ajustadores de tensión de 5.5 o 6 pulgadas. El soporte de montaje tiene agujeros para posicionar la cámara correctamente para cada longitud de los ajustadores, por lo cual es importante colocarlos en la posición correcta.

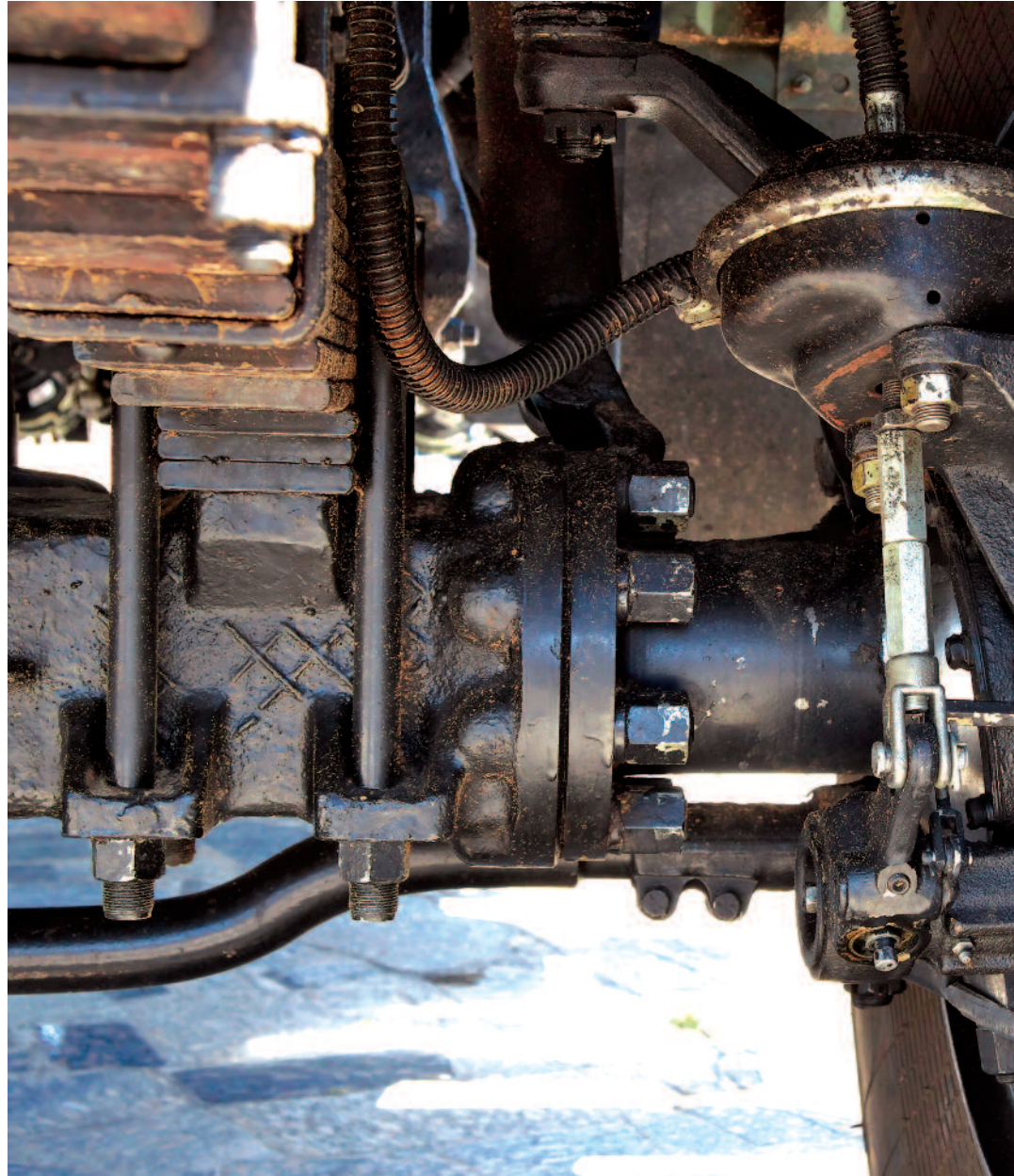
“Recuerda vaciar siempre todos los tanques de aire primarios y secundarios antes de trabajar en el montaje de los frenos”, dice Pfost. “Además, si notas daño estructural a una cámara del resorte de freno, no liberes mecánicamente el resorte. También es útil tomar un momento antes de quitar la cámara vieja para notar la ubicación y orientación de los puertos y tornillos. Esto hará más fácil la instalación y orientación de la nueva cámara”.

Cuando instales cámaras de resortes de freno para el freno de estacionamiento, asegúrate de que el resorte de la nueva cámara está contraído y asegurado, de manera que no ponga presión en la varilla de empuje durante la instalación. La mayoría de fabricantes de cámaras las envían con los resortes asegurados, pero no es mala idea comprobarlo antes de comenzar la instalación.

Tras quitar la cámara vieja, asegúrate de que las superficies de montaje están limpias y sin daños. Coloca la nueva cámara en el soporte y después asegurala con las herramientas de montaje -usa siempre las que vienen incluidas con la cámara nueva-. Una vez que la cámara está en su lugar, aprieta las tuercas a 144 \pm 11 lb-pie. En un freno de tambor, el siguiente paso es colocar el ajustador de tensión justo en la horquilla de la varilla de empuje y alinear los orificios grandes del pasador -esto permite un poco de movimiento arriba-abajo necesario para insertar el pasador de la horquilla-.

Una vez que el pasador grande está en su lugar, empuja hacia arriba en la parte inferior del ajustador de enlace pequeño y hacia atrás del ajustador para engancharlo nuevamente. Después alinea los orificios pequeños de la horquilla en el enlace e instala el pasador pequeño. Retrasa un poco el ajustador para bajar la varilla de ajuste, alinéandola para colocar el pasador pequeño. Si éste no se alinea fácilmente con los orificios de colocación, puedes mover el ajustador arriba y abajo para facilitar el proceso.

Coloca en su lugar los pasadores grande y pequeño de la horquilla utilizando las arandelas correspondientes y aseguralos con pasadores de chaveta. No olvides utilizar pinzas y doblar las “orejas” de cada pasador de chaveta para evitar que se salgan. Una vez hecho esto, pue-



des ajustar el freno según las especificaciones adecuadas de acuerdo al tamaño de la cámara.

MONTAJE DE LA LÍNEA DE AIRE Y AJUSTE DE LA CÁMARA

En este punto, puedes conectar la cámara al suministro de aire. Si el puerto de la cámara está en la posición correcta para conectar la manguera de aire, haz la conexión, presuriza la cámara y revisa las conexiones buscando fugas utilizando agua jabonosa. Cuando compruebes que no tiene fugas, libera el aire de la cámara y ajusta los frenos a la carrera adecuada.

Si el puerto de la cámara no está en una posición en la que pueda recibir la manguera, necesitarás girar la cubierta/resorte de la cámara de freno. Para mover la varilla de empuje necesitarás usar una palanca. Después de hacerlo, coloca un tornillo de apriete en la varilla de empuje en la

base de la cámara para mantenerla en posición.


Después, afloja los tornillos de sujeción del lado de servicio en la cubierta de la cámara. Sin los tornillos, la abrazadera se soltará y podrás colgarla sobre la leva de la cámara -fuera de tu camino, pero a la mano cuando llegue el momento de volver a colocarla en posición. Ahora, simplemente rota la cubierta de la cámara a una posición en la que la línea del suministro de aire pueda ser colocada en el puerto y ajústala bien sin estirar o doblar la manguera. No aprietes la manguera aún, solamente asegúrate de que el puerto está en la posición correcta.

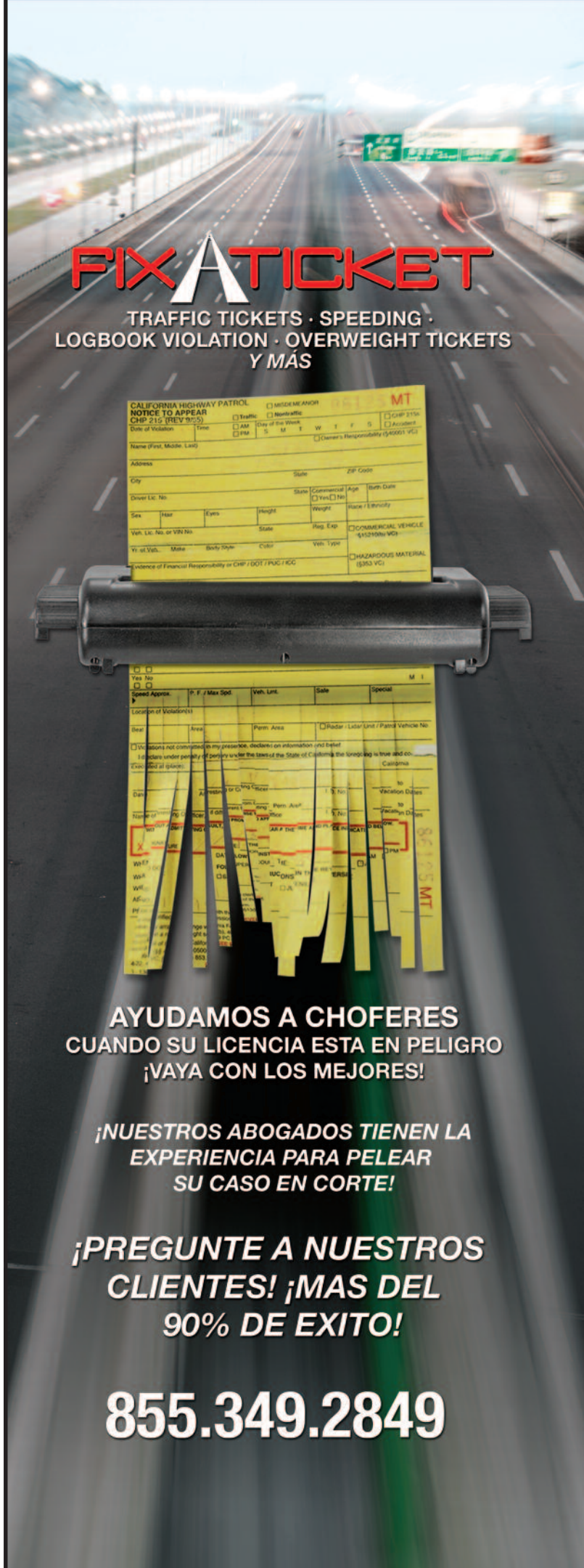
Una vez que está en su lugar, sostén la cubierta y el diafragma en posición sobre la base de la cámara. Remonta la abrazadera, revisando en todo momento que quede bien sellado, sin que el diafragma quede más salido de un lado que del otro. Cuando ajustes la abrazadera, alterna el proceso entre los tor-



nillos superior e inferior para apretarlos uniformemente a un torque de 25 ±5 lb-pie.

Ahora si puedes colocar la línea de aire al conector. Aplica presión de servicio para permitir que la varilla de empuje se afloje y libera los tornillos de presión. Rocía el área alrededor de la abrazadera de la banda y los conectores de la manguera con agua jabonosa para verificar que no haya fugas, después libera la presión y, si es un freno de tambor, libera el ajustador de tensión.

“La atención al detalle es crucial, incluso durante el mantenimiento y el reemplazo de partes de rutina”, dice Pfof. “Por ello siempre hay que seguir las directrices del fabricante y las fichas técnicas para directrices e instrucciones específicas para las refacciones utilizadas, de modo que obtengas el mejor y más seguro desempeño de las cámaras de aire y el sistema de frenos en general”. 



FIX A TICKET

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

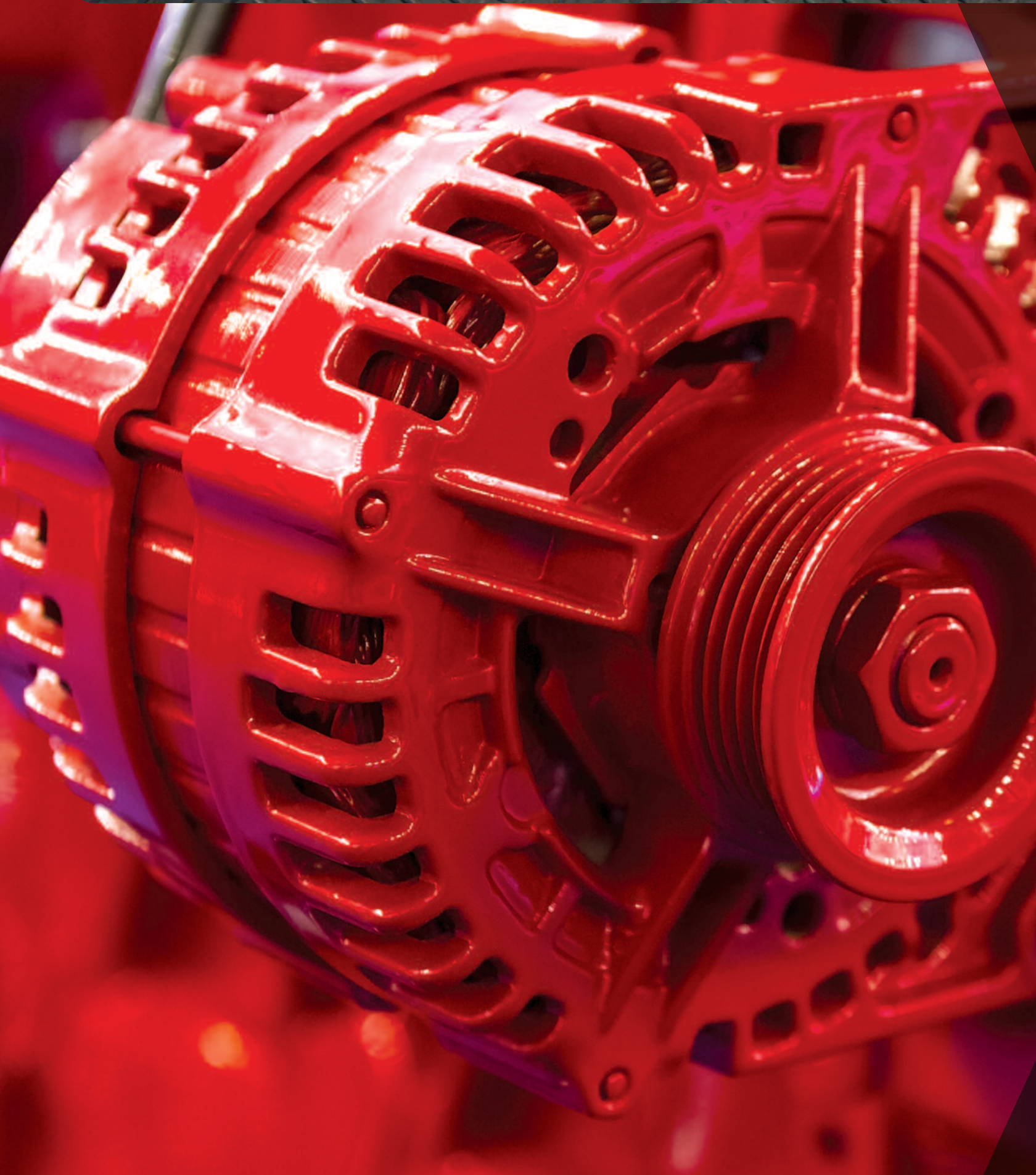


**AYUDAMOS A CHOFERES
CUANDO SU LICENCIA ESTA EN PELIGRO
¡VAYA CON LOS MEJORES!**

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

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

855.349.2849





EL FACTOR

MOTORES CUMMINS X

CUMMINS PRESENTÓ LA NUEVA LÍNEA DE MOTORES X, CUYO OBJETIVO PRINCIPAL ES REDUCIR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y LA EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO. LOS PRIMEROS EN LLEGAR A LA CARRETERA SERÁN LOS X15, DISEÑADOS PARA ARRASTRES LARGOS. UN AÑO MÁS TARDE, LE SEGUIRÁ EL X12, PENSADO PARA APLICACIONES REGIONALES, INTRAURBANAS Y VOCACIONALES. »

Este año Cummins renovó su línea de motores de uso rudo con el lanzamiento de la plataforma de motores X, la evolución de los conocidos propulsores ISX. Esta nueva línea de mecánicas fue desarrollada para cumplir con las cada vez más estrictas normas ambientales de emisión de gases de efecto invernadero (GHG por sus siglas en inglés) y las de eficiencia en el consumo de combustible.

Hasta el momento, Cummins ha hablado de dos modelos: X15 y X12. En el desarrollo del X15 se utilizaron varios acercamientos innovadores, combinados con varias mejoras a tecnologías existentes, para lograr un excelente desempeño y eficiencia en el consumo de combustible, con la optimización del radio de compresión, el sistema de flujo de aire y el perfil de las levas.

La línea X15 estará disponible en dos configuraciones: X15 Efficiency, para aplicaciones de arrastres largos, y X15 Performance, para transporte pesado y aplicaciones más demandantes. De acuerdo a la firma, ambos exceden los estándares de emisiones 2017 de la Agencia de Protección al Medio Ambiente (EPA por sus siglas en inglés). El X12, por su parte, es un propulsor de cilindrada media con una impresionante relación peso-potencia que llegará al mercado en 2018, mientras que los X15 están a la vuelta de la esquina, ya que estarán disponibles a partir del próximo año.

Todos los motores de la familia X están equipados con el sistema de tratamiento de gases Single Module, el cual es hasta 60 por ciento más pequeño y 40 por ciento más ligero que los sistemas convencionales de tratamiento de gases. A pesar de esto, el filtro de partículas de diesel (DPF por sus siglas en inglés), tiene una vida útil de hasta 800,000 millas en el X15.

X15

El X15 echa mano de la tecnología para aprovechar al máximo cada gota de diesel. Con un diseño optimizado e integral con innovaciones en componentes críticos que van desde el árbol de levas, pistones y sistema de inyección, este beneficio se traduce en ahorros directos para tu



negocio. Como en Cummins saben que no todos los trabajos son iguales, han creado dos variantes de este motor: el X15 Efficiency Series y el X15 Performance Series.

Los nuevos perfiles de las levas minimizan las pérdidas parasíticas durante la combustión, permitiendo al motor respirar con mayor facilidad, lo cual resulta en una mejor eficiencia térmica. Esto le da al X15 el mejor radio de compresión del segmento, lo cual mejora la respuesta del motor y reduce el consumo de combustible. Otras mejoras importantes son la reducción de las pérdidas por fricción, incluyendo la bomba de agua, el tren de engranajes, el sistema de lubricación, pistones y la Recirculación de Gases de Escape (EGR por sus siglas en inglés). »

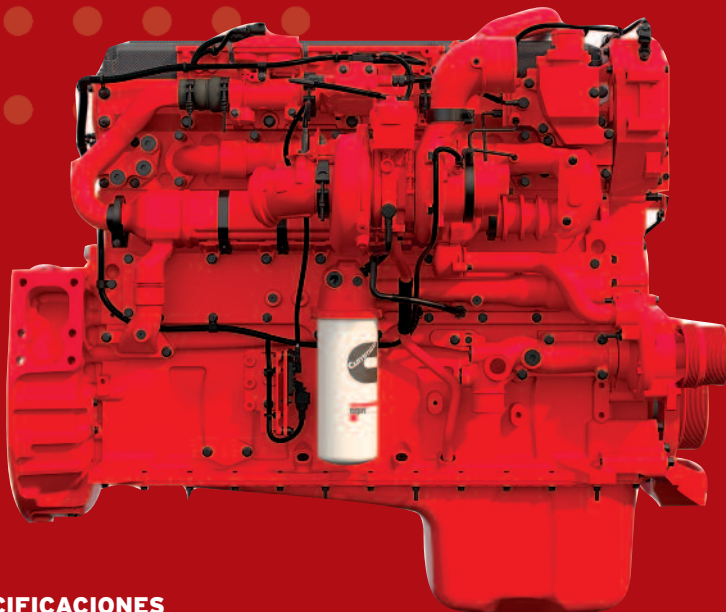
X15 EFFICIENCY SERIES

El X15 Efficiency Series lleva un turbocargador altamente eficiente que mejora la admisión de aire, incorporando el sistema de combustible XPITM de riel común para lograr una combustión óptima y un solo árbol de levas a la cabeza, combina alto desempeño y eficiencia. Otro elemento clave son los controles electrónicos dinámicos que mejoran la admisión de aire y optimizan el proceso de combustión. El sistema de combustible de alta presión XPI del X15 suministra combustible en el momento adecuado para tener una combustión más eficiente; la idea es lograr la eficiencia de un motor de menor desplazamiento pero entregando el desempeño de uno de alta potencia.

Pero lo que realmente separa al Efficiency del resto, es la ayuda que brinda para que un novato sea tan eficiente al volante como un conductor experto, con el sistema Avanzado de Tecnología de Tren Motriz Dinámicamente Eficiente (ADEPT, por sus siglas en inglés), el cual ajusta la velocidad, potencia y selección de cambios para maximizar la eficiencia de combustible.

Otro objetivo fue reducir el costo de mantenimiento, el cual Cummins afirma que baje a la mitad durante las primeras 500,000 millas comparado con el motor de 2010. Los intervalos de cambio de aceite y filtro para aplicaciones de arrastres largos se extienden en 50,000 millas, dependiendo del uso, y esta cantidad podría alcanzar las 80,000 millas en camiones que utilicen el programa

5 EFFICIENCY SERIES



ESPECIFICACIONES

Potencia nominal	400-500 hp
Torque máximo	1450-1850 lb-ft
Velocidad gobernada	1800/2000 rpm
Torque de Acoplamiento del Embrague	1000 lb-pie
Número de cilindros	6
Peso del sistema	3,152 lb
Motor (en seco)	2,961 lb
Sistema de tratamiento de gases	191 lb

OilGuard. Además, redujeron el número de componentes del motor y simplificaron los sistemas para incrementar el tiempo en servicio; a lo cual hay que añadirle una mejora en la durabilidad a varios componentes como los lóbulos del árbol de levas, los inyectores de enfriamiento de los pistones y el sistema de gestión de aire. »

**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.

X15 PERFORMANCE SERIES

Es una plataforma completamente rediseñada que ofrece excelente desempeño y mayor tiempo de operación. La tecnología detrás de esto incluye un diseño simple, que mejora factores como la admisión de aire y la eficiencia en la combustión. Adicionalmente a la explosiva respuesta al acelerado, el X15 Performance Series ofrece una economía de combustible mejorada que te ayudará a hacer menos paradas para recargar diesel.

CARACTERÍSTICAS COMUNES DE LOS X15 Turbocargador VGT

De geometría variable, es preciso y responsivo. El actuador es de cuatro a seis veces más fuerte que en versiones previas para una mayor confiabilidad. El nuevo rodete provee un empuje rápido y un mejor frenado con motor.

Sistema de combustible XPI

Con múltiples eventos de inyección por ciclo, logra una mayor eficiencia en el consumo de combustible y una operación más silenciosa y suave.

Sistema de postratamiento Single Module

Es 40 por ciento más ligero y 60% más pequeño que los sistemas de dos partes. Su diseño fluido ofrece un mejor manejo del calor para una mayor eficiencia. La mayor capacidad para ceniza representa menos limpiezas y

Módulo de control electrónico de alta capacidad

La computadora maneja el motor y el sistema de tratamiento de gases de manera simultánea para un mejor desempeño y consumo de combustible.

ESPECIFICACIONES

Potencia nominal
485-605 HP

Torque máximo
1650-2050 lb-pie

Velocidad gobernada
1800/2000 rpm

Torque de acoplamiento del embrague
1000 lb-pie

Número de cilindros
6

Peso del sistema
3,152 lb

Motor (en seco)
2,961 lb

Sistema de tratamiento de gases
191 lb

Freno de motor

La potencia de frenado es de hasta 600 HP, lo cual te da más control al descender en pendientes y reduce el desgaste de los frenos, tiempo en el taller y costos en refacciones.

Gestión de aceleración del vehículo

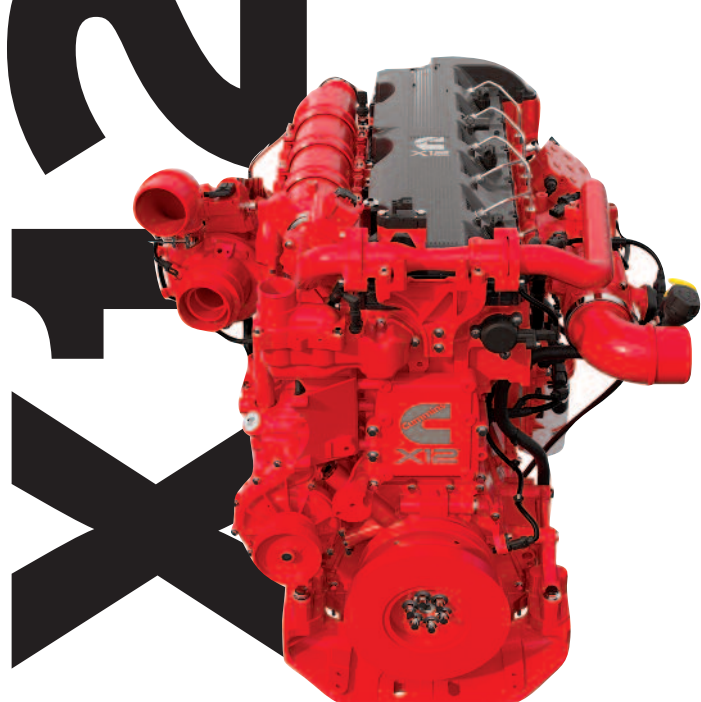
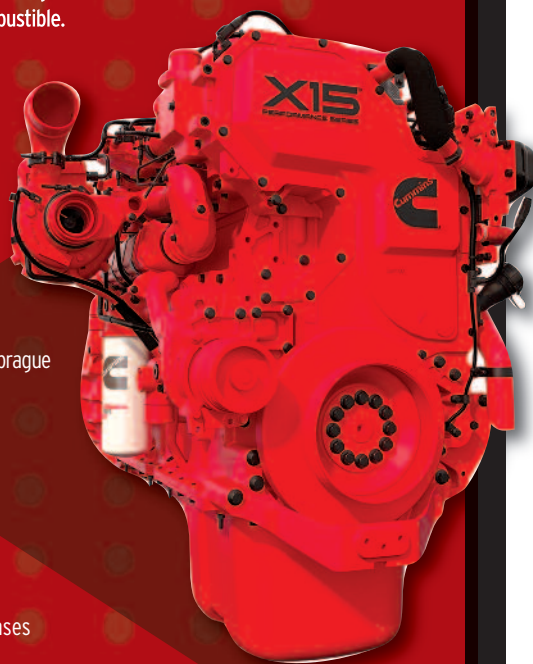
Esto disminuye el desgaste de la transmisión y mejora la economía de combustible en condiciones de manejo con poca carga o sin trailer.

Diagnóstico remoto


El sistema Connected Diagnostics utiliza la telemática para conectar el motor de manera inalámbrica con Cummins para diagnosticar fallas. Maximiza el tiempo en operación al evitar paradas innecesarias en el taller.

Mejoras al cilindro de potencia

El diseño del motor evita la transferencia del calor excesivo de la combustión al aceite, incrementando la duración e intervalos entre cambios de aceite. »



La serie X12 fue desarrollada anticipando las necesidades de desempeño y productividad del mercado de Clase 8. Con la mejor relación peso-potencia en el segmento de 10 a 13 litros, el X12 permite a los camiones de carga regional, intraurbanos y vocacionales operar con la máxima carga útil y el menor consumo de combustible, a la par de un manejo altamente responsivo. Este motor de 12 litros tiene una potencia máxima de 475 HP con hasta 1,700 lb-pie de torque a solo 1,000 rpm, el cual permanece disponible hasta las 1,400 rpm, reduciendo la necesidad de cambiar de velocidades y otorgando un mejor arrastre en pendientes a baja velocidad.

El motor pesa apenas 2,050 libras gracias a su arquitectura con un diseño de bloques esculpido que permite eliminar toda masa innecesaria, al tiempo que mantiene la rigidez. Las aleaciones de alta resistencia con las que están hechos el colector de aceite y la cubierta de las válvulas también permiten ahorrar libras. Por supuesto, el módulo de postratamiento Single Module es 40 por ciento más ligero y 60 por ciento más pequeño que los actuales, también es de gran ayuda. Según Cummins, esto permitirá a quienes equipen su camión con este motor aumentar la carga útil en 600 libras. Según Cummins, esto permitirá a quienes equipen su camión con este motor aumentar la carga útil en 600 libras. El diseño de un árbol de levas en cabeza con tren de válvulas de rodillo y los puertos de admisión de alta eficiencia minimizan la complejidad. El nuevo turbocargador de geometría variable es más confiable y durable, mejora la respuesta y se combina con un freno de motor integrado de bajo peso para ofrecer una fuerte potencia de frenado a bajas revoluciones. Esta mecánica entrará a producción en el 2018. 

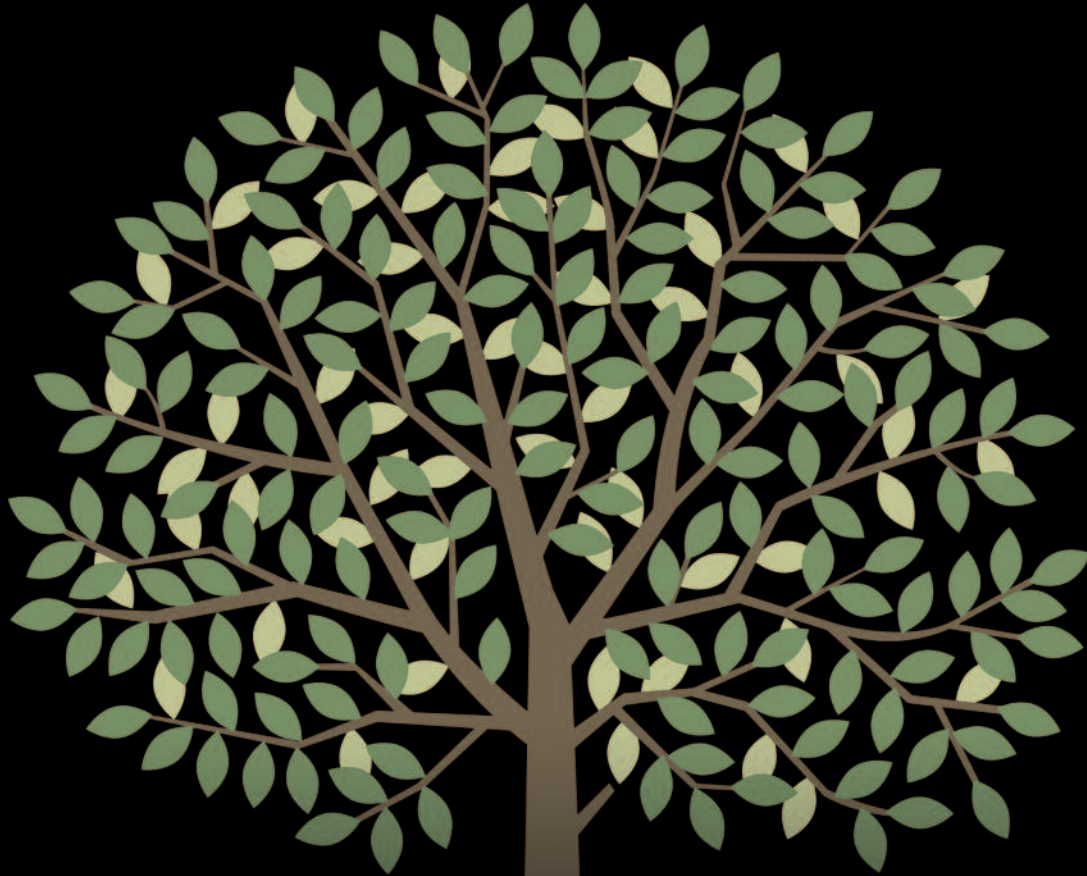
ESPECIFICACIONES

Potencia nominal	350-475 HP
Torque máximo	1,250-1,700 lb-pie
Torque de acoplamiento del embrague	800 lb-pie
Número de cilindros	6
Peso del sistema	2,241 lb
Motor (en seco)	2,050 lb
Sistema de tratamiento de gases	191 lb

motor: MOTORES CUMMINS X

WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



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

automundo

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

MODA

ESTILOHOGAR

PLAYBOY
Latino

¿Que Pasa?
VEGAS



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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





www.moodsofnorway.com

7964 Melrose Ave. Los Angeles



moods of norway

SI TOMAS NO MANEJES

SI TOMAS NO MANEJES

LA COMBINACIÓN DE ALCOHOL Y VOLANTE ES UNA PÉSIMA IDEA QUE PUEDE AFECTAR NO SOLAMENTE TU CAPACIDAD DE MANEJAR DE MANERA SEGURA, SINO QUE PUEDE LLEVARSE POR DELANTE A OTRAS PERSONAS Y ARRUINAR TU VIDA. EN ESTE ARTÍCULO TE PLATICAMOS LOS EFECTOS DE ESTA SUSTANCIA EN TU CUERPO PARA QUE TOMES LA DECISIÓN CORRECTA: ALCOHOL Y VOLANTE NO COMBINAN. »



La experiencia nos hace pasar por alto que manejar un vehículo motorizado es una operación bastante complicada que requiere total concentración, buena coordinación, reflejos rápidos y ser capaz de tomar las decisiones correctas. Por ello, la combinación de alcohol con el volante no es precisamente la mejor de las ideas, pues para conducir un vehículo -comercial o no- el cerebro tiene que procesar una increíble cantidad de información y llevar a cabo varios procesos al mismo tiempo.

Por esta razón, si tomamos en cuenta que el consumo de alcohol afecta la atención y la capacidad de tomar decisiones rápidas en el camino, así como reaccionar a cambios en la situación y realizar maniobras específicas, a menudo complicadas, es aún más evidente que beber y manejar no es una decisión inteligente. Pero veamos más a fondo los efectos que el alcohol - y otras sustancias- tienen sobre el cerebro.

El mayor problema es que estas sustancias afectan tu capacidad para manejar de manera segura al afectar estas áreas de tu entendimiento:

Juicio.- Es una actividad cerebral que almacena todas tus experiencias y conocimiento para que los puedas utilizar rápidamente cuando enfrentas un nuevo problema. El alcohol afecta las áreas de tu cerebro que controlan el juicio.

Visión.- Es el sentido más importante que utilizas al manejar. El alcohol puede nublar tu

CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL EN LA SANGRE (BAC)	.02%	.05%
EFFECTOS TÍPICOS	<ul style="list-style-type: none"> •Cierta pérdida de la capacidad de juicio. •Relajación. •Leve sensación de calor en el cuerpo. •Alteración del estado de ánimo. 	<ul style="list-style-type: none"> •Comportamiento exagerado. •Puede mostrar pérdida de control sobre los músculos pequeños (por ejemplo, enfocar los ojos). •Deterioro de la capacidad de juicio. •Usualmente sentimiento alegre. •Disminución del estado de alerta. •Pérdida de las inhibiciones. •Disminución de la coordinación.
EFFECTOS PREDECIBLES AL CONDUCIR	<ul style="list-style-type: none"> •Disminución de las funciones visuales (rápida trayectoria de un objeto en movimiento). •Disminución de la capacidad para realizar dos cosas al mismo tiempo (atención dividida). 	<ul style="list-style-type: none"> •Disminución de la coordinación. •Habilidad reducida para seguir objetos en movimiento. •Dificultad para maniobrar el volante. •Respuesta reducida para afrontar situaciones de emergencia mientras se conduce un vehículo.

visión, disminuir tu capacidad de enfocar y causar que veas doble. Como la vista te ayuda a determinar qué tan lejos está un objeto y la relación de éste con tu trayectoria de viaje, no es buena idea ingerir sustancias que afectan tu capacidad de juzgar la distancia, velocidad y movimiento de otros vehículos. Si la intoxicación es mayor, podrías tener dificultades para mantener tu carril o incluso salirte del camino. Todas las personas comienzan a ser afectadas con una concentración de alcohol en la sangre (BAC por

sus siglas en inglés) de a partir de .02 g/dl.

Distinción de colores. Mucha de la información que recibes en el camino se deriva de diferentes colores como los de las señales de tránsito o incluso otros vehículos. La disminución en esta capacidad es crucial para saber lo que está pasando a tu alrededor.

Tiempo de reacción.- El alcohol disminuye tu capacidad de procesar información y responder a tareas críticas de manejo al ponerte soñoliento y menos alerta de lo que sucede en tu entorno.



.08%

- La coordinación muscular se hace deficiente (por ejemplo, equilibrio, habla, visión, tiempo de reacción y audición).
- Es más difícil detectar los peligros.
- El criterio, el auto-control, el razonamiento y la memoria se ven afectados.

- Concentración
- Pérdida de la memoria de corto plazo.
- Control de la velocidad.
- Se reduce la capacidad de procesar información (habilidad de ver avisos o señales).
- Deterioro de la percepción.

.10%

- Deterioro evidente del control y del tiempo de reacción.
- Dificultad para hablar, deficiencia de la coordinación y lentitud para pensar.

- Habilidad reducida para mantenerse en la misma línea de la carretera y para frenar en forma adecuada.

.15%

- Mucho menos control muscular que lo normal.
- Puede presentarse vómito (a menos que se llegue a este nivel en forma lenta o a que la persona ha adquirido una tolerancia al alcohol).
- Pérdida mayor del equilibrio

- Incapacidad sustancial para controlar el vehículo, prestar atención a las tareas de conducción y procesar las informaciones visuales y auditivas necesarias.

Fuentes: Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras, el Instituto Nacional en Abuso de Alcohol y Alcohólicismo, la Asociación Americana de Médicos, la Comisión Nacional en Contra de Condutores en Estado de Ebriedad y www.wbmd.com.

¿QUÉ TANTO ES TANTITO?

La cantidad de alcohol que hay presente en el cuerpo de una persona es medida por el peso del alcohol en un volumen específico de sangre. A esto se le llama concentración (contenido) de alcohol en la sangre o "BAC". El alcohol se absorbe rápidamente a través de las paredes del estómago y del intestino delgado y se puede medir entre 30 y 70 minutos después de que una persona ha tomado una bebida alcohólica.

Un trago típico equivale cerca de una

media onza de alcohol (.54 onzas, para ser exactos). Esa es la cantidad aproximada de alcohol que se encuentra en:

- un trago de licores destilados o
- una copa de vino de 5 onzas o
- una cerveza de 12 onzas.

Es difícil precisar cuántas bebidas hacen falta para sentir los efectos, pues el alcohol no afecta a todas las personas por igual, sino que la concentración de alcohol en la sangre en una persona varía de acuerdo a los

siguientes factores:

- **La rapidez con que toma.** Si consumes alcohol rápidamente, alcanzarás una concentración más alta de alcohol en la sangre que si lo hicieras durante un período más largo de tiempo.
- **El sexo.** Las mujeres generalmente tienen menos agua y más grasa por libra de peso que los hombres. El alcohol no va hacia las células grasas tan fácilmente como lo hace con otras células y, por esta razón, el alcohol permanece en mayores cantidades en la sangre de las mujeres. >>





• **Tu peso.** Entre mayor sea tu peso, más agua tendrá tu cuerpo. Esta agua diluye el alcohol y disminuye la concentración de alcohol en la sangre.

• **Comida en el estómago.** La absorción será más lenta si has comido algo.

Por ello, te invitamos a que eches un vistazo a los síntomas que aparecen en la siguiente tabla para que puedas detectar qué tanto alcohol es necesario para que tú entres en una u otra categoría. Aún así, es importante recalcar que lo mejor es no ponerte al volante si tienes pensado ingerir alcohol. Siempre podrás pedir un taxi o quedarte a dormir en donde haya sido la fiesta.

CONSECUENCIAS

De acuerdo al Consejo Nacional sobre Dependencia a las Drogas y Alcoholismo (NCADD por sus siglas en inglés), cerca de un 32 por ciento de los accidentes fatales de vehículos involucran a un conductor o peatón intoxicado. Y a pesar de que los niveles de consumo de alcohol al volante han disminuido en los últimos años gracias a una fuerte campaña para crear una mayor conciencia entre el público, mucha gente sigue manejando bajo los influjos del alcohol y otras sustancias.



AQUÍ VAN UNOS DATOS DUROS DEL NCADD:

- Cada año mueren alrededor de 13,000 personas en accidentes relacionados con el alcohol.
- Cientos de miles más sufren lesiones.
- Los accidentes relacionados al alcohol le cuestan a los contribuyentes cerca de 51 mil millones de dólares al año.
- Hay más de 1.4 millones de arrestos anuales por manejar en estado inconveniente, menos del 1% de los 159 millones de casos auto reportados de manejo en estado de ebriedad, de los cuales solo 780,000 son procesados.
- Dos terceras partes de aquellos que van

a la cárcel son infractores reincidentes.

QUÉ DICE LA LEY

Todos los estados del país han adoptado un límite legal de concentración de alcohol en la sangre (BAC por sus siglas en inglés) de .08% para operar un vehículo motorizado a partir de los 21 años de edad. Los menores de esa edad no pueden manejar un vehículo motorizado con alcohol en la sangre, sin importar si es solo bebieron una cerveza. Sin embargo, si operas un vehículo motorizado comercial (CMV por sus siglas en inglés), el máximo nivel de alcohol permitido es de 0.04%.

Si eres condenado por manejar en estado de ebriedad, vas a recibir una multa considerable, recargos obligatorios, revocación de la licencia de manejo, primas de seguro más elevadas y podrías ser encarcelado. Para conocer más a fondo la información específica relacionada con condenas, multas, sentencias y otras consecuencias de manejar bajo los influjos del alcohol, te sugerimos que te pongas en contacto con tu Departamento de Vehículos Motorizados local. Si bien las leyes y penalizaciones varían de estado a estado, en general son cada vez más estrictas en todo el país. [77L](#)

XSR900™

PART SPORT. PART HERITAGE. TOTAL YAMAHA.

BOLT® C-Spec



The 2016 XSR900 and New Sport Heritage Line.

The all-new XSR900 delivers iconic Yamaha styling of yesteryear with the latest cutting-edge technology. Based on the award-winning FZ-09, it features a quick-revving 847cc crossplane concept inline three-cylinder engine; YCC-T ride-by-wire engine control, traction control and adjustable throttle response; narrow chassis for light, nimble handling; sporty, all-purpose ergonomics with comfortable upright position; anti-lock brakes; and high-tech instrumentation. The all-new XSR900. It takes you backward *and* forward very quickly.

SR400™



Inspired by the past. Engineered for the future.

Professional riders depicted on a closed course. Dress properly for your ride with a helmet, eye protection, long-sleeved shirt, long pants, gloves and boots. Do not drink and ride – it is illegal and dangerous. 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.
©2016 Yamaha Motor Corporation, U.S.A. All rights reserved.

For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the 2016 XSR900 and full line of Yamaha motorcycles, visit YamahaMotorsports.com



MOTO: HONDA GOLD WING VALKYRIE





ATREVIDA

HONDA GOLD WING VALKYRIE

MÁS GRANDE, ATREVIDA Y ESCANDALOSA QUE NINGUNA OTRA EN EL CAMINO, LA VALKYRIE ES UNA POTENTE MOTOCICLETA ÚNICA EN EL PORTAFOLIO DE HONDA CUYA FÓRMULA ES EL MOTOR MÁS GRANDE DE LA MARCA SOBRE EL CUADRO DE UNA MOTO DE CRUCERO. EL RESULTADO, ALGO ASÍ COMO UN HOT ROD DEL SIGLO XXI SOBRE DOS RUEDAS. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / MANNY MARTÍNEZ

¿Qué piensa la gente cuando le piden que defina a Estados Unidos? Liderazgo, independencia, libertad; un país grande, con gente relajada y amigable. Y si eres amante de los autos, en esta lista no faltarían los hot rods, esos autos con enormes motores de mucho torque -mientras más cilindros mejor-, un chasis corto y bajo, y una larga franja de carretera para que “estire las piernas”. Bueno, pues esta misma filosofía es la que siguió Honda para armar la Valkyrie, pues tomaron el motor de la Gold Wing (la legendario moto de viaje de la marca), le quitaron tanto peso como pudieron y le añadieron un carenado minimalista, aunque no por ello resulta menos llamativo.

Como en toda motocicleta grande, la máquina es una de las características más importantes y la Valkyrie lleva uno de 1,832cc y seis cilindros opuestos enfriados por agua que también puedes encontrar en la GoldWing y la GoldWing F6B. Con una impresionante relación peso-potencia, un bastidor de aluminio de doble viga y una suspensión muy bien



calibrada, la Valkyrie es una moto en donde todo gira alrededor del desempeño y el estilo. Con 750 libras de peso, no es precisamente ligera, pero cuando sientes la potencia del motor te olvidarás de cuánto pesa.

DISEÑO

La apariencia de esta moto es intimidante, con una apariencia algo así como de

retro-futurista, pues hay apenas pocos toques de “carrocería” que desvían la atención del enorme motor. Las salpicaderas de tamaño mediano, anchos escapes y un tanque de combustible y carenado estilizados, crean un efecto visual muy especial. Honda la define como una muscle-cruiser y no anda muy errada, pues en cuanto la enciendes y escuchas el rugido a través del escape espe-



cialmente diseñado para esta moto te queda claro que no es un juguete. Es una motocicleta para quien gusta de rodar en serio. Gracias al escaso carenado, pesa 154 libras menos que la GoldWing GL1800, pero mantiene la potencia del motor, por lo que ya podrás darte una idea de lo rápido que latirá tu corazón cuando giras el puño derecho a bordo de esta máquina. >>

PROTÉJASE CONTRA EL AUMENTO DE LA ELECTRICIDAD



¡SEA DUEÑO DE SUS PANELES SOLARES!

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



¡PÍDALOS YA!

www.QuieroPanelesSolares.com

INSTALAMOS LO MEJOR



El asiento de dos piezas de esta moto te permite quitar la sección del pasajero cuando ruedas solo, además de las agarraderas de aluminio para éste, lo cual le da una apariencia más aerodinámica. Además, la baja altura del mismo te permite una posición de manejo cómoda y relajada, de hecho, una de las más confortables que hay en el segmento. Además, Honda la dotó de varios detalles modernos como faro, luz de freno y direccionales de LED, una pantalla de instrumentos de LCD con el velocímetro, tacómetro, computadora de viaje, reloj y nivel de combustible, además de un sistema ABS disponible como opción.


MECÁNICA

Como ya mencionamos, la Valkyrie es impulsada por un motor de seis cilindros opuestos de 1,832 centímetros cúbicos, enfriado por líquido y un árbol de levas en cabeza. Éste se encuentra montado a baja altura para mantener bajo el centro de gravedad, lo que mejora el desempeño dinámico de la motocicleta. Y es que no hay por qué negarlo, la Valkyrie es todo motor, el cual entrega la potencia de una manera progresiva. ¿Quieres aceleración? La tienes. ¿Potencia para rebasar? También. ¿Mucho



torque? Listo. La potencia pasa a la rueda trasera mediante una transmisión de cinco velocidades y el tanque de combustible tiene una capacidad de 6.1 galones.

La suspensión monobrazo con un amortiguador ajustable es lo suficientemente rígida como para soportar las exigencias de una

motor de estas características, pero no tanto como para afectar la comodidad. Está muy bien balanceada. Los rines, por su parte, son fuertes, ligeros -gracias a lo delgado de sus rayos- y tienen mucho estilo, dotando a la Valkyrie de una imagen sin igual, al tiempo que ayudan a su buen desempeño. 



moto: **HONDA GOLD WING VALKYRIE**

FORMULA DRIFT[®] PRESENTED BY: BLACKVUE™

BATTLEGROUND



WATCH ON
CBS SPORTS NETWORK

2016 SEASON SCHEDULE

ROUND 01 PRO

APRIL 8-9 LONG BEACH, CA.
STREETS OF LONG BEACH - LONG BEACH GP COURSE

ROUND 02 PRO PRO2

MAY 6-7 ATLANTA, GA.
ROAD TO THE CHAMPIONSHIP - ROAD ATLANTA

ROUND 03 PRO PRO2

JUNE 3-4 ORLANDO, FL.
UNCHARTED TERRITORY - ORLANDO SPEEDWAY

ROUND 04 PRO

JUNE 17-18 WALL TOWNSHIP, NJ.
THE GAUNTLET - WALL SPEEDWAY

ROUND 05 PRO

JULY 15-16 MONTREAL, CANADA
CANADA - AUTODROME ST. EUSTACHE

ROUND 06 PRO

AUGUST 5-6 MONROE, WA
THROWDOWN - EVERGREEN SPEEDWAY

ROUND 07 PRO PRO2

SEPTEMBER 9-10 FORT WORTH, TX.
SHOWDOWN - TEXAS MOTOR SPEEDWAY

ROUND 08 PRO

OCTOBER 7-8 IRWINDALE, CA.
FINAL FIGHT - IRWINDALE SPEEDWAY

JPN ROUND 01 JPN

MARCH 12-13 MIE, JAPAN
SUZUKA TWIN CIRCUIT

JPN ROUND 02 JPN

MAY 21-22 FUKUSHIMA, JAPAN
EBISU NISHI CIRCUIT

JPN ROUND 03 JPN

AUGUST 20-21 OKAYAMA, JAPAN
OKAYAMA INTERNATIONAL CIRCUIT

JPN ROUND 04 JPN

OCTOBER 15-16 SHIGA, JAPAN
OKUBUKI STREET

FOR MORE INFORMATION, VISIT FORMULADRIFT.COM

FOLLOW US FOR EVEN MORE DRIFTING ACTION! @FORMULADRIFT @FORMULAD /FORMULADRIFT

OFFICIAL DASHCAM
BLACKVUE
Over the Cloud



OFFICIAL MILITARY SPONSOR
AIRFORCE.COM

Ford
FORD PERFORMANCE

Achilles
RADIAL

HANKOOK
driving emotion

NEXEN TIRE

NITTO

automundo

XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL★MART TRANSPORTATION

WAL★MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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




servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO



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

WANT MOMENTS OR STORIES YOU'LL



SOMETIMES, THE BEST STORIES ARE WRITTEN IN METAL. THE ALL-NEW ROAD GLIDE® SPECIAL MOTORCYCLE WITH THE VENGEANCE PREMIUM PACKAGE IS A PRIME EXAMPLE. HIGH-OUTPUT TWIN CAM 103™ ENGINE, BIG-TIME BRAKING POWER, FULLY LOADED WITH PROJECT RUSHMORE TECHNOLOGY AND TRICKED OUT WITH AGGRESSOR CUSTOM WHEELS, BLACKED OUT FRONT END AND A CHROMED OUT AIRFLOW COLLECTION. SEE YOUR DEALER TODAY. WHERE THE STORY GOES FROM THERE IS UP TO YOU. **LIVE YOUR LEGEND™. GET STARTED AT H-D.COM/TODAY**

TO REMEMBER, NEVER FORGET?



DESATA TU AMBICIÓN



PRESENTANDO EL PRIMER Y TOTALMENTE NUEVO GS F

Con un motor V8 de 467 caballos de fuerza¹, sistema diferencial de torsión y frenos Brembo², no sólo es el sedán más poderoso hecho por Lexus, es la nueva expresión del rendimiento de la línea F.



vidalexus.com | [#LexusGSF](https://twitter.com/LexusGSF)

Se muestran opciones. 1) Clasificaciones logradas utilizando gasolina premium sin plomo con un octanaje de 91 o superior. Si no se utiliza combustible premium, el rendimiento disminuirá. 2) Los frenos de alta fricción requieren una inspección periódica y una medición como se indica en la Garantía y el Manual de Servicios. Se estima que las pastillas de freno y los rotores, pueden experimentar mayor desgaste que los frenos convencionales. La vida útil de las pastillas de freno puede ser menos de 20,000 millas, y la vida útil de los rotores puede ser menos de 50,000 millas, dependiendo de las condiciones de manejo. Es una característica inherente de los materiales y el diseño de las pastillas de freno utilizadas en este sistema de frenos de alto rendimiento, que puede resultar en ruido de los frenos o chillido. ©2016 Lexus.