

VOLKSWAGEN CONSTELLATION | MACK GRANITE | HONDA RIDGELINE

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

ABRIL

MAGAZINE

2017

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



METRIS
MERCEDES-BENZ

AMERICANO
VNL 780

EL VNL 780 DE VOLVO ES UN CAMIÓN IMPONENTE CON LÍNEAS ATRACTIVAS, AUNQUE LA PARTE MÁS INTERESANTE ES QUE DETRÁS DE ESA "CARA BONITA" SE ESCONDE UN DISEÑO QUE REDUCE DRAMÁTICAMENTE LA RESISTENCIA AL VIENTO

NASCAR. Coconino National Forest.
Flagstaff, Ariz.

El deporte #1 de Estados Unidos
no llegará ahí por sí solo.

A La Marcha.

NASCAR® confía en Mack para llevar la acción a 37 carreras a lo largo de 450,000 millas. Con cabinas dormitorio y de día diseñadas por y para conductores, soluciones personalizables 24/7 incluyendo GuardDog® Connect y trenes motrices ligeros y de alto desempeño con la transmisión *mDRIVE™* AMT, Mack mantiene tus entregas a tiempo y dentro del presupuesto. Así que sigue moviéndote, Estados Unidos, porque esta carga no se llevará sola.

Más información en MackTrucks.com/LetsMove



OFFICIAL HAULER OF NASCAR



MACK®



Pinnacle®
AB Sleeper

Pinnacle®
AF DayCab

Pinnacle®
AB DayCab

NACIDO PARA SERVIR.



PAG. 18

VOLVO VNL 780

El VNL 780 es el camión para carretera más grande de Volvo, en el cual la firma sueca deja claro cuál es su idea sobre cómo debe verse, manejarse y sentirse un vehículo para arrastres largos. Diseñado para exprimir al máximo cada gota de combustible, te permitirá llevar auestas pesadas cargas rodeado de una comodidad que reducirá la añoranza por no estar en casa.



28

DEL MUNDO

VOLKSWAGEN CONSTELLATION

Volkswagen es una de esas marcas que hacen de todo en esta vida y, por supuesto, no podían faltar camiones en su portafolio. Este mes les presentamos al Constellation, uno de los más grandes y potentes de su gama, el cual puede remolcar más de 138 mil libras sin sudar una gota.



36

VOCACIONAL

MACK GRANITE

El Granite es un camión construido para resistir condiciones que pondrían a temblar a muchos otros vocacionales. Sólido, robusto y potente, aguanta sin quejarse el duro castigo que implica trabajar en zonas de construcción, llevando cargas pesadas, circulando sobre caminos accidentados y recibiendo golpes cada dos por tres.



44

UTILITARIO

MERCEDES-BENZ METRIS

Ser la única en el segmento con tracción trasera le confiere una capacidad y volumen de carga y arrastre que opaca a las de sus rivales. Además, el respaldo de una marca como Mercedes-Benz garantiza que tienes un vehículo de calidad en tus manos. Conoce a la nueva monarca entre las vans medianas de carga y pasajeros.

NPR HD



ARRIENDA EL ISUZU #1 EN VENTAS

- ISUZU NPR-HD 2018 GVWR 14,500
- Carrocería Van Supreme de 16' X 96" X 85"
- Economía de combustible líder en su clase y vida B-10 del motor diesel de 375,000 millas.
- Transmisión Aisin de 6 Velocidades con Doble Sobremarcha
- El Reporte de Salud del Vehículo provee información sobre el desempeño del vehículo.
- Incluye Programa de Mantenimiento con Cobertura de 24 Meses/60,000 Millas.

PAGO MENSUAL
\$699
DEL ARRENDAMIENTO

PLAZO
48
MESES

\$1,398*
AL FIRMAR EL ARRENDAMIENTO

*(Incluye depósito de garantía; excluye impuestos, certificado de propiedad y registro)

Visita tu distribuidor local Isuzu para más información

www.isuzucv.com



Solo algunos Isuzu NPR-HD 2018 son elegibles. El pago inicial incluye el pago de \$699 del primer mes de arrendamiento y \$699 del depósito de garantía. Total de los pagos mensuales \$33,552.00. Sujeto a aprobación de crédito. Entrega del camion en reserva del comerciante antes que 6/30/2017. Disponible solo a través de Isuzu Finance of America, Inc. Solo distribuidores participantes; visita tu distribuidor autorizado Isuzu para conocer todos los detalles.

© 2017 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.



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

HARLEY DAVIDSON ROAD KING SPECIAL

Grande e imponente como una locomotora que atraviesa un patio de maniobras a la medianoche, la nueva Road King Special es una moto oscura y llamativa, que lleva en sus entrañas el potente motor Milwaukee-Eight. Una máquina para dominar la carretera.



FINANZAS

¿MUÉSTRAME EL DINERO!

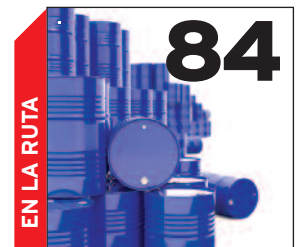
Hay varias alternativas para obtener el financiamiento necesario para comprar un camión, todas ellas con ventajas y desventajas. Por eso, es importante que las conozcas y sepas cuál es la mejor para ti.



SALUD

¿RONCAS COMO CAMIÓN?

Roncar es un problema que va más allá de molestar a quienes duermen cerca de ti, pues puede llegar a convertirse en apnea del sueño, una afección respiratoria que no solo afecta tu calidad de vida, también puede dejarte sin trabajo como conductor de un vehículo comercial.



EN LA RUTA

RECICLAJE DE ACEITE

El aceite usado puede causar severos problemas de contaminación, pues puede contener plomo, magnesio, cobre, zinc, cromo, arsénico, cloro, cadmio y químicos policlorinados. Si se tira en alcantarillas o al suelo puede llegar hasta las tierras y aguas superficiales y puede causar contaminación grave.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

Contributors Ivo Cutzarida, Sergio Andrade, Diego Guerra, Sonia García, 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 ©2017 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

6

ABRIL DE 2017 | TRANSPORTE LATINO

Eugenio Derbez
Salma Hayek
Rob Lowe
Kristen Bell
Raquel Welch
Rob Corddry
Rob Riggle

HOW TO BE A **LATIN LOVER**



Watch and learn this April

LIONSGATE



PRINTELION

© 2011 Printelion, LLC. All Rights Reserved.

ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the
App Store



¿Y AHORA QUÉ?

Una de las principales promesas de campaña del entonces candidato Donald Trump fue reformar el sistema de salud, pues muchas personas piensan que la Ley de Protección al Paciente y Cuidado de Salud Asequible, mejor conocida como Obamacare. Pero el primer round entre el presidente Trump y el Congreso lo ganó el segundo, pues la propuesta de ley del presidente ni siquiera fue sometida a votación porque los republicanos sintieron que no tenían el apoyo necesario para su aprobación. A pesar de esto, muchas personas consideran esto el primer revés importante para la actual administración.

Como todo en esta vida, el Obamacare no es absolutamente buena ni completamente mala. Entre los aspectos positivos está el que un mayor número de personas tiene acceso al sistema de salud, especialmente mediante el programa de salud federal Medicaid, y que las pólizas médicas privadas recibieron subsidios a través de mercados de seguro como Healthcare.gov. Con esto, se logró reducir a menos del 9 por ciento el porcentaje de habitantes que no tiene seguro médico.

La otra cara de la moneda es que las primas y otros costos asociados están incrementando de precio a un ritmo más rápido de lo previsto, lo cual golpea directamente el bolsillo de los usuarios. Además, tenemos el hecho de que la ley hace obligatorio el seguro para los ciudadanos que considera que sí pueden pagarlo, so pena de recibir una multa. El año pasado, por ejemplo, 6.5 millones de personas pagaron una multa de 470 dólares en promedio.

Lo único que tenemos claro por el momento es que, como dijo el presidente de la Cámara de Representantes Paul Ryan, tendremos que seguir conviviendo con el Obamacare durante un buen rato. Nos guste o no.

Edgardo Iorio, Publisher

EDITORIAL

8

ABRIL DE 2017 | **TRANSPORTE LATINO**

LIBERATE

con un

MES GRATIS DE PREPASS.



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



PrePass.com/Regalo
877-836-8412

Utilizar el código "Transporte" por un mes gratis.


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

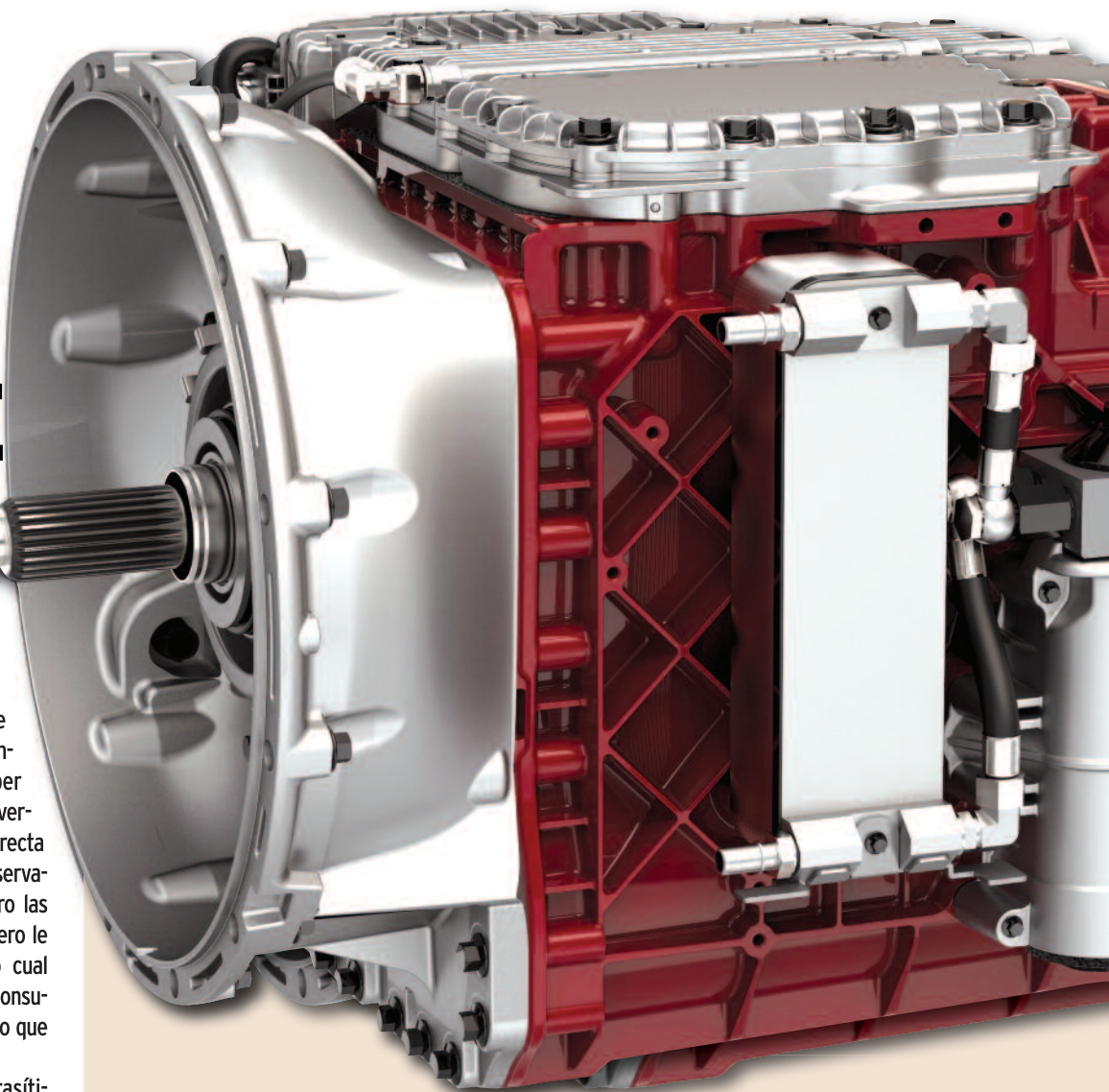
SUPER ECODYNE CRECE

MACK LA INCORPORA A MDRIVE
AUTOMATIZADA

El Mid America Trucking Show 2017 fue el evento que Mack eligió para anunciar que la clasificación Super Econodyne ahora estará disponible para las versiones automatizadas de su transmisión directa mDRIVE. Antes, esta clasificación estaba reservada para las mDRIVE con sobremarcha, pero las menores relaciones numéricas del eje trasero les permitieron utilizar la versión directa, lo cual resulta en una mejora del 1 por ciento en el consumo de combustible, además del 3 por ciento que Super Econodyne logra por sí misma.

Gracias a la reducción de pérdidas parasíticas, la transmisión directa mDRIVE consume menos combustible porque el torque no se transmite al eje primario al engranar la velocidad más alta. En su lugar, los ejes de entrada y salida se bloquean juntos. Super Econodyne Direct es más adecuada para aplicaciones de 80,000 libras de peso bruto combinado o menos donde los conductores engranan la relación más alta durante mucho tiempo y funciona mejor sobre terreno plano y cuando los conductores mantienen una velocidad constante.

Mack Super Econodyne integra completamente los motores MP y la transmisión mDRIVE, permitiendo circular a menos revoluciones por minuto para ahorrar combustible sin afectar la potencia o el desempeño. Los propulsores con esta clasificación circulan a un promedio de 1,150 rpm, de 200 a 300 rpm menos que lo habitual en carretera, lo cual puede mejorar el consumo de combustible hasta un 3 por ciento. La clasificación Super Econodyne está disponible para los motores MP7 y MP8. 

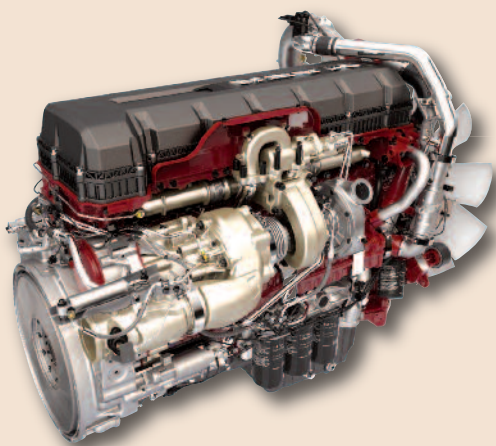
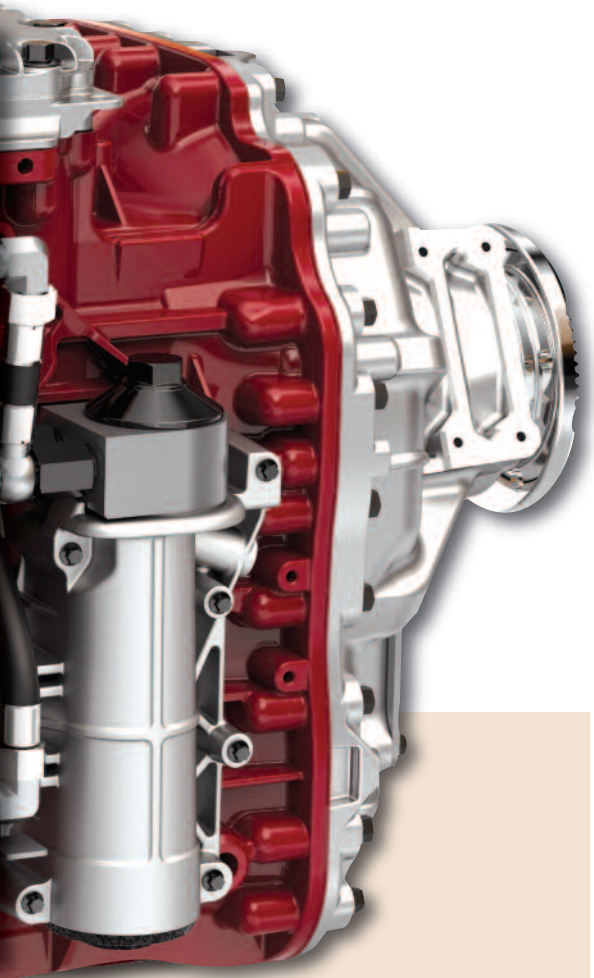


MEJORAN TURBO

La firma del bulldog también presentó durante el MATS que el motor MP8 con turbo compounding ya está a la venta. “El nuevo motor MP8 con turbo compounding es solo uno de las muchas mejoras que Mack ha realizado para mejorar la eficiencia de combustible para sus clientes”, dijo Roy Horton, director de estrategia de producto de Mack. “El sistema de turbo compounding permite un rango de operación mejorado y permite que un camión circule en la relación más alta al subir una colina incluso cuando las revoluciones del motor bajan”.

Disponible únicamente con el paquete Super Econodyne, el motor MP8 con turbo compounding convierte la energía residual del escape en energía mecánica que se alimenta al motor. El sistema añade hasta 50 caballos de fuerza adicionales, mejorando la eficiencia en el consumo de combustible hasta un 8.8%. La potencia adicional generada por el sistema de turbo compounding permite al motor mantener todo el torque girando a tan sólo 900 revoluciones por minuto.

Varios de los componentes y tecnologías mejoradas que se encuentran en los motores 2017 de Mack, incluyendo el pistón



ondulado patentado, el turbo compounding y el sistema de inyección de combustible de riel común, se derivan del trabajo de investigación y desarrollo conjunto asociado al programa SuperTruck del Departamento de Energía.


ÁNGEL DE LA CARRETERA DEL AÑO

SALVÓ A UN COLEGA DE UNA INUNDACIÓN

Un conductor de Nueva York quien rescató a un colega de una inundación creciente en Houston, Texas, el pasado abril, fue nombrado el Ángel de la Carretera del Año 2016 por parte de la Asociación de Camiones de Carga (TCA por sus siglas en inglés) y EpicVue. El 18 de abril del año pasado, Sieczkarski manejaba por la I-10 cerca de Brookshire, Texas, en las afueras de Houston, cuando escuchó a través del radio acerca de la inundación en el área. Poco tiempo después, vio un tractor estacionado a la orilla del camino y notó que el agua subía alrededor del camión al tiempo que el conductor seguía tras el volante.

Sieczkarski estacionó su camión y corrió a la escena, donde trató de convencer al varado conductor de abandonar el camión y sus pertenencias, pero no tuvo éxito. En este momento, Sieczkarski se

puso un chaleco salvavidas que un automovilista había atado a una tubería y nadó hacia el camión. Cuando abrió la puerta, el otro conductor se dio cuenta de lo alto que estaba el agua y decidió abandonar su camión. Sieczkarski pudo llevar al conductor a tierra firme con la ayuda de otros automovilistas que se detuvieron a ayudar.

Por ser nombrado Ángel de la Carretera del Año 2016, Sieczkarski recibió un trofeo y un kit de premios de EpicVue que incluyó una televisión de pantalla plana de 24 pulgadas, un DVR y una suscripción anual a más de 100 canales de DIRECTV, incluyendo el Sunday Ticket de la NFL, entre otros canales premium. La artista Lindsay Lawler, vocera oficial del programa Ángel de la Carretera, cantó su apropiada canción "Ángel de la Carretera" durante la ceremonia de premiación en Nashville. 





AL ASEGURARTE CON PROGRESSIVE

ELD INCLUIDO

En un esfuerzo para ayudar a los propietarios-operadores a adelantarse a la inminente entrada en vigor de la regulación de aparatos electrónicos de registro (ELD por sus siglas en inglés), Progressive Commercial Insurances está ofreciendo a sus clientes ELDs gratis durante todo el tiempo que el conductor esté asegurado con la empresa.

Progressive lanzó el programa Smart Haul ELD durante el Mid-America Trucking Show, en Louisville, Ky. Allí, el gerente de producto Brett Stalnaker comentó que la compañía le dará un ELD gratis a todos sus asegurados y además pagará las tarifas mensuales de servicio mientras el conductor esté cubierto por una póliza de Progressive. La firma se alió con Rand McNally para ofrecer a los clientes dos ELD diferentes: el DC 200 o el ELD 50.

La aseguradora recaudará información de los ELDs, pero Stalnaker aseguró que toda la información será anónima y que será utilizada principalmente para analizar informes de carriles y velocidad. Por lo mismo, Stalnaker añadió que la empresa no ajustará las tarifas de los conductores basados en la información que recolecten.

“Queremos darle a los mejores conductores con la mayor experiencia las mejores tarifas”, comentó. “No se exactamente cómo



vamos a utilizar la información, pero tenemos una sociedad con nuestros clientes y ellos confían en nosotros, por lo cual no vamos a hacer nada que ponga en peligro esta relación”.

Stalnaker dijo que espera que los conductores comiencen a aprovechar el programa Smart Haul antes de la fecha límite de cumplimiento con la norma sobre ELDs del 18 de diciembre, de modo que puedan tener la oportunidad de probar los aparatos y acostumbrarse a usarlos mientras todavía pueden

mantener registros en papel.

Además, Progressive le dará a los conductores la oportunidad de ganar un viaje todo pagado de cuatro días y cuatro noches a Brush Creek Ranch en Saratoga, Wyoming, con los Sorteos Rig to Ranch. El premio mayor incluye el hotel, avión y comidas para cuatro personas, una serie de actividades familiares, así como un cupón de regalo de \$1,500. Si quieren aprovechar la promoción no dejen pasar mucho tiempo, pues termina el 1 de mayo. [TTL](#)

©2017 Hankook Tire America Corp.

*PISA CON
VALOR.*

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



AL21


DL11

TL21





CRECE LA LÍNEA ROADMASTER DE COOPER

Cooper Tire & Rubber Company anunció que la línea de llantas comerciales Roadmaster tiene un nuevo miembro con la llegada de la RM852(EM), un neumático para arrastres largos que tiene la certificación SmartWay. La RM852(EM) tiene un compuesto único para el dibujo y una profundidad de 30/32 de pulgada para brindar un largo millaje; además, tiene un hombro sólido diseñado para ofrecer una mejor tracción cuando las condiciones climáticas son más demandantes. De hecho, la llanta tiene laminillas 3D Micro-Gauge con profundidad total y densidad variable para mejorar la tracción y estabilidad en piso mojado. "Nuestros ingenieros diseñaron esta llanta con un compuesto que ofrece no solamente una menor resistencia a la rodadura para una mayor economía de combustible, sino también un dibujo profundo que puede soportar las exigencias del camino. Muestra la calidad por la cual se conocen nuestras llantas Roadmaster", dijo Gary Schroeder, director de llantas para camiones y autobuses de Cooper. "Para las flotas, elegir llantas con la certificación SmartWay es una buena elección para ayudar a manejar los costos de operación, ya que estas frecuentemente proveen ahorros en combustible. En Roadmaster estamos comprometidos para continuar desarrollando llantas que satisfagan las necesidades de nuestros clientes y les ayuden a ser más eficientes con los costos ofreciéndoles llantas duraderas con una vida de muchas millas, como la nueva RM852(EM)". 

REALIZARON PRUEBAS EN CALIFORNIA

Volvo Trucks y los Socios para la Tecnología Avanzada del Transporte (PATH por sus siglas en inglés) de la Universidad de California, Berkeley, completaron una demostración de la circulación en pelotón parcialmente automatizada utilizando la tecnología de Control de Crucero Adaptativo Cooperativo (CACC por sus siglas en inglés). La demostración se hizo con tres Volvo VNL 670 cargados en el complejo del Puerto de Los Angeles y a lo largo de la Interestatal 110, lo cual subrayó el potencial de la tecnología para mejorar la


seguridad en la carretera, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero e incrementando la capacidad de los sistemas de transporte.

En condiciones "reales" simuladas, los tres Volvo viajaron a velocidades de 55 millas por hora manteniendo una distancia de 50 pies, menor de lo acostumbrada para los tráileres en carretera. Sensores delanteros y comunicación vehículo a vehículo ayudaron a mantener la velocidad y el espacio sin intervención del conductor. Adelantamientos planeados y no contemplados demostraron



cómo la tecnología manejaría situaciones comunes en el tráfico.

La tecnología CACC es una mejora del Control de Crucero Adaptativo actual, la cual permite un control más cercano y más preciso de la distancia entre camiones con una mayor seguridad. La tecnología que hace posible circular en pelotón tiene el objetivo de funcionar como una ayuda y no un reemplazo para los conductores profesionales. Entre los beneficios se encuentran respuestas más rápidas al frenar con fuerza manteniendo la seguridad, un control longitudinal superior al rodar en fila, menores emisiones y un mejor flujo del tráfico.

De acuerdo a Volvo, circular en pelotón representa la mejor oportunidad en el corto plazo para impulsar cualquier nivel de tecnología autónoma para operaciones en carretera, donde el conductor permanece como un elemento vital. Volvo también ha demostrado un camión completamente autónomo trabajando en una mina. Los ambientes confinados o trabajos que los humanos no pueden realizar son las mejores y más factibles aplicaciones para los vehículos completamente autónomos. 



FMCSA RETIRA REFORMA A REGLA


DE REVERSA

La Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) anunció durante marzo que retirará la propuesta para re trabajar la forma en la que evalúa a los transportistas y determina su aptitud para operar, la cual presentó en enero del año pasado.

La regla de Determinación de Aptitud para la Seguridad (SFD por sus siglas en inglés), la cual ha estado "cociéndose" por más de una década, fue retirada después de que varios grupos de la industria le pidieron a la nueva Secretaria del Transporte, Elaine Chao, que retirara la regla. La SFD fue emitida como una Notificación de Propuesta de Reglamentación el pasado enero. La agencia comentó que tenía planeado simplemente emitir una Notificación Suplementaria de Propuesta de Reglamentación este año para re trabajar la regla y solicitar retroalimentación de parte de la industria para realizar cambios.

Sin embargo, debido a una preocupación extendida sobre la dependencia de la regla en las clasificaciones BASIC del Sistema de Medición de la Seguridad del programa de Cumplimiento, Seguridad y Responsabilidad -los cuales ya han sido retirados de la vista del públi-

co debido a dudas sobre su precisión al juzgar la seguridad de un transportista-, la FMCSA decidió retirar la propuesta de la SFD y comenzar de nuevo. A finales del 2015, el Congreso le exigió a la FMCSA que retirara de la vista del público las clasificaciones BASIC SMS debido a la miríada de fallas y lo que se ha visto como una limitada capacidad para evaluar correctamente a los transportistas. El Congreso también le exigió a la agencia trabajar con las Academias Nacionales de Ciencias para reformar el programa de modo que cumpliera mejor con su objetivo de señalar a los operadores no seguros.

La FMCSA señaló que esperará para emitir nuevamente una propuesta sobre la Determinación de Aptitud para la Seguridad hasta que la reforma del SMS de CSA haya sido implementada. Si la propuesta se hace final, habrá terminado con el sistema de clasificación de Condicional, Satisfactorio e Insatisfactorio, dando lugar a una designación más simple de Apto o No apto. La regla también habría permitido a la agencia poner a los transportistas fuera de servicio basada solamente en la clasificación de los BASIC de CSA, más que en una intervención y una revisión para evaluar el cumplimiento de manera presencial. 

NAVISTAR PRESENTA MECÁNICA

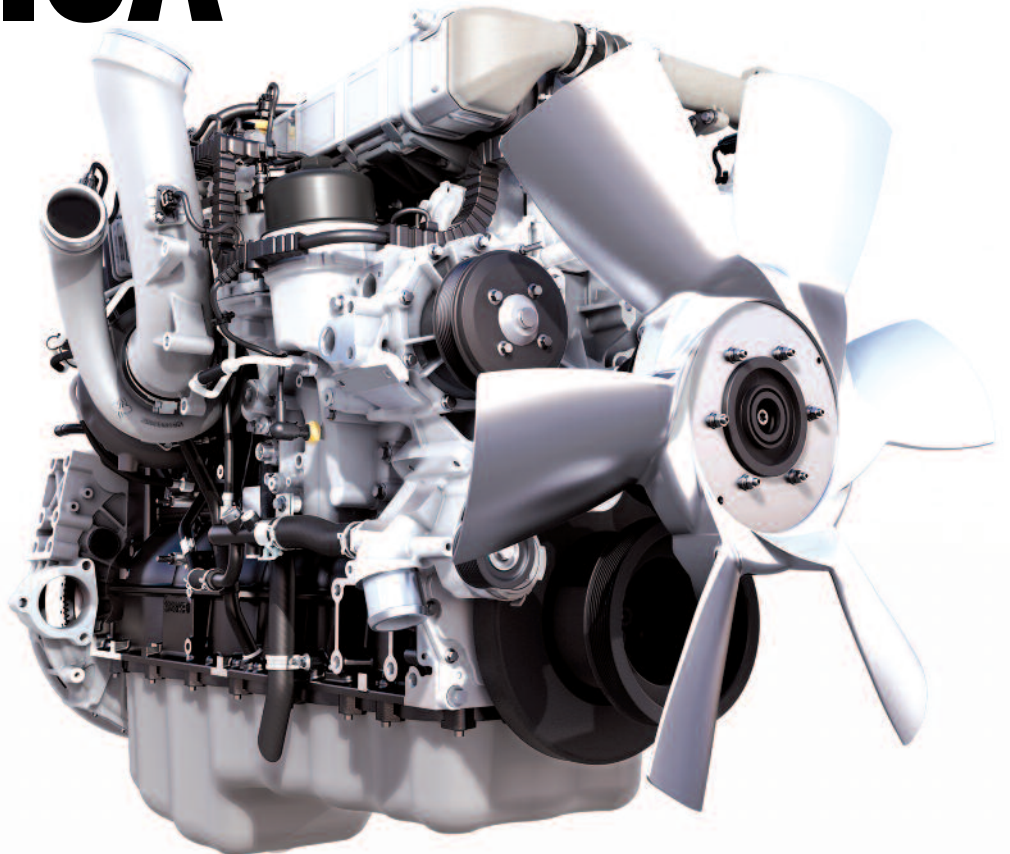
NUEVO MOTOR A26

Navistar no se queda fuera de la tendencia del downsizing, por lo cual presentó recientemente un nuevo motor denominado International A26, el cual promete una mejora de hasta un 5% en economía en combustible. Diseñado para proporcionar un desplazamiento altamente competitivo en el mercado de Clase 8. International reunió a un nuevo equipo de ingenieros para desarrollar este motor buscando ofrecer simplicidad sobre la complejidad del desempeño y con componentes probados para ofrecer un tiempo de actividad líder en la industria.

Construido a partir del probado cigüeñal del motor MAN D26, el A26 cuenta con hasta 475 HP y 1,750 lb-pie. Sus componentes fueron diseñados para ofrecer un tiempo de funcionamiento sin compromisos, así como eficiencia de combustible muy competitiva en esta clase, con peso reducido y funcionamiento silencioso.

Este motor cuenta con un turbocompresor de geometría variable que reduce la complejidad y aumenta la fiabilidad. La presión de inyección de combustible es maximizada por el sistema de combustible common rail de 2,500 bar (36,300 psi) del motor. Los pistones más grandes, las bielas y los casquillos ayudan a optimizar la distribución de la carga para una durabilidad mejorada, mientras que los chorros de enfriamiento de pistón más pequeños aumentan la presión de aceite para mejorar la lubricación, aumentando los intervalos de servicio de cambio de aceite hasta 70,000 millas. Con 2,299 libras, el A26 es el motor más ligero de su clase. El A26 es 55 libras más ligero que el motor al que sustituye, y también permite una impresionante reducción de 200 libras de peso adicional en componentes montados en vehículos.

El A26 está respaldado con la mejor garantía del motor de la industria: dos años, millas ilimitadas y está disponible para el mercado estadounidense en la serie de vehículos de largo alcance International LT y la serie de vehículos de transporte regional RH. 





CHEVROLET 

LA HISTORIA DEL CHEVY CRUZE HATCH DEL 2017

CONTADA POR UNO DE LOS ENCARGADOS DE FUSIONAR EL DISEÑO MODERNO
Y PRÁCTICO EN UN SOLO PAQUETE DEPORTIVO

Hablamos con el director de diseño exterior Tim Kozub para averiguar
cómo su equipo logró integrar tanto estilo y comodidad en el nuevo Cruze Hatch.



TIM KOZUB

DIRECTOR DE DISEÑO EXTERIOR, CHEVROLET

¿Qué inspiró a Chevrolet a presentar una versión hatch del Cruze?

El hatch es un diseño con mucho estilo y el Cruze Hatch lo expresa perfectamente. Y eso fue muy importante. Conozco a varios diseñadores de autos que prefieren diseñar un hatch a un sedán y esa pasión realmente se nota en este vehículo. El estilo hatch siempre ha sido popular en Europa y ahora estamos viendo como más compañías americanas lo adoptan. El equipo mantiene una mentalidad global y desde el principio supimos que íbamos a hacer una versión hatch del Cruze — una versión muy agresiva y deportiva del sedán.

Los hatchbacks son conocidos por su utilidad. ¿Cómo integraste más utilidad al Cruze Hatch a través del diseño?

El Cruze Hatch fue diseñado para ofrecer más espacio para las necesidades de la vida. Hablamos

con dueños de vehículos del segmento y uno tras otro nos comentó que esperaban más de un vehículo de este tamaño. Todos buscaban más utilidad y versatilidad. Así que esa fue una de nuestras metas desde el principio. Constantemente trabajamos para mejorar la funcionalidad en nuestros vehículos. Y gracias a la extensa longitud total del vehículo fuimos capaces de cumplir nuestro objetivo y lograr un estilo muy deportivo. Cuando se trata de diseño, alargarse ayuda. El hatch ofrece bastante espacio trasero para las piernas y un espacio de carga impresionantemente amplio de 47.2 pies cúbicos,¹ que puede adaptarse a las varias formas y tamaños que las personas requieren para sus aventuras diarias. La longitud del vehículo también nos permitió extender un poco las líneas de la carrocería y crear líneas fluidas y definidas. El resultado es un diseño agresivo y aerodinámico bastante *hot*.

FIND NEW ROADS™

¹ Basado en el máximo espacio de carga con los asientos traseros plegados. La capacidad de carga está limitada por peso y distribución.



GIGANTE NÓRDICO

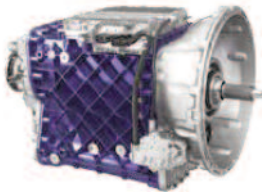
VOLVO VNL 780

EL VNL 780 ES EL CAMIÓN PARA CARRETERA MÁS GRANDE DE VOLVO, EN EL CUAL LA FIRMA SUECA DEJA CLARO CUÁL ES SU IDEA SOBRE CÓMO DEBE VERSE, MANEJARSE Y SENTIRSE UN VEHÍCULO PARA ARRASTRES LARGOS. DISEÑADO PARA EXPRIMIR AL MÁXIMO CADA GOTTA DE COMBUSTIBLE, TE PERMITIRÁ LLEVAR A CUESTAS PESADAS CARGAS RODEADO DE UNA COMODIDAD QUE REDUCIRÁ LA AÑORANZA POR NO ESTAR EN CASA. »



UNA TRANSMISIÓN MANUAL AUTOMATIZADA CON INTELIGENCIA DIGITAL

HACE MÁS EFICIENTE A CADA CONDUCTOR



La nueva I-Shift hace más productivos a los conductores utilizando electrónica inteligente para monitorear constantemente la inclinación, velocidad, peso y carga del motor, para cambiar de relación -o no hacerlo- cuando sea necesario, lo que sea que ahorre más combustible. Así que independientemente de la experiencia o el entrenamiento, I-Shift ayuda a que cada conductor consuma menos combustible.

LIBERA TU MENTE Y TU PIE IZQUIERDO



Cuando manejas una I-Shift, nunca querrás tener que volver a lidiar con un pedal de clutch. Esta transmisión te permite concentrarte en llevar la carga a su destino, no en qué velocidad estás metiendo. Es fácil de usar y siempre tiene lista la velocidad correcta, así que los cambios erróneos y las rodillas lastimadas son cosa del pasado. Con I-Shift solo siéntate, acomódate y concéntrate en manejar.

CEREBRO, FUERZA Y VALOR

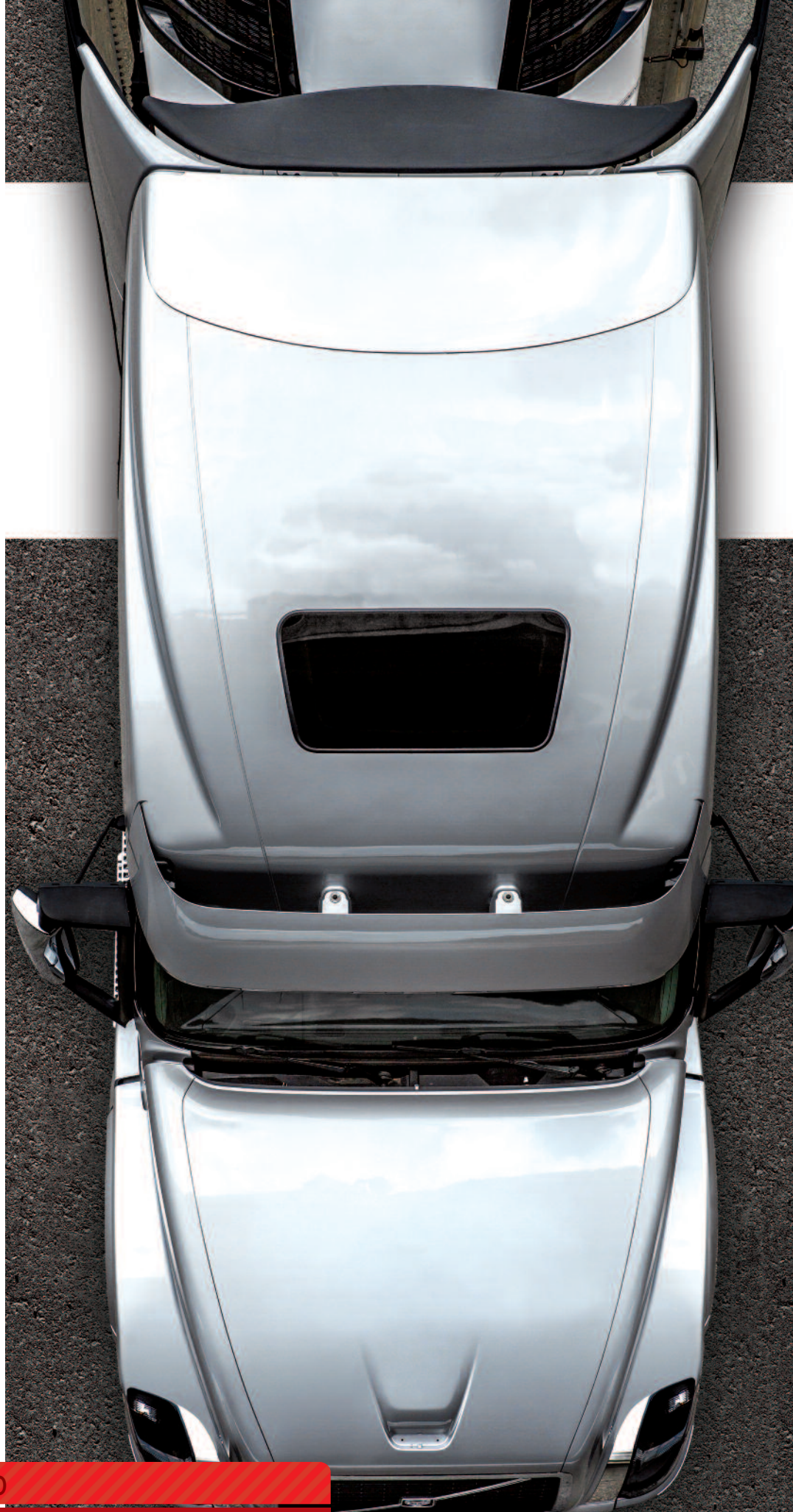


I-Shift tiene una clasificación de torque de 2,300 lb-pie, así que es compatible con todos los motores de Volvo. Los componentes internos mejorados incrementan la durabilidad y la velocidad al cambiar de relaciones, mejorando el desempeño, eficiencia de combustible y la manejabilidad.

CAMBIOS EN EL DISEÑO QUE AHORRAN COMBUSTIBLE Y TIEMPO



El rediseñado enfriador de la transmisión optimiza la temperatura del fluido en climas cálidos y fríos, mejorando la eficiencia de combustible. Las conexiones a través de la transmisión también fueron mejoradas para un mantenimiento más rápido durante las paradas de servicio.



americano: **VOLVO VNL 780**



POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

El VNL 780 de Volvo es un camión imponente con líneas atractivas, aunque la parte más interesante es que detrás de esa "cara bonita" se esconde un diseño que reduce dramáticamente la resistencia al viento. El cofre curvo, el parabrisas, la defensa curvada hacia abajo, las manijas ocultas y los faros redondeados son todos elementos diseñados pensando en "cortar el viento", reduciendo el coeficiente aerodinámico. La cabina soldada garantiza que no hay remaches salidos que atrapen el viento y reduzcan tu velocidad. Y gracias a que la distancia entre ejes de Volvo es menor, la apertura entre el camión y la caja puede ser reducida al mínimo para que haya menos turbulencia de aire. Como resultado, el VN 780 requiere menos potencia del motor para empujarlo a través del aire. Y eso, a la larga, hace que necesites hacer menos paradas en la estación de servicio.

Este camión ofrece un excelente balance entre la comodidad y seguridad del conductor al tiempo que ofrece una ingeniería excelente que lleva el desempeño y la eficiencia aerodinámica a un nuevo nivel. Ya sea como remolque, caja plana o refrigerador, el VN 780 hace todas las maniobras con facilidad y precisión, especialmente en lugares apretados, como las áreas de carga, donde tanto el espacio como el tiempo son escasos. La configuración detrás del eje trasero y que las ruedas giran hasta 50 grados, este camión



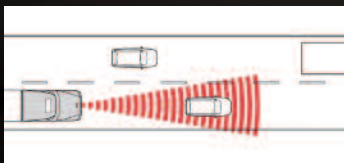
tiene un radio de giro muy reducido, de hecho, es uno de los menores en la industria. Y gracias al responsivo sistema de dirección de Volvo, maniobra de manera segura y confiada en cualquier terminal o situación de tránsito.

El techo elevado es lo suficientemente alto como para que una persona de 2.0 metros se pare completamente erguida y la litera para dormir de 77 pulgadas ofrece una extraordinaria eficiencia en cuanto a espacio; hay lugar suficiente para todas las comodidades que hacen que te sientas como en casa. Además, como la cabina está completamente aislada, el interior es tan callado como el de muchos autos de pasajeros, aunque vayas en carretera circulando a alta velocidad. Pero no se trata solo de un camión con buen aspecto y una cabina muy cómoda; es sumamente capaz para hacer cualquier trabajo. Con un gran manejo, no solo podrás ir de área de carga a área de carga fácilmente; además tendrás que hacer menos paradas para cargar combustible gracias a su buen rendimiento. Lo cual, como sabrás, representa menos costos. »

MANTENIÉNDOTE FUERA DE PELIGRO

TECNOLOGÍA MEJORADA DE ESTABILIDAD VOLVO

Pérdidas de control, derrapes y volcaduras son tres de los más peligrosos incidentes que un conductor puede enfrentar. La Tecnología Mejorada de Estabilidad Volvo (VEST por sus siglas en inglés), estándar en todos los tractores VNL, monitorea continuamente las entradas del conductor y los parámetros normales de manejo. Cuando VEST detecta que el camión está peligrosamente cerca de un evento como una volcadura, el sistema automáticamente reduce el torque del motor y frena selectivamente para ayudar a que el camión recupere la trayectoria.



NAVEGACIÓN MEJORADA VOLVO

Estar rodeado de vehículos más pequeños y ligeros puede ser estresante. La Navegación Mejorada Volvo (VEC por sus siglas en inglés) te da paz mental al ayudar al conductor a mantener una distancia segura con el vehículo de enfrente. Los radares montados en la defensa delantera Monitorean los vehículos que circulan delante del camión y, si se acercan demasiado, emiten alertas auditivas y visuales para el conductor. Si el camión continúa acercándose al vehículo, VEC Puede decelerar automáticamente el motor y aplicar los frenos de servicio para evitar un choque.



CARGA ADAPTATIVA

Este sistema lleva modos de tracción básicos y mejorados. El primero estabiliza el tráiler durante la carga y la descarga. El segundo controla automáticamente la tracción para un arranque seguro en pendientes inclinadas o en condiciones peligrosas, manteniendo a los conductores y camiones seguros.



I-SHIFT

I-Shift elimina las demandas físicas y mentales de cambiar velocidades, lo cual reduce la fatiga del conductor y provee más tiempo para que éste le dedique toda su atención al tráfico circundante.



ADVERTENCIA DE CAMBIO DE CARRIL

Este sistema De seguridad utiliza una cámara montada en el parabrisas para monitorear marcas en el pavimento. Si el camión comienza a salirse de trayectoria, señales auditivas y visuales le advierten al conductor que debe corregir para regresar al carril adecuado. >>

americano: **VOLVO VNL 780**



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



O'Reilly AUTO PARTS
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Walmart

MOTORES

- Volvo D13 de 375 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Volvo D16 de 500 a 600 HP y 1,650 a 2,050 lb-pie
- Cummins ISX 15 de 400 a 550 HP y 1,450-1,850 lb-pie

SUSPENSIÓN TRASERA

- Volvo Air Suspension y PRIMAAX
- Hendrickson HAS

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Hendrickson AIRTEK

TRANSMISIONES

- Automáticas I-Shift de 12 velocidades
- Eaton Fuller UltraShift PLUS y Advantage Automated
- Manuales Eaton Fuller

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Para mover a este enorme camión sueco hay disponibles tres motores Volvo y un Cummins. Los de casa son un D11 con potencia de 355 a 405 HP y par motor de 1,250 a 1,550 lb-pie, un D13 con 375 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie, un D16 de 500 a 600 HP y 1,650 a 2,050 lb-pie y, finalmente, un Cummins ISX 15 de 400 a 550 HP y 1,450-1,850 lb-pie. En cuanto a las transmisiones, la estelar es la Volvo I-Shift, pero también están disponibles cajas Eaton Fuller semiautomáticas y manuales.

Si quieres reducir tus gastos en combustible (¿quién no?), la línea VNL tiene un paquete llamado eXceptional Efficiency que más que aditamentos aerodinámicos, es una solución personalizada que asegura que tu camión y tren motriz sean los más adecuados para tu negocio. Todo empieza con la selección del motor, luego la utilización de la transmisión I-Shift y, para finalizar, los aditamentos que optimicen la eficiencia dependiendo de la aplicación. Con esto, puedes ahorrar hasta 0.2 mpg, que quizá te parezca poco, pero al año podría representar un ahorro de hasta 2,000 dólares. Nada mal, ¿eh? >>



americano: **VOLVO VNL 780**



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

SI NO ESTÁ RODANDO, NO ESTÁ GANANDO.

Busque un distribuidor en DaytonTruckTires.com



DAYTON™
TIRES FOR TRUCKERS™

INTERIOR

El VNL 780 es el equivalente funcional de una habitación, oficina, cocina, comedor y cabina. La estación de trabajo hace una doble función: mesa para comer y para trabajar, y los asientos se convierten rápidamente en una cama de tamaño completo. La cama de arriba se dobla hacia fuera desde la parte trasera de la cabina y una escalera retráctil permite acceder a ella fácilmente. Los diferentes compartimentos pueden configurarse para satisfacer tus necesidades de almacenamiento y acomodar un horno de microondas, refrigerador y televisión con DVD. Incluso puedes pedir que le instalen una tarja con agua corriente.

El panel de información es grande y se encuentra colocado de manera que puedas leerlo fácilmente. El acomodo de los contro-



les está pensado para permitir al conductor operar funciones críticas sin tener que quitar las manos del volante. Los controles de los espejos, las ventanas y los seguros -todos eléctricos- están en la parte superior del panel de la puerta. El volante es ajustable en

altura y profundidad, para que tengas un viaje lo más relajado posible y te concentres en lo más importante, el camino.


Ya que hablamos del confort, hay que mencionar los asientos, que ofrecen un excelente soporte lateral, lumbar y, dependiendo





de los opcionales que elijas, pueden incluso girar sobre sí mismos y tener calefacción. Además, han sido diseñados de manera ergonómica para ajustarse al contorno de tu cuerpo, reduciendo la fatiga y la irritación durante los viajes largos. Además, como lleva sus-

pensión de aire, se reduce al mínimo el movimiento de la cabina; en la parte trasera, por ejemplo, las bolsas de aire de ésta se encuentran montadas en la parte de afuera de los rieles del marco, lo que le brinda una mayor estabilidad al tomar las curvas, algo a

lo que también ayudan amortiguadores laterales. Y como medida de seguridad, la unidad centralizada de cierre permite llevar sin seguro la puerta del conductor y cerrada la del pasajero. En caso de un accidente, la unidad abre automáticamente los seguros. 





TRACTOR ALFA

VOLKSWAGEN CONSTELLATION

VOLKSWAGEN ES UNA DE ESAS MARCAS QUE HACEN DE TODO EN ESTA VIDA Y, POR SUPUESTO, NO PODÍAN FALTAR CAMIONES EN SU PORTAFOLIO. ESTE MES LES PRESENTAMOS AL CONSTELLATION, UNO DE LOS MÁS GRANDES Y POTENTES DE SU GAMA, EL CUAL PUEDE REMOLCAR MÁS DE 138 MIL LIBRAS SIN SUDAR UNA GOTTA. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Volkswagen es una empresa que vende vehículos de todo tipo en todo el mundo, desde autos eléctricos hasta potentes camiones. Por lo mismo, varios de sus productos están altamente especializados y existen solamente para un mercado. Tal es el caso del Constellation, el cual se vende exclusivamente en Sudamérica. Su producción comenzó en el 2005 en Brasil de la mano de MAN y el Constellation está disponible con una capacidad máxima de tracción de 63 toneladas (138 mil libras). Es el

segundo vehículo más grande de la flota de Volkswagen y fue diseñado para arrastres largos y otras operaciones de distribución.

Su apariencia es bastante moderna, algo que denota su herencia alemana, pues tiene toda la apariencia de los camiones europeos. La cabina cuadrada tiene una parrilla vertical negra con gruesos travesaños horizontales que domina el frente del vehículo, aunque el logotipo de Volkswagen en el centro es el elemento más sobresaliente. Para romper la monotonía del sobrio diseño germano, tiene un par de elementos curvos a los costados de la parrilla que resaltan la imagen del camión.

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Cummins ISL de seis cilindros y 8,9 litros con 420 HP y 1,365 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automatizada de 16 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles semielípticos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles asimétricos



del mundo: **VOLKSWAGEN CONSTELLATION**

También hay dos faros redondos en cada costado, los cuales están colocados de manera vertical y tienen un marco de plástico negro envolviéndolos que se ha convertido en un elemento claramente distintivo del Constellation. El robusto diseño del camión se ve reforzado por la defensa delantera, la cual lleva una toma de aire central construida en un metal resistente, la cual resulta fácil de reemplazar en caso de ser necesario.

INTERIOR

Entrar a la cabina es bastante sencillo, pues los escalones y asideras están coloca-

das en lugares a los que llegas de manera intuitiva. Adentro encontrarás que los ingenieros de la marca lograron una cabina bastante ergonómica, con un tablero que -de manera muy extraña- nos remite un poco al del Volkswagen Golf IV (parientes lejanos, a fin de cuentas). Los materiales elegidos para el tablero y los paneles de las puertas no son precisamente de la mejor calidad, aunque los acabados y ensamblado son notables, quizá no tan buenos como los de Volvo o Scania, pero aún así cumplen su cometido y la apariencia nos hace pensar que no habrá problemas en el apartado de durabilidad. >>



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

El diseño del tablero es un poco anticuado, pero la ergonomía es muy buena. Volkswagen utilizó la experiencia adquirida fabricando autos de pasajeros para colocar los controles de modo que puedas utilizarlos sin apartar la vista del camino. Algo que podrían mejorar son los asientos, pues no tienen casi nada de soporte lateral y el diseño en sí es bastante plano, no precisamente el más cómodo. Vamos, que ni siquiera llevan reposabrazos, algo que sin duda afecta la comodidad del conductor en trayectos largos. La parte positiva es que se pueden ajustar de varias maneras, al igual que el volante de cuatro brazos, por lo que no es difícil encontrar una posición cómoda de manejo; al menos por un periodo de tiempo no muy largo. El panel de instrumentos tiene el mismo diseño "vieja escuela" que el resto de la cabina; tiene cuatro indicadores y una pantalla de información en el centro que te mantiene al tanto sobre las diferentes estadísticas del camión.

Existen dos opciones de cabina, de día y dormitorio, ambas equipadas con la suspensión neumática High Comfort; si te decides por la primera, puedes solicitar que le instalen una cama plegable. En los dos casos el



almacenamiento es algo extravagante pero muy práctico, pues encontrarás un compartimento o una caja útil casi en cualquier lado. En la versión de techo alto la cabina viene con bolsillos en las puertas, almacenamiento en el tablero y dos portavasos ubicados detrás de la palanca de cambios. >>



BUGATCHI



MOTOR Y TRANSMISIÓN

Volkswagen ofrece el Constellation 25.420 con el motor Cummins ISL de seis cilindros con 420 HP a 2,100 rpm y un par de 1,365 lb-pie. Un propulsor con un buen desempeño, bajo costo de mantenimiento y que cumple la norma Euro III. En cuanto a la transmisión no hay mucho de donde elegir, pues solo está disponible con una caja automatizada de 16 velocidades (más dos de reversa).

MANEJO


El viaje a bordo del Constellation no es precisamente el más cómodo que puedes encontrar en el segmento, pero es aceptable. La dirección tiene un buen comportamiento y ofrece una gran respuesta a cualquier velocidad que circules. Para ayudarte a detener la masa de este grandulón, cuentas con un freno de motor además de los discos en el eje delantero y los tambores en los traseros. Utiliza un eje trasero con tracción Meritor, el cual tiene una capacidad máxima de carga de 60 toneladas.

Cuando se usa para la versión tractor, este eje incluye un diferencial de deslizamiento limitado que mejora el desempeño del camión. Además, está equipado con un Dispositivo de Tracción Extra (ETD por sus siglas en inglés) que ofrece la posibilidad de



levantar el tercer eje total o parcialmente, mejorando la tracción en pendientes al transferir una parte de la carga de éste al eje con tracción Meritor durante el levantamiento parcial.

A pesar de su apariencia europea, el Constellation no es tan avanzado tecnológicamente como sus parientes del Viejo Continente. De hecho, es un camión espartano construido para lograr que el trabajo se

haga, sin ninguna de las comodidades y gadgets que puedes encontrar en otros más lujosos. El exterior tiene una apariencia bastante moderna y con carácter, además de una excelente construcción. La cabina está lejos de ser lujosa o contemporánea, pero los acabados están bien hechos y todo se encuentra posicionado para que puedas alcanzarlo de fácilmente, permitiéndote concentrarte en manejar el camión. 



SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

- Compra Mantenimiento realizado por terceros
 Recomienda No está 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"/>



A white Mack Granite truck is shown from a front-three-quarter view, driving on a dirt road. The truck features a prominent chrome grille with the 'MACK' logo in gold letters. Above the grille is a chrome bumper with vertical supports. The truck has a red roof rack and several amber lights on top. The background consists of dense green foliage.

BLINDADO

MACK GRANITE

EL GRANITE ES UN CAMIÓN CONSTRUIDO PARA RESISTIR CONDICIONES QUE PONDRÍAN A TEMBLAR A MUCHOS OTROS VOCACIONALES. SÓLIDO, ROBUSTO Y POTENTE, AGUANTA SIN QUEJARSE EL DURO CASTIGO QUE IMPLICA TRABAJAR EN ZONAS DE CONSTRUCCIÓN, LLEVANDO CARGAS PESADAS, CIRCULANDO SOBRE CAMINOS ACCIDENTADOS Y RECIBIENDO GOLPES CADA DOS POR TRES. »



POR: TRANSPORTE LATINO / STEVE STURGESS

Si estás buscando un camión con un ensamblado y materiales de calidad que le den una gran durabilidad, entonces te conviene echarle un vistazo al Mack Granite, un vocacional confiable y duradero diseñado para transportar desechos o

cargas de peso mediano y para varias aplicaciones en el ramo de la construcción.

El diseño de la cabina es bastante convencional y está disponible en dos modalidades, axle forward y axle back, lo que le brinda una mayor versatilidad; algo a lo que también ayudan el sólido chasis y la vasta gama de transmisiones disponibles, pudiendo ser utilizado para muchas

y diferentes misiones. Además, para ajustarse aún más a tus necesidades, el Mack Granite está disponible con nueve diferentes bastidores.

DISEÑO

El Granite tiene una imagen imponente resaltada por la enorme parrilla rectangular, la cual lleva cinco franjas cromadas. El carácter "rudo"

vocacional: **MACK GRANITE**



también se nota en la defensa de tres piezas, diseñada para hacer más rápidas y baratas las reparaciones. Los faros, de forma horizontal, están montados en la parte inferior de las enormes salpicaderas y llevan cubiertas de Lexan, un material mucho más resistente que el vidrio convencional.

Además, lleva unas extensiones de plástico flexibles en las salpicaderas que van colocadas

justo arriba de las llantas para proteger el cofre y minimizar las salpicaduras. Los escalones, tanques de aire, salidas de escape y cajas para baterías están colocadas en la parte delantera del sector trasero de la cabina, para una mayor compatibilidad de carrocerías. Sumado a esto, el Granite está disponible con el arnés de conectores "de casa": BodyLink. >>





INTERIOR

La cabina es muy amplia, con mucho espacio para la cabeza y las piernas. El aislamiento acústico es bastante bueno y se ve un diseño bastante más trabajado que lo que uno esperaría en un camión destinado a trabajo rudo. Claro, los materiales son duros, para una mayor durabilidad, pero la ergonomía es buena, con la mayoría de los controles justo donde esperas encontrarlos. Otro punto a destacar del interior es la iluminación, la cual fue diseñada para reducir el peligroso deslumbramiento utilizando cuatro luces focales que alumbran puntos clave de la cabina. Por otro lado, los elevadores de las ventanas, los seguros y el sistema de aire hidráulico están colocados en el panel de la puerta, algo que podría hacerlos algo vulnerables al mal tiempo cuando circulas con la ventana abajo. También hay una caja en el panel trasero y una clavija para colgar una bolsa de basura, un detalle que te ayudará a mantener limpio el interior.

Los asientos son confortables y ajustables; así como suspensión neumática que absorbe bastante bien las irregularidades del camino. El volante tiene un diseño de dos rayos con algunas partes metálicas que lo hacen atractivo; además, es ajustable en altura y profundidad. Además, el Granite está equipado con el Sistema de Gestión y Control Vehicular de Mack (V-MAC IV), un sistema que te ayuda a monitorear en todo momento el estado del camión, el motor y cientos de parámetros programables. El V-MAC IV también incluye detector de fallas del ABS, protección integral de arranque, anulaciones programables a la luz de día, así como una grabadora del historial de viaje, información del ciclo de trabajo y de los intervalos de mantenimiento programados.



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

MOTORES Y TRANSMISIONES


El Granite está disponible con algunas variaciones de los motores MP7 y MP8, los cuales ofrecen un buen desempeño y una muy respetable cantidad de torque desde bajas revoluciones. El MP7 eroga entre 325 y 405 HP, mientras

que el MP8 se mueve un poco más arriba, entre los 415 y 505 HP. Los dos cumplen con las normas ambientales US'07 y, desde el 2010, también están disponibles con un sistema selectivo de reducción catalítico (SCR por sus siglas en inglés) que los hace más eficientes y limpios. Los motores pueden trabajar con dos diferentes transmisiones manuales, automatizadas y automáticas Mack Maxitorque, Eaton Fuller y Allison, respectivamente,, las cuales están disponibles con varias relaciones.

MANEJO

El chasis del camión fue desarrollado para soportar las condiciones más exigentes y, a pesar de su sólida naturaleza, fue construido utilizando materiales ligeros. Además, lleva una barra de torsión para aumentar la rigidez.



Para sortear los terrenos más difíciles, lleva un sistema de Inflado de Llantas Central, que con solo apretar un botón de da todo el control que necesitas sobre la presión de las llantas; olvídate de bajar a desinflarlas una por una para tener mejor tracción. El camión está equipado con una suspensión neumática montados en el exterior, los cuales fueron diseñados para proveer mayor amortiguación, estabilidad y reducir la vibración; aún así, la verdad es que no le vendría mal un poco más de soporte, pues las irregularidades del camino se pueden llegar a resentir en la espalda a pesar de la suspensión neumática. La dirección se siente bien, pero quizá podría ser un poco más responsiva, aunque esto tal vez se deba a que está fabricada pensada en los agrestes terrenos que enfrenta un camión que se vive fuera del camino. 

**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.**



¿QUIERES SER

CAMIONERO?

TIPS: PARA LAS PARADAS


HASTA AHORA LES HEMOS PLATICADO SOBRE ALGUNAS COSAS QUE HAY QUE TOMAR EN CUENTA PARA INICIARSE EN ESTA PROFESIÓN, DESDE CÓMO DAR LOS PRIMEROS PASOS, HASTA ALGO SOBRE REGULACIONES. PERO HOY HABLAREMOS DE ALGO QUE, SI BIEN ESTÁ FUERA DEL CAMIÓN, ES VITAL PARA TENER UNA BUENA EXPERIENCIA EN EL CAMINO: LAS PARADAS.

Cuando llegues a una parada a comer o pasar la noche, trata de estacionar tu camión a un lado de una banqueta. Así protegerás al menos un lado de tu camión contra un posible golpe de un conductor distraído que salga en reversa. Estos lugares suelen estar al fondo del estacionamiento o lo más alejados del edificio, pero aún así son los primeros en ocuparse (más sabe el diablo por viejo que por diablo).

Otra cosa, cuando llegues, evita dar vueltas como mayate buscando lugar de estacionamiento en las primeras filas. Lo más fácil es ir directamente al fondo o a donde veas

lugares vacíos (si llegas de noche, prefiere zonas que estén iluminadas). Si tu camión quedó lejos del edificio, puedes aprovechar la caminata para estirar las piernas, algo que viene muy bien después de varias horas al volante. Maneja despacio. Sí, sabemos que suena lógico, pero nunca falta el conductor que se siente en la pista de carreras. Más vale prevenir que lamentar.

En otro orden de ideas, un estacionamiento es un buen lugar para practicar la reversa si eres nuevo en el negocio. Nadie nace sabiendo y la perfección nace de la práctica, así que no sientas vergüenza de bajarte del camión las veces que sea necesario para ver y entender qué estás haciendo, es decir, la ubicación del tráiler derivada de los movimientos. Por supuesto, asegúrate de no pegarle a nada.

Si estás buscando ahorrar unos dólares, las paradas no son el lugar para hacer las compras. Estos lugares son tiendas de conveniencia, lo cual quiere decir que los precios son más elevados. Si las cosas te parecen muy caras, no te quejes con los cajeros, ellos no ponen los precios; mejor pregúntales dónde puedes comprar los artículos a un menor precio. Ser amable te abrirá muchas más puertas que enojarte y manosear sobre el mostrador. 



FORMULA DRIFT



PRO CHAMPIONSHIP

PRESENTED BY: BLACKVUE DASH CAMERAS

The Streets of

LONG BEACH



WATCH ON CBS SPORTS NETWORK

ROUND 01 MARCH 31 - APRIL 1 **PRO**
O'REILLY AUTO PARTS - STREETS OF LONG BEACH
LONG BEACH GP COURSE :: LONG BEACH, CA

ROUND 05 JULY 14-15 **PRO**
TRUE NORTH
AUTODROME ST. EUSTACHE :: MONTREAL, QUEBEC CANADA

ROUND 02 APRIL 28-29 **PRO PRO2**
UNCHARTERED TERRITORY
ORLANDO SPEED WORLD :: ORLANDO, FL

ROUND 06 AUGUST 4-5 **PRO PRO2**
THROWDOWN
EVERGREEN SPEEDWAY :: MONROE, WA

ROUND 03 MAY 12-13 **PRO PRO2**
ADVANCE AUTO PARTS - ROAD TO THE CHAMPIONSHIP
ROAD ATLANTA :: ATLANTA, GA

ROUND 07 SEPTEMBER 8-9 **PRO PRO2**
SHOWDOWN
TEXAS MOTOR SPEEDWAY :: FORT WORTH, TEXAS

ROUND 04 JUNE 2-3 **PRO**
ADVANCE AUTO PARTS - THE GAUNTLET
WALL SPEEDWAY :: WALL, NJ

ROUND 08 OCTOBER 13-14 **PRO**
O'REILLY AUTO PARTS - TITLE FIGHT
IRWINDALE SPEEDWAY :: IRWINDALE, CA

* SCHEDULE SUBJECT TO CHANGE

FOR MORE INFORMATION, VISIT FORMULADRIFT.COM

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

#FDLB #FormulaD #FormulaDrift



BLACKVUE Over the Cloud



NUEVA REINA

MERCEDES-BENZ METRIS

SER LA ÚNICA EN EL SEGMENTO CON TRACCIÓN TRASERA LE CONFIERE UNA CAPACIDAD Y VOLUMEN DE CARGA Y ARRASTRE QUE OPACA A LAS DE SUS RIVALES. ADEMÁS, EL RESPALDO DE UNA MARCA COMO MERCEDES-BENZ GARANTIZA QUE TIENES UN VEHÍCULO DE CALIDAD EN TUS MANOS. CONOCE A LA NUEVA MONARCA ENTRE LAS VANS MEDIANAS DE CARGA Y PASAJEROS. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

El alguna vez nada emocionante segmento de las vans de carga se ha convertido en uno bastante interesante en los últimos años, pues cada vez hay más modelos de dónde elegir. Y la más reciente adición es la Mercedes-Benz Metris, que si bien se vende solamente en Estados Unidos, no es un vehículo diseñado de cero para este país, sino que es una adaptación de la probada y comprobada Vito. Aún así, se trata de una van con un volumen interior grande en relación a sus reducidas dimensiones exteriores. Está disponible en versiones de pasajeros o de carga, en el primer caso hay capacidad hasta para ocho personas y en el segundo para dos palets tamaño estándar.

La Metris debutó en el NTEA Work Truck Show de Indianápolis, en el cual se reunió una gran cantidad de compañías de flotas, carroceros y dueños de negocios. Diseñada para ocupar



un nicho de mercado un escalón debajo de la Sprinter en términos de tamaño y capacidades, la Metris compite directamente con la Ford Transit Connect, la Nissan NV200 y la Ram Promaster City y la Chevrolet City Express. Pero aunque parece muy similar a sus rivales, la

Metris tiene varios ases bajo la manga, como una arquitectura orientada longitudinalmente, o una miriada de asistencias electrónicas.

Pero lo que realmente la pone en una liga aparte son sus capacidades. Mide sólo 1.6 pulgadas menos de 17 pies, es decir, más de un pie de

utilitario: **MERCEDES-BENZ METRIS**



ventaja sobre la Ford Transit Connect LWB (15.8 pies) o la Ram ProMaster City (15.6 pies); lo cual le confiere un mayor volumen de carga. Además, es la única del segmento con tracción trasera, diseñada antes que nada como un vehículo de trabajo. Con una capacidad de carga máxima de

2502 libras, puede mover 619 libras más de herramientas, equipo o lo que quieras llevar que su rival más cercana, la ProMaster City.

Y cuando hablamos de capacidad de arrastre, la competencia es aún más dispereja, pues las 5,000 libras de la Metris son más del doble de las 2000 que pueden mover la Transit Connect o la Promaster (de la Nissan NV200 o la Chevrolet City mejor ni hablamos, pues los fabricantes no recomiendan usarlos para remolcar). Como cereza en el pastel, ahora existe una versión llamada Worker, que deja cualquier concesión al confort a un lado para ofrecer un atractivo precio de \$25,995. Si quieres algo más de comodidad el precio se eleva a \$28,950 para la versión Cargo y \$32,500 para la de pasajeros.

DISEÑO

Claramente, la Metris no es el vehículo que le hará ganar concursos de diseño a Mercedes-Benz; pero dentro de su segmento, se trata de

toda una belleza. Especialmente cuando hablamos de la versión de pasajeros, con defensas al color de la carrocería y rines de aleación. En cuanto a longitud, mide casi exactamente lo mismo que la Ram C/V Tradesman, pero es más angosta y más alta. Por otro lado, con sus casi 17 pies de largo, es un pie más larga que la Transit Connect y la NV200, lo cual le da una mayor capacidad de carga a pesar de sus contenidas dimensiones, algo que la hace ideal para moverse en la ciudad.

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

INTERIOR

Como ya mencionamos con anterioridad, la Metris está disponible en versiones de pasajeros y de carga. Ésta viene equipada con un sistema de sujeción bastante práctico que recuerda a los rieles de carga de las pickups. Esto le da a los clientes posibilidades casi ilimitadas en cuanto a puntos de sujeción. Hay cuatro franjas en total, dos en las paredes y dos en el piso. Los paneles se insertan en los vacíos de la pared para fortalecer los costados y para evitar que haya daños por llevar la carga suelta. Algo muy útil es que el tamaño de las puertas permite que se puedan cargar y descargar palets usando la trasera o las laterales.

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

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

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

Ambas versiones tienen buena capacidad de carga. Evidentemente, la de pasajeros tiene



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

MOTOR Y TRANSMISIÓN

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

total de 208 caballos de fuerza y un torque de 258 libras-pie. Si te interesa sobremanera ahorrar combustible, está disponible de manera opcional un sistema start/stop que apaga automáticamente el motor cuando el auto se detiene y lo enciende en cuanto tocas el acelerador. En cuanto a la transmisión, una caja automática de siete cambios se encarga de poner la potencia en el piso.


Si bien no se trata de la más asequible de su segmento -de hecho todo lo contrario-, el precio resulta sorprendentemente contenido para una van mediana de Mercedes-Benz. La de carga comienza en \$28,950 y la de pasajeros en \$32,500, a los cuales hay que sumarle un cargo de destino de 950 dólares. Sí, no es barato, pero



hay que tomar en cuenta que además del tamaño, calidad y capacidades, cuenta con ayudas electrónicas de serie como un control de estabilidad que se adapta al peso de la carga, un siste-

ma que combate la fatiga y otro que asiste cuando hay vientos cruzados. Por supuesto, están disponibles muchas otras asistencias como el Asistente Activo de Estacionamiento, de

Abandono de Carril, de Prevención de Colisiones, de Punto Ciego y una cámara de reversa que pueden hacer que el precio suba una barbaridad.

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



Confiablez. 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.



UNIROYAL

GENÉRIS SU

HONDA RIDGELINE 2017

HONDA ES MÁS CONOCIDO POR SUS AUTOS DE PASAJEROS QUE POR FABRICAR VEHÍCULOS DE USO RUDO, POR LO CUAL LA ÚNICA PICKUP EN SU ALINEACIÓN ES UN VEHÍCULO PARA QUIENES NECESITAN UNA CAMIONETA PARA CARGAR ALGUNAS COSAS DE AQUÍ PARA ALLÁ LOS FINES DE SEMANA Y NO UN VEHÍCULO DE TRABAJO. AÚN ASÍ, NO LA SUBESTIMES, PUES RECIBIÓ EL TÍTULO COMO LA "NORTH AMERICAN TRUCK OF THE YEAR 2017" EN EL SALÓN DE DETROIT. »





RIDGELINE



4WD

RP17948



POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

La Honda Ridgeline no es una camioneta típica. De hecho, podríamos decir que no tiene las cualidades que el comprador habitual de pickups busca, pero tiene muchas otras que no. En otras palabras, no se trata de una pickup de trabajo. Honda hizo la Ridgeline pensando en la gente que quieren un crossover pero necesitan la caja de una pickup, como motociclistas de fin de semana o coleccionistas de antigüedades, que la usarán diariamente.

Por lo mismo, la Ridgeline no compite directamente con otras camionetas. Cómoda, eficiente y con una imagen renovada, la segunda generación de la Honda Ridgeline continúa utilizando el diseño monobloque de la primera generación, aunque lo actualizó bastante con la más reciente generación de su plataforma crossover; por lo cual comparte muchos elementos estructurales con la Pilot.

Como ya mencionamos, esta camioneta se hizo merecedora al premio "North American Truck of the Year 2017", el cual es otorgado por un panel de más de 50 periodistas y se entrega oficialmente en el Salón de Detroit. Además, es la pickup más segura del mercado, pues es la única en obtener la máxima calificación tanto del gobierno como del Instituto de Seguros para la Seguridad en Carretera (IIHS por sus siglas en inglés). La Administración Nacional para la Seguridad en el Tránsito por Carretera primero le otorgó 5 estrellas, mientras que el IIHS le dio una calificación de TOP SAFETY PICK+.



DISEÑO

Hay una evolución respecto a la primera generación, la cual se nota en una mandíbula más cuadrada, una cabina más vertical y una caja de carga cuadrada. El parecido a la Pilot está ahí, aunque tampoco es que sean idénticas, podrán compartir muchos elementos, pero cada una tiene una identidad marcada. En el frente hay una fascia más cuadrada que

alberga las direccionales, faros de niebla y una toma de aire inferior. La parrilla tiene el símbolo de Honda con muchos toques de cromo a lo largo, extendiéndose hasta los faros, que son de tipo proyector y tienen luces de día de LEDs.

Las puertas complementan la imagen cuadrada, con una apertura muy vertical. La cintura que corre desde la parte superior de las

camioneta: **HONDA RIDGELINE 2017**



salpicaderas y a través de las manijas le brinda carácter sin distraer de la naturaleza simplista de esta camioneta. Lo mismo pasa en la parte posterior, pues la puerta de la caja es poco más que una placa de metal con la continuación de la línea de cintura en la parte superior. Placas de cromo simples mantienen la imagen limpia al tiempo que combinan bien con los acentos cromados de la defensa. >>



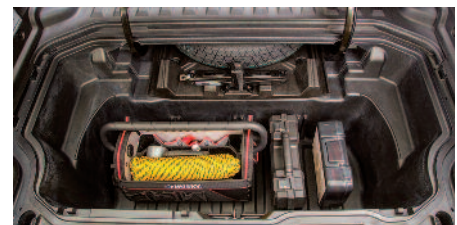


Como ocurría en la anterior generación, la caja de la Ridgeline lleva una apertura dual. Se abre como una puerta convencional, pivotando hacia abajo; pero también como la puerta de un establo, girando hacia fuera sobre el extremo izquierdo. No es el primer vehículo en mostrar este sistema, pero como Oldsmobile ya no hace vagonetas (bueno, ya ni siquiera existe), se siente como algo muy especial. Mantiene el recubrimiento integrado de la caja, gracias a lo cual es posible almacenar cosas secas o húmedas en la caja. De hecho, ahora tiene el fondo plano y sigue teniendo un desagüe para facilitar la limpieza.

La caja en sí misma es apta para trabajos ligeros, las paredes son casi verticales y los pasos de las ruedas son muy pequeños. Honda dice que es posible llevar una hoja de triplay de 4x8 pies, aunque la puerta no cerraría. La carga máxima de la Ridgeline es de 1,584 libras y, para cuando la jornada laboral se ha terminado, es posible transformar la caja en una zona de relax gracias un

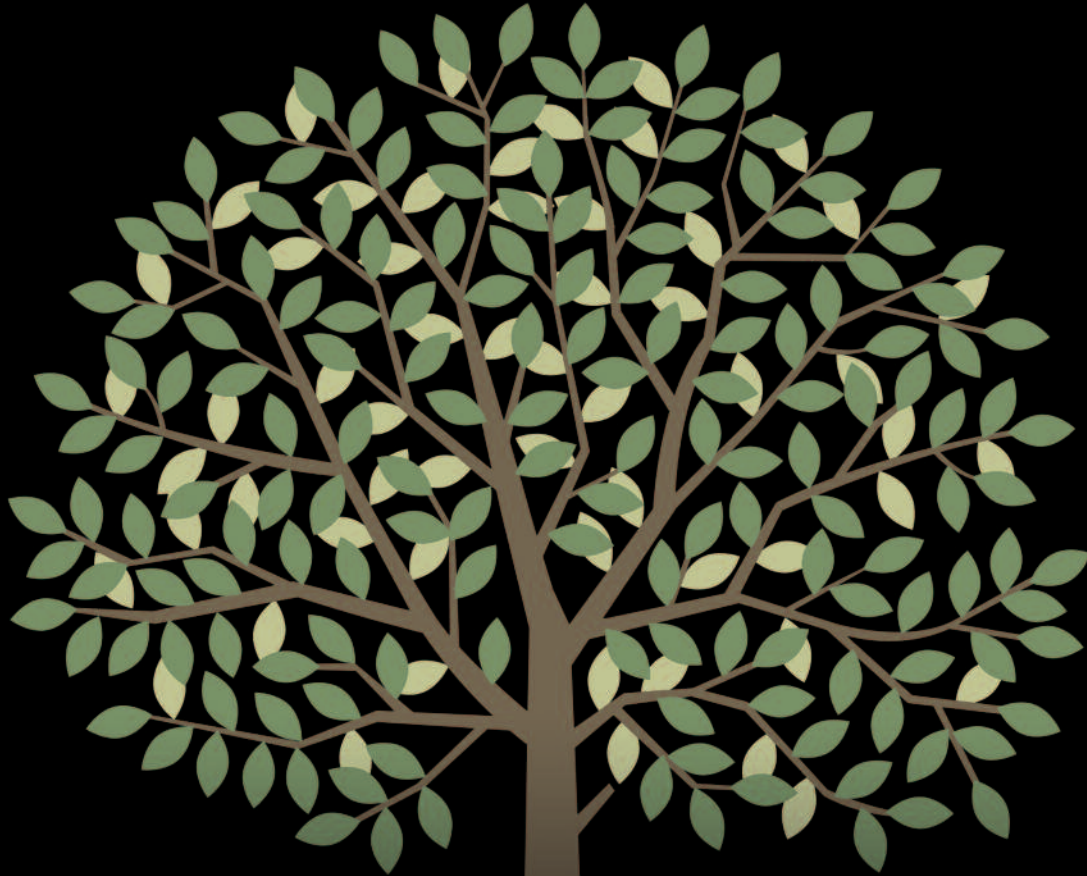


sistema de sonido de 400 watts y una toma de corriente (¿alguien dijo ver el partido en el estacionamiento?). La capacidad de arrastre es de 5,000 libras para el modelo de tracción total y de 3,500 para la de tracción delantera. >>



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

ARBOL
PUBLISHING



MOTOR Y TRANSMISIÓN

Bajo el cofre de la Ridgeline vive el mismo V6 VTEC de 3.5 litros que encontramos en la Pilot. La novedad es que ahora lleva inyección directa de combustible, 30 caballos de fuerza más 15 lb-pie de torque, lo cual nos da un resultado de 280 HP y 262 lb-pie en esta pickup. Para mantener a raya el consumo de combustible, lleva un sistema de gestión variable de cilindros, el cual puede apagar tres cuando no requiere mucha potencia, encendiéndolos automáticamente cuando las condiciones son más demandantes.

La potencia pasa al piso mediante una transmisión automática de seis cambios y, como mencionábamos más arriba, existen versiones de tracción delantera y 4x4, esta última con cuatro modos de manejo (normal, arena, nieve y lodo). El consumo de combus-

tible también ha mejorado respecto a la generación anterior, pues ahora la Ridgeline de tracción delantera entrega 19 mpg en ciudad, 26 en carretera y 22 combinadas. La de tracción total cae una unidad en las cifras, alcanzando un consumo de 18/25/21 mpg.

Honda dice que la Ridgeline es capaz de un uso mediano fuera del asfalto incluso llevando un remolque, pero todos sabemos que esta camioneta pasará más tiempo dentro que fuera del asfalto. El chasis monobloque y la suspensión independiente en las cuatro ruedas, además del motor transversal, aseguran un manejo muy cómodo, aunque limitan un poco sus capacidades "camionetes-cas". Aún así, no creemos que Honda tenga problemas para venderla, es toda la camioneta que muchísimas personas necesitarán.



camioneta: **HONDA RIDGELINE 2017**




INTERIOR

La cabina es casi igual a la de la Pilot, especialmente el tablero, con el selector de velocidades como la principal diferencia, ya que la Ridgeline lleva la tradicional palanca y no los

botones que aparecen en la Pilot. De ahí en fuera, el diseño es el clásico de Honda. El volante lleva muchos controles y la consola central es muy limpia. Los interruptores del aire acondicionado y calefacción son de tipo conmutador, mientras que los de otros sistemas están arreglados en un grupo de botones.

La pantalla de ocho pulgadas del sistema de infotención tiene una hilera de botones del lado izquierdo, pero es principalmente una unidad táctil con Apple CarPlay o Android Auto. el panel de instrumentos incluye una pantalla TFT con otra más pequeña que funciona como velocímetro digital. Los indicadores de gasolina, temperatura y el tacómetro son análogos. Por supuesto, como buen Honda, hay infinidad de posavasos y lugares



para almacenar cosas. El espacio en la fila de atrás es suficiente, aunque no tanto como en una Ford F-150 SuperCrew. Eso sí, hay ventilación y una ventanilla corrediza trasera para mantener el calor a raya. Si necesitas más espacio para llevar cosas, la banca trasera se pliega en modo 60/40 contra la pared trasera con solo accionar una palanca. 



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**

©2016 H-D or its Affiliates. H-D, Harley, Harley-Davidson and the Bar & Shield Logo are among the trademarks of H-D U.S.A., LLC.

TO REMEMBER, NEVER FORGET?



FILTRO LIMPIO

MANTENIMIENTO: FILTRO DPF

SI BIEN EL FILTRO DE PARTÍCULAS DE DIESEL ES UNA DE LAS PARTES MENOS QUERIDAS POR LOS CAMIONEROS DEBIDO A SU ALTO COSTO DE MANTENIMIENTO, ES IMPORTANTE REALIZAR LOS SERVICIOS A TIEMPO PARA CUMPLIR CON LAS REGULACIONES AMBIENTALES Y, ADEMÁS, EVITAR REPARACIONES MÁS COSTOSAS. »



Si estás en el negocio del transporte, a estas alturas del partido seguramente ya has oído hablar de los filtros de partículas de diesel (DPF por sus siglas en inglés), los cuales comenzaron a ser utilizados en los años setenta para mejorar la calidad del aire. Sin embargo, no todo mundo tiene claro el mantenimiento que hay que darles para que funcionen adecuadamente, razón por la cual hicimos este artículo.

Básicamente, lo que hace un DPF es atrapar el hollín del escape y la ceniza del aceite de motor. La mayoría del hollín se quema durante la operación normal de un camión, pero la ceniza permanece en la superficie en forma de panal de abejas del filtro y se remueve realizando un servicio periódicamente.

El humo de escape en las carreteras usualmente está lo suficientemente caliente para quemar la mayoría del hollín en un proceso llamado "regeneración pasiva". Sin embargo, los vehículos que involucran operaciones del tipo stop-and-go o que permanezcan mucho tiempo en ralentí no tienen el escape lo suficientemente caliente. Estos vehículos deben quemar el hollín de la superficie de manera "activa" inyectando combustible extra justo antes de un catalizador de oxígeno o conectándolo a un calentador eléctrico al estar estacionados.

De acuerdo a los fabricantes de vehículos, la remoción activa del hollín a través de la regeneración a bordo puede llevarse a cabo una o más veces en el día, dependiendo del tipo de operación. A veces el conductor no se da cuenta de la señal de alerta que indica que es momento de realizarla, pero cuando la situación es más crítica la alerta es más insistente, de modo que el conductor se ve forzado a detenerse e iniciar la regeneración activa.

La ceniza del motor permanece en la superficie del filtro y debe limpiarse periódicamente, ya sea lavándolo o quitándolo con aire. Esto se hace retirando el DPF del camión y colocándolo en una máquina especial para ello. Esta envía aire comprimido a través de la superficie en una serie de ráfagas medidas. Los filtros de Detroit Diesel, por ejemplo, se limpian a presión con agua desionizada y



luego se secan.

La mayoría de los filtros que entran a mantenimiento recolectan alrededor de 7 onzas de hollín; pero algunos llegan hasta con 21 onzas. Los intervalos entre las lim-

piezas del filtro dependen del fabricante de éste y del tipo de aplicación. Usualmente rondan las 75,000 millas para las aplicaciones de uso rudo y las 200,000 millas para las de carretera; pero hace poco Cummins



anunció que los intervalos del ISX15 pueden ser de hasta 500,000 millas si el camión tiene un rendimiento mínimo de 5.5 mpg.

Por otro lado, en ocasiones un motor produce hollín de más o pasa combustible sin

quemar y aceite quemado del motor. Estas impurezas también son capturadas por el filtro DPF, el cual usualmente no puede quemarlos mediante los procesos normales. En este caso, es necesario quitar la superficie

del filtro, calentarla y hornearla en una máquina especial para eliminar la suciedad. Te sorprenderá saber que alrededor del 10% de los filtros que llegan a los talleres están en estas condiciones.▶▶



CÓMO SE LIMPIA UN DPF

Una vez que un mecánico recibe un camión, le toma de 60 a 90 minutos quitar el filtro, colocarlo en una máquina, limpiarlo durante media hora y volverlo a instalar en el vehículo. Si se necesita hornear la superficie del filtro, esta operación podría tomar hasta ocho horas, lo cual no es poco tiempo. Pero la ventaja es que el DPF original se queda en el camión, lo cual puede incrementar el valor de reventa porque el dueño puede mostrar registros completos de servicio.


Si lo que se desea es reducir el tiempo fuera de servicio, una alternativa es que el dueño del camión retire el DPF y lo lleve -o varios, si así lo desea- a un taller donde hagan la limpieza de estas piezas. En este caso el dueño recibe sus filtros limpios, los cuales podrá utilizar en camiones de especificaciones similares. Esto le permite tener una reserva de filtros nuevos o limpios con los cuales reemplazar los que estén sucios.

Algunos fabricantes de DPFs ofrecen un programa de cambio. Los dueños envían sus filtros sucios y se les entregan otros limpios para usar en sus camiones. Esto reduce la necesidad de tener en el inventario DPFs, y los filtros limpios están garantizados -la ventaja es que no conoces el historial de



estos. Algunos programas cobran entre 500 y 700 dólares por cambiar un filtro sucio por uno limpio. Un buen trato si consideras el ahorro en tiempo de inactividad y que lavar el tuyo puede costar entre \$300 y \$750, aproximadamente, según qué tan sucio esté. Eso sin mencionar que uno nuevo cuesta \$5,000 y uno de segunda mano alrededor de la mitad.

La Junta de Recursos Aéreos de California (CARB por sus siglas en inglés) aprueba el intercambio de filtros entre vehículos similares, de modo que las empresas puedan reducir el tiempo fuera de servicio de sus camiones al tener piezas de repuesto. Sin embargo, esta maniobra debe llevarse a cabo dentro de la misma empresa y con filtro de la misma familia y número de parte. También existe lo que llaman redesignación, que se refiere al movimiento de un DPF usado de un motor y aplicación adecuados a otro dentro de la misma flota.

Es importante tomar en cuenta que no todos los fabricantes permiten hacer intercambios o redesignación, por lo cual en ocasiones el filtro original debe permanecer en el vehículo para cumplir con las regulaciones de CARB. El fabricante del motor podría no hacer válida la garantía si el dueño del camión intercambia o redesigna el filtro sin seguir las políticas aprobadas por el fabricante o si CARB no dio su autorización por escrito. Así que ya lo saben, es mejor consultar con el fabricante antes de empezar a "meterle mano" al camión. 





¿HACER O NO HACER?

A ALGUNAS EMPRESAS GRANDES LES HA RESULTADO UNA BUENA ALTERNATIVA COMPRAR UNA MÁQUINA PARA LIMPIAR LOS DPFS, TAREA QUE YA FORMA PARTE DEL MANTENIMIENTO DEL CAMIÓN; SIN EMBARGO ESTA ALTERNATIVA PUEDE RESULTAR COSTOSA PARA UNA EMPRESA PEQUEÑA O UN PROPIETARIO-OPERADOR. TAMBIÉN EXISTEN MÁQUINAS PORTÁTILES QUE, ADEMÁS DE SER MÁS BARATAS -DE ALREDEDOR DE \$10,000-, NO OCUPAN TANTO ESPACIO COMO LAS ARRIBA DESCRITAS Y PUEDEN TRABAJAR CON UN COMPRESOR DE AIRE NORMAL.

SIN EMBARGO, QUIENES USAN LAS PRIMERAS AFIRMAN QUE LOGRAN UNA LIMPIEZA MÁS PROFUNDA, LO CUAL ALARGA LOS INTERVALOS ENTRE LIMPIEZAS, MANTENIENDO LOS CAMIONES MÁS TIEMPO EN LA CARRETERA GENERANDO DINERO. ASÍ QUE ESTÁ EN TI "HACER LA TAREA" Y ANALIZAR QUÉ TE CONVIENE MÁS, SI REALIZAR TUS PROPIAS LIMPIEZAS DE DPFS O LLEVAR TUS FILTROS A UN TALLER, LA DECISIÓN ES TUYA.



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

MAL CREDITO NO HAY PROBLEMA!

RAPIDO Y FACIL!

Si ha sido rechazado por su banco nosotros le podemos ayudar

¡MUÉSTRAME EL DINERO!

CÓMO OBTENER UN PRÉSTAMO PARA UN CAMIÓN

HAY VARIAS ALTERNATIVAS PARA OBTENER EL FINANCIAMIENTO NECESARIO PARA COMPRAR UN CAMIÓN, TODAS ELLAS CON VENTAJAS Y DESVENTAJAS. POR ESO, ES IMPORTANTE QUE LAS CONOZCAS Y SEPAS CUÁL ES LA MEJOR PARA TI, DE MODO QUE PUEDES LLEGAR A UN DISTRIBUIDOR DE CAMIONES CON LA VENTAJA DE TENER EL DINERO BAJO EL BRAZO Y OBTENER ASÍ EL MEJOR PRECIO POSIBLE POR TU NUEVO CAMIÓN. »



Si eres como la mayoría de dueños de un negocio, comprar un camión nuevo y pagarlo de contado simplemente no es una opción. No importa si las cosas marchan tan bien que tienen el efectivo suficiente para hacerlo, la mayoría de los

dueños no quieren utilizar sus ganancias solo para comprar un nuevo camión u otro equipamiento para sus negocios.

En enero pasados hablamos sobre las diferencias que existen entre comprar y arrendar (lease), pero este mes nos enfocaremos en el financiamiento de un camión. Para obtener el mejor trato posible tendrás

que "hacer la tarea", es decir, investigar por internet y hablar con diferentes empresas, de modo que tu nuevo camión o equipo no tengan un sobreprecio. Si tienes en la mano dinero contante y sonante para comprar un camión de contado, considera si es la mejor opción y si va en el mejor interés de tu negocio. »



finanzas: **OBTENER UN PRÉSTAMO PARA UN CAMIÓN**

COMPARA PRECIOS

NO IMPORTA QUE OFERTA ESPECIAL TE OFREZCAN LOS PRESTAMISTAS, SIEMPRE COMPARA PRECIOS Y NEGOCIA FUERTE. INTERNET ES UNA GRAN HERRAMIENTA PARA ENCONTRAR INFORMACIÓN SOBRE PRÉSTAMOS Y ENCONTRAR LOS TRATOS MÁS ATRACTIVOS. HAY VARIAS MANERAS DE OBTENER UN FINANCIAMIENTO PARA UN CAMIÓN:

1. A TRAVÉS DEL DISTRIBUIDOR

Obtener un financiamiento a través de un distribuidor de camiones es rápido y fácil, pero hay mucha presión en aras de impulsar las ventas. Muchos distribuidores tienen calculadoras en línea que te ayudarán a darte una idea de cuánto tendrías que pagar cada mes, dependiendo del precio del camión, el pago inicial, el impuesto de ventas federal y estatal, plazo, etcétera.

2. MEDIANTE UN AGENTE DE FINANZAS DE EQUIPAMIENTO

Conseguir el financiamiento mediante esta opción es un método tradicional. Ofrecen tasas competitivas sin presión de ventas para los clientes. Los bancos también pueden ofrecer una variedad de opciones financieras, ofrecen seguros y usualmente se estructuran como un préstamo. Eso sí, los bancos quizá no sean tan convenientes como los distribuidores.

3. PRÉSTAMOS EN LÍNEA

Algunos prestamistas en línea publicitan el proceso de préstamo como algo rápido y fácil, pero hay que tener cuidado. Algunas de estas empresas no ofrecen un servicio personalizado y esto puede hacer sentir nerviosas a muchas personas. La realidad es que hacer operaciones financieras de esta magnitud por internet da algo de desconfianza.

4. FINANCIAMIENTO DE UN FAMILIAR O AMIGO

Esta es una opción que muy pocas personas tienen, pero es una alternativa fácil y rápida, en la cual ambas partes acuerdan los términos. Sin embargo, si el trato sale mal puede afectar seriamente tu relación con esa persona.





FIJANDO LAS TASAS DEL PRÉSTAMO

Una de las cosas que más influyen en la tasa de interés que obtendrás para tu préstamo es el tiempo que éste dure. Usualmente, mientras más largo sea el plazo, más alta será la tasa de interés. Sin embargo, mientras más corto sea el plazo, más grandes serán los pagos que tengas que hacer.

Revisa el contrato del préstamo tantas veces como sea necesario, resiste la tentación de firmar hasta que estés satisfecho y convencido de que todo está en orden. Asegúrate de que la tasa de interés convenida no vaya a cambiar y pregunta sobre las penalizaciones (a veces te "castigan" por hacer pagos prematuros). Puedes obtener una tasa de amortización muy baja, solamente considera cuánto tiempo te llevará pagar el préstamo.



CÓMO NEGOCIAR CON EL VENDEDOR

Ya consultaste en internet el tamaño, peso, tipo, gasto de combustible, etcétera, y tienes claro qué tipo de camión necesitas (que no es

lo mismo que cuál quieres). Tienes una idea clara de cuánto estás dispuesto a gastar y ya encontraste una empresa de confianza que te ayude con el financiamiento. Conoces los gastos mensuales del mismo, incluyendo el pago



del préstamo, los gastos corrientes, seguro y mantenimiento. El siguiente paso es ir a un distribuidor y dejar que el vendedor te ayude a encontrar cuál es el ideal para ti.

¡INFÓRMATE!

Explora el mercado y compara los precios de los camiones nuevos y usados. Necesitas saber cuánto te costaría cualquiera de estas opciones, incluyendo cuánto dinero tendrás que dejar como depósito, si puedes dar a cambio tu camión actual, de qué tamaño serán los pagos del préstamo y durante cuánto tiempo deberás hacerlos.

Compara los precios de venta al por mayor en línea con las ofertas de los distribuidores después de que hayan añadido sus márgenes. Ten claro que el camión con el mejor precio no siempre es la mejor opción; es importante tomar en cuenta cuánto caerá el precio de tu camión cuando se convierta en uno usado, es decir, su valor de reventa. »»



PLAYBOY Latino

Suscríbete ¡Es Gratis!

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____

Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____

Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista:

SI NO

Envía tu suscripción a:

Playboy Latino Publishing Inc.
880 West First Street Suite #310
Los Angeles, California, 90012
www.playboylatino.com

PIENSA EN GRANDE

Cuando has hecho tu tarea y estás listo para visitar distribuidores, es una buena idea comenzar por los que tienen una buena reputación, pues tienen una mayor variedad de camiones para ofrecerte. Suelen ser más flexibles debido a que el mayor tamaño de su negocio les deja lugar para negociar; y es que las empresas grandes pueden operar con menores márgenes de ganancia que las pequeñas, ya que las primeras tienen mayor poder adquisitivo. Procura visitar dos o tres distribuidores para que te asegures de conocer todas las opciones disponibles.

ESTABLECE TUS PROPIOS TÉRMINOS

Cuando estés en el distribuidor, mira todo lo que quieras: abre las puertas, asómate al interior, prueba si el asiento del conductor es cómodo, inspecciona los diseños y espera a que un vendedor se te acerque. Como ya tienes el financiamiento para el camión, tienes la ventaja.

Deja que el vendedor sepa que puedes comprar el camión inmediatamente, pero que quieres conocer todas tus opciones antes de hacerlo. No les digas cuánto estás dispuesto a pagar



y pregunta por su mejor oferta, entonces es cuando empiezas a negociar. Esto te dará mejores opciones y podrás bajar más el precio, ya que el precio que te dicen al principio no suele ser el mejor que pueden darte (curso de ventas 101), por lo cual podrás hacer una contraoferta.

El vendedor debe lograr un trato que permita que el distribuidor y el agente ganen lo más que

puedan. Para obtener el mejor trato tú tienes que hacer lo opuesto. No temas irte del lugar si no estás satisfecho con la oferta, y recuérdale al vendedor que puedes comprar inmediatamente si el trato te conviene. Como ellos tienen que vender el camión pero tú no tienes que comprarlo, tienes toda la ventaja. Para obtener el mejor trato tendrás que ser inflexible. **TL**



■ 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



¿RONCAS COMO CAMIÓN?

APNEA DEL SUEÑO

RONCAR ES UN PROBLEMA QUE VA MÁS ALLÁ DE MOLESTAR A QUIENES DUERMEN CERCA DE TI, PUES PUEDE LLEGAR A CONVERTIRSE EN APNEA DEL SUEÑO, UNA AFECCIÓN RESPIRATORIA QUE NO SOLO AFECTA TU CALIDAD DE VIDA, TAMBIÉN PUEDE DEJARTE SIN TRABAJO COMO CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO COMERCIAL. LAS REGULACIONES DE LA FMCSA NO SON MUY CLARAS, PERO SI CREES QUE PADECES ESTE MAL, SERÍA BUENA IDEA HACERTE UN CHEQUEO ANTES DE TU PRÓXIMA REVISIÓN MÉDICA. »

La Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) a menudo recibe críticas por las normas que impone y uno de los casos más recientes es la falta de directrices claras para los examinadores médicos al momento de revisar y tratar la apnea del sueño. En diciembre de 2014, la FMCSA prometió que aclararía un poco el tema de la apnea del sueño, por lo que en febrero de 2015 emitió un boletín dirigido tanto a examinadores médicos como a organizaciones de entrenamiento que proveen planes de estudio para la certificación de los examinadores en el Registro Nacional.

En dicho boletín se puede ver en detalle el estado actual de las regulaciones relativas a la apnea del sueño en las certificaciones médicas para conductores, además de exhortar a los examinadores a que revisen esta condición médica, que pertenece a la categoría de problemas respiratorios en las calificaciones físicas de los conductores.



Bajo las regulaciones actuales, publicadas en el año 2000, la FMCSA dice que "recomienda que, si un examinador médico cree que es posible que el problema respiratorio interfiera en cualquier manera con la capacidad del



¿QUÉ ES LA APNEA?

El Instituto Nacional de Corazón, Pulmón y Sangre define la apnea del sueño como "un trastorno en el que la persona hace una o más pausas en la respiración o tiene respiraciones superficiales durante el sueño. Las pausas pueden durar entre unos pocos segundos y varios minutos. A menudo ocurren entre 30 veces o más por hora. Por lo general, la respiración vuelve a la normalidad, a veces con un ronquido fuerte o con un sonido parecido al que una persona hace cuando se atraganta. Casi siempre es un problema crónico (constante) de salud que altera el sueño. La persona pasa de un sueño profundo a un sueño liviano cuando hay una pausa en la respiración o cuando la respiración se vuelve superficial".

Para más información sobre la apnea visita el sitio de internet www.nhlbi.nih.gov/health-spanish/health-topics/temas/sleep_apnea



conductor para controlar de forma segura y manejar un vehículo motorizado comercial, el conductor debe ser remitido a un especialista para una evaluación más a fondo y terapia". >>



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



Si un examinador médico cree que un paciente tiene apnea, o si el conductor reporta que ha sido diagnosticado con ella, el examinador “debería considerar remitir al conductor con un especialista para ser evaluado antes de emitir un certificado médico”, dice el boletín con las reglas del año 2000. También puede “solicitar información adicional al conductor y al profesional de la salud que lo esté tratando acerca del manejo de la apnea obstructiva del sueño del primero”.

En octubre de 2016, dos comités asesores de la FMCSA la Junta de Revisión Médica y el Comité Asesor para la Seguridad en el Transporte Motorizado, emitieron recomendaciones finales sobre qué conductores deben ser examinados para apnea del sueño (OSA por sus siglas en inglés). Los camioneros con un Índice de Masa Corporal superior (BMI por sus siglas en inglés) a 40 serían marcados para revisión y se les daría un certificado médico de 90 días. Si se les diagnostica con OSA; los conductores deberán comenzar un tratamiento en ese mismo periodo. Las juntas también recomendaron que los conductores que tengan un BMI mayor a 33 sean revisados si cumplen con otras condiciones, como tener hipertensión, más de 42 años, diabetes Tipo 2, historial de afecciones cardíacas, ronquidos fuertes, talla de cuello superior a 17” en hombres y 16” en mujeres, entre otros.

Sin embargo, a pesar de que un diagnóstico de OSA puede ser una condición descalificatoria, y la sospecha de ella una razón para retener la certificación o emitir una temporal hasta que se obtenga mayor información, la agencia más bien “exhorta” a los examinadores médicos a considerar lo siguiente:

AHI MAYOR O IGUAL A 15

Los conductores con una apnea obstructiva del sueño “moderada a severa” son el objetivo principal para obtener tratamiento. El boletín define apnea moderada a severa como una condición señalada por el hecho de tener un “Índice de Apnea-Hipopnea (AHI por sus siglas en inglés) mayor o igual a 15”. >>



CÓMO SABER SI TIENES APNEA

De acuerdo a los Institutos Nacionales de Salud (NIH por sus siglas en inglés), no todo aquel que ronca tiene apnea del sueño, pero hacerlo de manera particularmente fuerte y de forma frecuente pueden ser síntomas del problema. Los NIH recomiendan consultar con un familiar acerca de las características del ronquido, dado que los pacientes dormidos no se pueden monitorear a sí mismos.

Entre las características del ronquido que pueden señalar la apnea están:

1. Que sean más fuertes al dormir boca arriba.
2. Que haya pausas al roncar, seguidas de un sonido de ahogo o jadeo.

Otros síntomas de la apnea:

- Fatiga excesiva durante el día (especialmente al manejar o en periodos de inactividad)
- Dolores de cabeza matutinos
- Problemas de memoria y concentración
- Frecuentes cambios de humor, depresión o irritabilidad
- Despertarse a orinar frecuentemente
- Boca seca o irritada al despertar





Posibles indicadores de apnea:

- Historial de diabetes
- Historial de hipertensión
- Índice de masa corporal superior a 33
- Talla de cuello superior a 17" en hombres y 16" en mujeres
- Calificación de 16-24 en la Escala de Sueño de Epworth
- Calificación Clase III o IV en la escala de Mallampati, que mide la visibilidad del fondo de la garganta

Fuente: NIH.gov



FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL MIDDLE MEANOR MT

NOTICE TO APPEAR

CHP 215 (REV 7/03) Traffic Nontraffic CHP 215a

Date of Violation: _____ Time: _____ AM _____ PM Date of the Week: _____ S _____ M _____ T _____ W _____ T _____ F _____ S _____ Accidents

Name of Inst. (Munic. LAG) _____ Driver's Responsibility (Section VCI)

Address _____

City _____ State _____ ZIP Code _____

Driver Lic. No. _____ State _____ Commercial Age _____ Birth Date _____

Sex _____ Hair _____ Eyes _____ Height _____ Weight _____ Race / Ethnicity _____

Veh. Lic. No. or VIN No. _____ State _____ Reg. Exp. _____ COMMERCIAL VEHICLE (410200a VC)

Yr. of Veh. _____ Make _____ Body Style _____ Color _____ Veh. Type _____

Evidence of Financial Responsibility or CHP 7001 / PAC / FIC HAZARDOUS MATERIAL (3303 VC)

**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



TENER APNEA NO DESCALIFICA AUTOMÁTICAMENTE

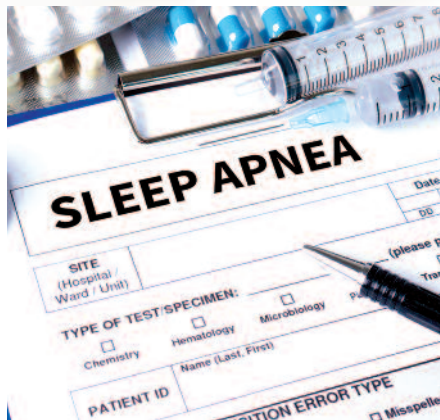
Los conductores no deben ser “considerados no aptos para continuar con su carrera”, los examinadores médicos deben “determinar si necesitan ser evaluados y, de ser necesario, demostrar que están tratando su OSA para reducir el riesgo de manejar soñolientos”.

LOS EXAMINADORES TIENEN AMPLIAS LIBERTADES AL HACER CHEQUEOS

A pesar de que la FMCSA no tiene directrices recomendadas actualmente para conductores con apnea no diagnosticada, “los examinadores deben considerar síntomas comunes de la OSA como ronquidos fuertes, apneas presenciadas o sentirse soñoliento durante la mayor parte del tiempo de vigilia”. Otros factores de riesgo son un alto índice de masa corporal, tamaño del cuello y accidentes que involucran a un solo vehículo, entre otros.

CONDUCTORES Y ESPECIALISTAS TIENEN OPCIONES PARA EXAMINAR

Al diagnosticar apnea, los examinadores deben apoyarse en “polisomnografía de labo-



ratorio, de casa o algún otro dispositivo ambulatorio de canal limitado de prueba que asegure la cadena de custodia”.

LOS CONDUCTORES TIENEN LIBERTAD PARA ELEGIR TRATAMIENTOS

La FMCSA reconoce que la apnea del sueño “es un problema tratable, y los conductores con OSA moderada a severa pueden tratar el problema de manera efectiva para reducir el riesgo de manejar fatigados”. Como opciones de tratamiento, el boletín menciona la terapia de Presión Positiva

Continua en la Vía Aérea (CPAP por sus siglas en inglés), así como perder peso, aparatos dentales y/o una combinación de los tratamientos. “Las regulaciones y criterios de asesoramiento de la agencia no incluyen recomendaciones de tratamientos para la OSA”, dice la FMCSA. “y la FMCSA cree que es mejor dejar el tema de la elección del tratamiento en manos del profesional de la salud responsable y del conductor”.

Sin embargo, esta historia aún no termina y está por verse cuál será la postura final de la FMCSA. Por ahora, han declinado seguir los pasos de la Administración Federal de Trenes (FRA por sus siglas en inglés), la cual recomendó que se les realicen pruebas sobre apnea del sueño a los conductores durante los exámenes médicos requeridos por el Departamento del Transporte. Al respecto, el vocero de la FMCSA Duane DeBruyne comentó en diciembre pasado que la posición de la agencia sobre la apnea del sueño permanece igual que en 2013, es decir, que la agencia “emitirá una notificación para tratar la apnea obstructiva del sueño a través del proceso formal de reglamentación después de recolectar y analizar la información e investigaciones necesarias”. 



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.



moods of norway

7964 Melrose Ave. Los Angeles



¡NO TIRES EL ACEITE!

RECICLAJE DE ACEITE

SI BIEN LOS CAMIONES REPRESENTAN MENOS DEL DOS POR CIENTO DE LOS VEHÍCULOS EN LAS CARRETERAS, SON LOS RESPONSABLES DE GENERAR MÁS DEL 25 POR CIENTO DEL ACEITE USADO. ESTA "SIMPLE" RAZÓN SUBRAYA LA IMPORTANCIA DE DISPONER CORRECTAMENTE DE LOS GALONES USADOS PARA MANTENER LIMPIO EL MEDIO AMBIENTE, ADEMÁS, NO DESHACERTE DE ÉL COMO ES DEBIDO TE PODRÍA ACARREAR MULTAS DE HASTA 10,000 DÓLARES. »





en la ruta: **RECICLAJE DE ACEITE**

Si eres dueño de un camión lo más seguro es que en algún momento de tu vida le hayas cambiado el aceite al motor o, por lo menos, estás enterado de cuántos litros utilizas al año al momento de hacer cuentas (especialmente si eres un propietario-operador). Pero como no todo el mundo tiene el dato a la mano, aquí lo tienes: 75 galones, en promedio. ¿Y sabes cuántos propietarios-operadores registrados hay solamente en California? Aproximadamente 50,000. Es decir, cada año los propietarios-operadores utilizan 3,750,000 galones de aceite. Por esta razón, a pesar de que los camiones representan menos del dos por ciento de los vehículos en el camino, generan el veinticinco por ciento de todo el aceite usado. Esto, evidentemente, quiere decir que los camioneros son un grupo clave en el trabajo para cuidar el medio ambiente.

Muchos estudios muestran que los camioneros son un grupo sensible a las necesidades ambientales y probablemente muchos de ustedes sepan bien cómo disponer del aceite que cambian a su camión; pero quizá haya algunos que no sepan bien qué deben hacer. Como desde 1987 es ilegal deshacerse de aceite usado tirándolo en drenajes, sistemas de alcantarillado, aguas fluviales o potables, conductos de agua o aguas marinas, por incineración doméstica o en la tierra o basura tras la implementación de la Ley del Manejo de Aceite Usado de California, vamos a describir cómo puedes deshacerte del aceite que ya no necesitas de manera segura y legal.

El aceite usado puede causar severos problemas de contaminación, pues puede contener plomo, magnesio, cobre, zinc, cromo, arsénico, cloro, cadmio y químicos policlorinados. Si se tira en alcantarillas o al suelo puede llegar hasta las tierras y aguas superficiales y puede causar contaminación grave. Un galón de aceite usado puede echar a perder millones de galones de agua potable. Informes federales indican que el aceite usado de motores responsable de más del 40 por ciento de la contaminación total por aceite de nuestros puertos y acueductos. Por estas razones, queda más que claro que deshacerse de manera adecuada del aceite usado es primordial para cuidar el medio ambiente. >>



¡NO LO TIRES!

ESTAS SON SOLO ALGUNAS RAZONES POR LAS CUALES ES IMPORTANTE RECICLAR EL ACEITE PARA MOTOR Y LOS FILTROS DE ACEITE USADOS:

- El aceite usado puede contener contaminantes como plomo, magnesio, cobre, zinc, cromo, arsénico y compuestos clorinados.
- Un galón de aceite usado puede contaminar un millón de galones de agua potable. Nunca eches aceite para motor usado por el desagüe ni al suelo.
- El aceite para motor usado representa más del **40%** de la contaminación de aceite en las vías fluviales del país.
- **Es fácil reciclar el aceite usado.** Puede volver a refinarse como aceite para motor.
- **Recicla tu filtro de aceite usado.** Incluso después de drenarlos, los filtros de aceite usados contienen **10 onzas** de aceite usado y una libra de acero reutilizable.
- Todos los filtros de aceite usado que se venden anualmente en Estados Unidos, podrían reciclarse para producir hasta **160,000** toneladas de acero, lo suficiente como para construir 16 estadios como el de los Braves de Atlanta!

En California hay más de 2,200 centros de recolección que recibirán el aceite usado del público y hasta les pagarán \$0.40 por galón como incentivo de reciclaje. El aceite usado puede purificarse o procesarse a petróleo, pero desafortunadamente las personas que cambian su propio aceite no están haciendo bien el trabajo. En 1996, se vendieron en California 140 millones de galones de aceite lubricante y aunque el 70 por ciento de todo el aceite lubricante se recicla, solamente el 20 por ciento del aceite de motor usado por el público está llegando a la cadena de reciclaje. Eso significa que más de 20 millones de galones de aceite usado están siendo desechados en forma ilegal por el público.

QUÉ PUEDES HACER


Lo primero que puedes para participar en el reciclaje de aceite es colocar el aceite usado en un envase limpio asegurándote de que no se mezcle con ningún otro material, ni siquiera agua. Después llévalo a una ubicación de recolección de desperdicios peligro-



sos del hogar o a un lugar de recolección de aceite usado. Otra opción es utilizar aceite purificado en el motor, el cual es aceite usado de motor que pasa por un proceso extenso de purificación para remover contaminantes y producir una base de aceite tan buena-como-nueva.

Y no te preocupes por la calidad, pues los lubricantes hechos a base de extractos purificados tienen que pasar por los mismos exá-

menes y tienen que cumplir con las normas de los lubricantes vírgenes para poder recibir la certificación del Instituto de Petróleos Estadounidenses (API por sus siglas en inglés). De hecho, Mercedes Benz, Ford, General Motors, Chrysler y Detroit Diesel han emitido garantías que permiten el uso de aceite purificado siempre y cuando éste cumpla con las normas del API.

Si no quieres usar aceite purificado, puedes optar entonces por el sintético, el cual tiene una vida útil más larga que el tradicional, lo cual espacia los intervalos entre cambios de aceite. Para que te des una idea, un aceite sintético hecho completamente de polialfaolefinas -conocido como PAO-, tiene una vida útil de 7,000 a 25,000 millas. Sí, efectivamente el aceite sintético es aproximadamente el doble o más costoso que el mineral (10 vs 5.5 dólares el litro), pero si haces la cuenta a largo plazo tomando en consideración que los intervalos entre cambios de aceite son mayores, usar aceite sintético termina siendo más barato. 



Custom Raider® S

CUSTOM. EVEN BEFORE YOU CUSTOMIZE IT.

The Raider and Full Star Cruiser Line.

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



We build it. You make it your own.™



V Star® 1300 Deluxe



Stryker® Bullet Cowl



For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the 2016 Stryker Bullet Cowl and full Star Cruiser Line, visit YamahaMotorSports.com

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







REY DEL CAMINO

Harley Davidson Road King Special

GRANDE E IMPONENTE COMO UNA LOCOMOTORA QUE ATRAVIESA UN PATIO DE MANIOBRAS A LA MEDIANOCHE, LA NUEVA ROAD KING SPECIAL ES UNA MOTO OSCURA Y LLAMATIVA, QUE LLEVA EN SUS ENTRAÑAS EL POTENTE MOTOR MILWAUKEE-EIGHT. UNA MÁQUINA PARA DOMINAR LA CARRETERA. »



POR: **TRANSPORTE LATINO / MANNY MARTÍNEZ**

La Road King lleva mucho tiempo siendo la elección de los amantes de Harley-Davidson que buscan una motocicleta con la que puedas viajar pero que no tenga un

carenado tamaño caguama. Y para este año han refinado aún más esta ya excelente montura con la adición del motor Milwaukee-Eight y un paquete especial que se llama... Road King Special (¡no se quemen las neuronas pensando!). Además de la enorme letanía de razo-

nes para comprar una Road King, este año una imagen actualizada y un mejor desempeño son los dos puntos de venta más fuertes.

Aunque uno podría pensar que el hecho de que Victory Motorcycles haya bajado la cortina hace poco tiempo fortalecería a H-D,



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Milwaukee-Eight de 1,753 cc y 111 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Por cadena de 6 velocidades

SUSPENSIÓN

- Telescópica Showa adelante y amortiguador atrás

FRENOS

- Discos de 320 mm en las dos ruedas

LLANTAS

- 130/60 R19 adelante y 180/55 R18 atrás

PRECIO

- \$ 21,999

moto: HARLEY DAVIDSON ROAD KING SPECIAL



la realidad es que ahora Indian será un competidor más intenso, pues Polaris (la marca dueña de Victory e Indian) cerró la primera para centrar sus esfuerzos en la segunda. De ahí la importancia para Harley de no dar ningún paso en falso de aquí en adelante.

DISEÑO

Si bien muchas personas pensaban que la Road King era una moto poco agraciada, que parecía ser una FLT que alguien hubiera desarmado y dicho que era una nueva moto, la nueva generación hará que muchos cam-

bien esa opinión. La Road King 2017 tiene un frente robusto con el clásico faro de marco cromado con las luces de giro en el manubrio y un parabrisas -desmontable- que solía ser toda la protección que había contra el viento antes de que existiera el carenado frontal. >>



La mayor diferencia de la Road King Special con la versión normal es la ausencia de cromo, la cual es notoria a leguas. Pero un examen más cercano te dejará ver que el manubrio también es diferente, llevando ahora un barra de mono miniatura; vamos, que el cromo desapareció incluso del panel de instrumentos, que ahora es negro como el carbón (si éste brillara, claro).

El asiento de la Road King Special es un poco más egoísta, pues el asiento del pasajero es más pequeño que el cómodo de tamaño completo de la Road King. De hecho, si piensas salir a rodar con tu mujer, te recomendamos que elijas un asiento para ella cuando personalices tu moto. Las alforjas son rígidas y utilizan el sistema de apertura One-Touch de Harley, el cual resulta fácil de abrir incluso cuando estás usando guantes.

Si bien la versión Special no tiene casi nada de cromo comparada con la Road King normal, sí que lleva algo de brillo en el motor que evitan que éste desaparezca en el hoyo negro que se forma bajo el tanque de gasolina, además de acentuar el V-Twin a 45 grados.

La moto rueda sobre unos rines de fundición de 19" adelante y 18" atrás, con un avance de 6.9 pulgadas y un ángulo de lanzamiento de 26°. Esto la hace muy estable en las rectas y un poco reacia en las curvas, pero con la ventaja de que puedes controlarla casi sin esfuerzo al rodar en carretera a buena velocidad. En cuanto a la suspensión, la horquilla delantera no es ajustable, mientras que en la parte trasera encontrarás una tecnología de emulsión en los amortiguadores traseros ajustables hidráulicos (ya no de aire), la cual ofrece un viaje suave y una infinidad de ajustes de precarga.


Para detener esta montura Harley acudió con los especialistas de Brembo, quienes dotaron a la Road King Special de ABS como equipo opcional, el cual vale todos y cada uno de los dólares adicionales que cuesta. Lo que no es opcional es el sistema de Frenos Vinculados (Linked Brakes) que reparte la presión entre los cálipers de ambas ruedas para una frenada más balanceada y segura. La posición de manejo es baja para una moto de viaje, pues el asiento en la Special mide 27.4 pulgadas de altura.



MOTOR Y TRANSMISIÓN

La máquina es la parte más interesante de la nueva Road King Special, pues los motores Twin Cam quedaron en el pasado, dando paso a una nueva era en la ingeniería de Harley-Davidson de la mano del propulsor Milwaukee-Eight. Esta mecánica de 107 pulgadas cúbicas (1,753 cc) tiene un diámetro de 3.937 pulgadas y una carrera de 4.374, lo que resulta clave para lograr el monstruoso torque de esta moto. A tan solo 3,250 rpm, el Milwaukee-Eight entrega 111.4 libras pie de par, que hará innecesario bajar de quinta velocidad cuando quieras rebasar.

Las cabezas de cuatro válvulas con doble bujía también juegan un papel importante en cuanto al torque, mientras que la inyección electrónica de combustible se encarga de cumplir los estándares de emisiones, logrando un rendimiento de 45 mpg. Harley se moderniza, pero tampoco a pasos agigantados. Por eso es que el motor sigue siendo refrigerado por aire y no por líquido, lo cual nos deja con motos sin radiador durante al menos una generación más de motores.

Sí, sabemos que los críticos de Harley estarán afilando la lengua para arrojar sus mejores críticas contra esto, pero es que esto forma parte del alma de la firma de Milwaukee. Renunciar a ello sería ir en contra de sus principios. Efectivamente, la moto es un tractor, y eso es lo que nos gusta de ella. Si lo entiendes, no hace falta explicación; si no lo entiendes, no hay explicación que valga. 



DR
DAORO

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

XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL★MART TRANSPORTATION

WAL★MART | 800.803.7348

- Camiones tractor 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.

LA NUEVA GENERACIÓN 2018 EQUINOX

—
TODO LO QUE NECESITAS, PARA HACER TODO LO QUE DESEAS.

La totalmente nueva 2018 Equinox es el balance perfecto entre diseño, rendimiento y tecnología. Un exterior definido hace una impactante declaración. Su interior espacioso y refinado y la tecnología intuitiva disponible ayudan a mantenerte seguro, cómodo y conectado. Equinox también ofrecerá un trío de motores turbo que brindan rendimiento y eficiencia. Todo esto y más ofrece la nueva generación de la Chevy Equinox.

FIND NEW ROADSSM



Elige tu poder.

TRIO DE MOTORES TURBO

La Equinox ofrece mucha potencia y torción, gracias a un trío de soluciones de tren motriz para satisfacer todas las necesidades. El nuevo motor Turbo de 1.5L utiliza las tecnologías de temporización de válvulas de variación continua e inyección directa para ofrecer una eficiencia inesperada, así como un rendimiento de respuesta; Se espera que ofrezca 32 MPG en carretera¹ estimado según la EPA y 203 lb.-ft. de torción de 2000-4000 rpm.

1.5L Turbo 32 MPG en carretera¹ estimado según la EPA

2.0L Turbo 28 MPG en carretera² estimado según GM

1.6L Turbo-Diesel 40 MPG en carretera² estimado según GM

Un motor turbocargado de 2.0L disponible de 252 caballos de fuerza (disponible en el verano del 2017) lleva el desempeño a un nivel aún más alto. El Turbo genera hasta 20 libras de impulso para ofrecer torción que normalmente esperas de un motor con mayor cilindraje. Se espera que ofrezca un impresionante rendimiento de 40 MPG en carretera² estimado según GM, el motor Turbo-Diesel de 1.6L disponible (disponible en el verano del 2017) es eficiente, divertido de conducir y silencioso.

2018 EQUINOX VS.

2017 TOYOTA RAV4 Y 2017 FORD ESCAPE

Vehículo	'18 Equinox	'17 RAV4	'17 Escape
Motor Diesel Disponible	SI	NO	NO
Compatibilidad con Android Auto™ ³ /Apple CarPlay™ ⁴	SI	NO	SI
Asientos Traseros Con Calefacción Disponible	SI	NO	NO
OnStar Wi-Fi® 4G LTE Disponible ⁵	SI	NO	NO
Surround Vision Disponible	SI	SI	NO



**SURROUND
VISION**
DISPONIBLE

Ve más allá.

El sistema Surround Vision disponible utiliza cuatro cámaras colocadas estratégicamente para ofrecer una vista panorámica desde tu Equinox en la disponible pantalla táctil a color de 8 pulgadas en diagonal. Todos los puntos de vista de la cámara se fusionan simultáneamente para transmitir una sola imagen digital clara en la pantalla, lo que te permite ver el vehículo desde atrás y todo alrededor. Obtendrás una vista completa con tan sólo un vistazo.



MONITOREA CON TECNOLOGÍA
**TEEN
DRIVER**

Aprende a manejar mejor.

La tecnología Teen Driver ayuda a promover hábitos de manejo seguros de varias maneras, como llevando un reporte del vehículo que monitorea la frecuencia en la cual las tecnologías de seguridad son activadas, silenciando el sistema de audio cuando los ocupantes de los asientos frontales no están usando el cinturón de seguridad, y ofreciendo alertas visuales y sonoras cuando el vehículo esté viajando a más de la velocidad predeterminada.

1 Estimado según la EPA de 26 MPG en ciudad/32 en carretera para modelos de 1.5L FWD. 2 Estimados de la EPA aún no están disponibles. Basado en pruebas de GM. 3 La interfaz para usuarios de vehículos es un producto de Google y se aplican sus términos y declaraciones de privacidad. Requiere la aplicación Android Auto en Google Play y un Smartphone Android compatible con Android 5.0 Lollipop o superior. Aplican las tarifas de tu plan de datos. Android, Android Auto, Google, Google Play y otras marcas son marcas comerciales de Google Inc. 4 La interfaz para usuarios de vehículos es un producto de Apple y se aplican sus términos y declaraciones de privacidad. Requiere iPhone compatible y aplican las tarifas de tu plan de datos. Apple CarPlay y iPhone son marcas comerciales de Apple Inc. 5 Requiere un dispositivo móvil compatible, un servicio OnStar activo y un plan de datos. Servicio 4G LTE disponible en mercados selectos. Visita onstar.com para ver el mapa de cobertura, detalles y limitaciones del sistema. Planes de datos proporcionados por AT&T.

CHEVROLET



EXISTEN CAMIONES. Y EXISTEN **TITANES.**



Si piensas que tu camión puede ser un Titán de Tulsa, sólo hay una forma de estar seguro. Acompañanos en el evento ROTELLA® SuperRigs 2017 que se llevará a cabo del 18 al 20 de mayo en Tulsa, Oklahoma, en el Exchange Center del Expo Square. Ven a disfrutar de alimentos gratuitos, espectáculos y la presencia de muchos de los camiones de trabajo más arduo. Además, podrás hacerte famoso apareciendo en una foto del legendario calendario ROTELLA® SuperRigs.

Regístrate en rotella.com/superrigs
para reservar hoy mismo tu lugar.



Shell
ROTELLA®