

MAN TGX

YAMAHA RAIDER 2017

PETERBILT 567

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

ENERO

MAGAZINE

2017

# TRANSPORTE LATINO

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

EL 5700XE NO SOLO LUCE BIEN Y ES EFICIENTE,  
EN WESTERN STAR TAMBIEN SE TOMAN  
MUY EN SERIO LA SEGURIDAD

# WESTERN

AMERICANO



**FORD** TRANSIT CONNECT 2017



# DELGADO. AGRESIVO. MAQUINA PUNTUAL.

**Elimina la grasa y eleva la apuesta con el Mack®  
Pinnacle™ DayCab para transporte a granel.**

Entregar la mercancía a tiempo en cada viaje requiere de confiabilidad, eficiencia y adaptabilidad en un empaque ligero. Por eso es que ofrecemos nuestro motor MP®7 2017 que elimina 51 lbs. y gasta hasta 5% menos combustible, un eje impulsor 6x2 que pesa hasta 400 lbs. menos que un conjunto 6x4 completo y componentes ligeros y durables como rines y travesaños de acero. Porque ahorrar peso significa una mayor carga útil por viaje y un número más grande en los resultados.

[MackTrucks.com](http://MackTrucks.com)



TRANSPORTISTA OFICIAL DE NASCAR



**NACIDO PARA SERVIR.**



PAG. 16

## WESTERN STAR 5700XE

Cuando incluso Western Star se preocupa por hacer más aerodinámicos sus camiones y sabe que los tiempos han cambiado. Hoy, tienen en el 5700XE, un camión para arrastres de largas distancias que es 14% más eficiente que el modelo que reemplaza -el 4900-, el cual resulta muy versátil gracias a los cinco tamaños de cabina y cuatro alturas de techo disponibles.



24

VOCACIONAL

### PETERBILT 567

El 567 es el modelo más avanzado de Peterbilt en el segmento de los vocacionales, el cual gracias a la utilización de materiales de bajo peso en su construcción -como el aluminio-, permite incrementar la capacidad de carga para estirar al máximo la rentabilidad.



32

DEL MUNDO

### MAN TGX

La firma alemana MAN tiene en el TGX uno de los camiones para arrastres largos más interesantes de Europa. Gran capacidad de carga, excelente durabilidad, motores eficientes y un interior confortable son solo algunos de los puntos que hacen del TGX una excelente alternativa.



42

UTILITARIO

### FORD TRANSIT CONNECT

La Ford Transit se mantiene como la favorita del público a pesar de que para 2017 le dijo adiós al motor EcoBoost. Eficiente con buena capacidad de carga y arrastre para una van de este tamaño, son argumentos más que suficientes.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

ENERO DE 2017 | TRANSPORTE LATINO

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



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

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

**Shell  
ROTELLA®**

El aceite de motor que trabaja tan duro como tú.™



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

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



**EL ACEITE DE MOTOR QUE TRABAJA TAN DURO COMO TÚ.**



PAG. **90**

## YAMAHA STAR RAIDER

Los ingenieros de Yamaha tienen muy claro que en Estados Unidos más es mejor. Por ello, el V-twin de 113 pulgadas cúbicas es el motor más grande para una moto construida en el país. Y si a ello le sumas una apariencia más que radical, tienes una fórmula ganadora.



CAMIONETA

**50**

### RAM 2500 HD

El segmento de las camionetas de uso rudo tiene un claro jefe en la Ram 2500 HD, pues combina los motores más potentes del segmento a gasolina y a diesel, impresionantes capacidades de carga y arrastre, gran diseño exterior e interiores que bien podrían ser los de un auto de lujo.



FINANZAS

**64**

### COMPRAR VS ARRENDAR

Cuando llega el momento de buscar un nuevo camión, son pocos quienes tienen el dinero -o las ganas de hacer un pago tan grande- para no recurrir al financiamiento. En este artículo podrás darte una idea de los pros y contras de cada uno.



EN LA RUTA

**76**

### ¿LISTO PARA EL FRÍO?

Las temperaturas bajas son un obstáculo para los motores de diesel, pues sufren bastante cuando el mercurio en el termómetro cae, ya que este combustible puede espesarse, haciendo que el filtro de combustible se atasque y el motor se detenga.



## 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](http://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

¿Que pasa? **VEGAS**

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

ENERO DE 2017 | TRANSPORTE LATINO

# Hay más camiones ISUZU trabajando en Estados Unidos que cualquier otro camión LCF

- 32 años de confiabilidad legendaria con un costo de propiedad más bajo
- Dos opciones de motores diesel y uno de gasolina compatible para CNG/LNG
- Fácil de manejar: sobresaliente visibilidad para el conductor, excelente maniobrabilidad y un reducido radio de giro
- Cabinas estándar de 3 asientos o cabinas dobles para 7 personas
- Solo Isuzu tiene una historia enfocada en camiones LCF de servicio medio con los motores y cabinas para carrocerías vocacionales que mejor se adaptan a tu negocio



**APR 0.99%** ¡Actúa Ahora Antes de Que Termine El Año!



Visita a tu distribuidor local Isuzu para más detalles.

[WWW.ISUZUCV.COM](http://WWW.ISUZUCV.COM)



El vehículo se muestra con equipamiento opcional; parte del equipamiento es instalado por el distribuidor. La oferta de APR de 0.99% termina el 31/12/16 y solo está disponible a través de Isuzu Finance of America, Inc. Términos de financiamiento limitados. Solo en distribuidores participantes. Aprobación de crédito necesaria. Los vehículos de la Serie N son ensamblados con componentes fabricados por Isuzu Motors Limited y proveedores independientes que fabrican dichos componentes bajo los exigentes estándares de calidad, desempeño y seguridad de Isuzu. Visita tu distribuidor autorizado Isuzu para información sobre los requisitos.

ENCUENTRA  
LA NUEVA APP DE

MAGAZINE  
**TRANSPORTE  
LATINO**

PARA IPAD,  
IPHONE Y  
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the  
App Store




# ACEPTA LA TECNOLOGÍA

Cuando surgen pláticas sobre los avances tecnológicos casi siempre te encontrarás con algunas personas completamente reacias a los cambios, esos 'viejos lobos de mar' que están convencidos que un 'perro viejo no aprende nuevos trucos'. Pero la realidad es que la tecnología ha llegado para quedarse: Daimler Trucks ya realizó pruebas a camiones que se manejan solos en una autopista transitada y algo similar hizo Otto con otro que entregó cerveza.

Otro ejemplo son los camiones totalmente autónomos operando en minas subterráneas en Suecia o la aplicación de ZF que demuestra cómo puedes mover en reversa tu tráiler con todo y dos remolques desde fuera de la cabina usando una tableta (¡adiós a esos dolores de cabeza!). Y ahora incluso se habla de un camión totalmente eléctrico con emisiones cero -el Nikola One- que parece no ser un sueño descabellado. En fin, hay ejemplos por todos lados de cómo la tecnología está haciendo más fácil y eficiente la vida de los transportistas.

Por supuesto, una cosa es escribir sobre los avances tecnológicos, como hacemos en la revista, y otra muy diferente adaptarte a ellos en la vida diaria. Pero muchas de las tecnologías que ya están siendo probadas hoy van a trascender los camiones concepto y llegarán a los modelos de producción, afectando profundamente la forma de actuar de los conductores y personal de oficina.

La cuestión clave es, como ocurre con todos los cambios mayores, quién se adaptará a ellos y quién no. Bien dice el dicho que hay que "adaptarse o morir". Aquellos que tengan éxito en aceptar dichos avances y encuentren cómo utilizarlas en su trabajo diario serán quienes resulten victoriosos en esta "pelea"; quienes no lo hagan simplemente verán cómo muchas oportunidades se les van de la mano. 

Edgardo Iorio, Publisher

EDITORIAL

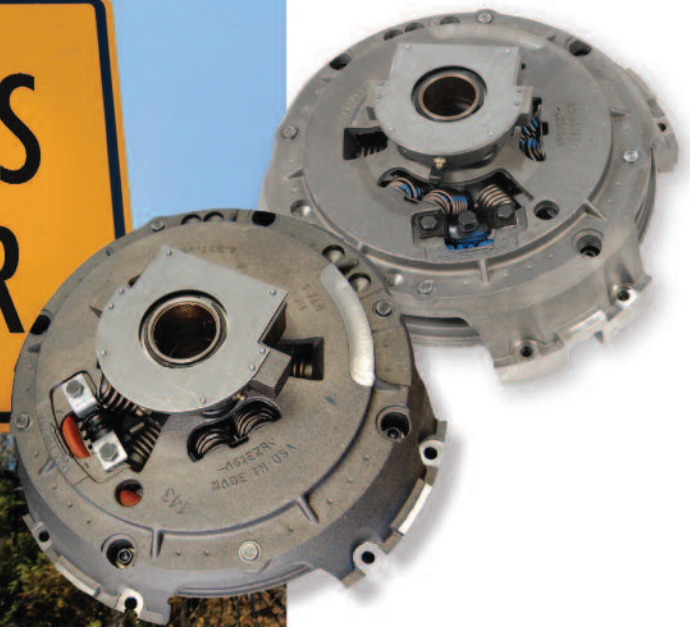
8

ENERO DE 2017 | TRANSPORTE LATINO

ALTO DESEMPEÑO EN EMBRAGUES.  
RENTABILIDAD ASEGURADA.



**USE EMBRAGUES  
ALLFIT MERITOR**



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

  
**ALLFIT**

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




  
**MERITOR**

# LA NUEVA JEFA DEL DOT

ELAINE CHAO ENCABEZARÁ EL DEPARTAMENTO

**D**onald Trump aún no ha tomado posesión de su cargo al momento de escribir esta nota, pero ya tiene la lista de nombres de varios de sus colaboradores, entre los cuales Elaine Chao resulta el de mayor interés para la industria del transporte, pues estará al frente del Departamento del Transporte. Al contrario que su nuevo jefe, Chao ya tiene experiencia en el gobierno, pues trabajó en ambas administraciones Bush. Además, tiene lazos con la Fundación Heritage, forma parte de las juntas administrativas de varias empresas y lideró United Way of America durante varios años.

“La larga trayectoria de fuerte liderazgo de la Secretaria Chao y su experiencia son bienes invaluable en nuestra misión de reconstruir nuestra infraestructura de una manera fiscalmente responsable”, dijo Trump en una declaración. “La historia de su vida es impresionante y ha ayudado a incontables norteamericanos durante su carrera en el servicio público. Estoy muy contento de nominar a Elaine como Secretaria del Departamento del Transporte”. Durante la presidencia de George W. Bush, Chao fue Secretaria del Trabajo, puesto que la convirtió en la primera mujer asiático-americana en ocupar una posición del Gabinete, quien además fue la única en mantener el cargo durante los dos mandatos presidenciales. Anteriormente, Chao trabajó como secretaria adjunta del transporte bajo las órdenes del presidente George H.W. Bush, por lo cual el nuevo cargo parece venirle como anillo al dedo. Especialmente por el crítico momento por el que pasa la infraestructura carretera del país. 



# NUEVA ESPECIE

UN CLASE 8 ELÉCTRICO DE 1,000 HP

**N**ikola Motor Company (NMC) presentó el primer prototipo de su camión Clase 8 totalmente eléctrico, el cual será capaz de recorrer más de 1,200 millas llevando una carga de 80,000 libras. El tren motriz del Nikola One utiliza baterías de litio de alta densidad y la energía necesaria para impulsarlo sobre la marcha proviene de una celda de combustible de hidrógeno, lo cual le da una autonomía de más de 1,200 millas, una potencia de más de 1,000 HP y un torque de 2,000 lb-pie. “Se trata de un camión real. No es un impulsor”, dijo Trevor Milton, fundador de Nikola, durante la presentación. “Mi objetivo es revolucionar literalmente la industria del transporte”.


Milton también anunció la sociedad con Ryder System para ofrecer el camión a propietarios-operadores y flotas mediante un arrendamiento de servicio completo a 72 meses que incluiría la recarga ilimitada de hidrógeno



a nivel nacional. Se espera que el pago mensual sea de entre \$5,000 y \$7,000, dependiendo de la versión. Ryder sería el distribuidor y taller de mantenimiento exclusivo para Nikola,



con más de 800 puntos de servicio. Para proveer el hidrógeno, NMC pretende construir una red de 364 estaciones en el país, cuya construcción comenzaría en el 2019.

Según Milton, hasta el momento han recibido pre-órdenes por más de 4 mil millones de dólares, incluyendo un pedido grande por parte de U.S. Express. Para construir los vehículos, NMC trabajó con Fitzgerald Glider Kits, quien actualmente construye de 6 mil a 9 mil gliders al año. Solamente el tiempo dirá si Milton es un visionario y si la industria está lista para un cambio de esta magnitud. Ustedes, ¿qué opinan? 

# EN PIE DE GUERRA


## OOIDA PIDE A CORTE REEVALUAR CASO SOBRE ELDs

La Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés) pidió a la Corte de Apelaciones del 7º Circuito que escuche nuevamente su caso contra la norma del Departamento de Tránsito que hará obligatorio el uso de dispositivos electrónicos de registro (mejor conocidos como ELD por sus siglas en inglés). La OOIDA presentó una petición para una nueva audiencia en banc, es decir, que solicitó a los 12 jueces del 7º Circuito que escuchen sus argumentos contra la norma antes de emitir un fallo sobre el caso.

En septiembre, los jueces dieron cauce a una demanda interpuesta por la OOIDA a nombre de dos conductores (Mark Elrod y Richard Pingel), pero el argumento de que la norma violaba los derechos de privacidad y protección contra investigaciones sin mandato judicial protegidos por la Cuarta Enmienda. La nueva moción utilizará el mismo argumento, alegan-

do que los ELDs invaden la privacidad de los conductores al rastrear su localización cuando pasan tiempo fuera de servicio en la cabina.

La OOIDA también argumenta que la norma del DOT no asegura la confidencialidad de la información de los ELD de los camioneros. "La norma sobre ELD es la más reciente de una larga lista de reglas de la FMCSA que transgreden dichos requerimientos, y la opinión en contra del panel es claramente errónea", alega la OOIDA en un comunicado.

Por su parte, la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) declaró en una sentencia judicial que el transporte en camiones es una industria altamente regulada y que la norma sobre ELD queda bajo su jurisdicción regulatoria. La FMCSA también argumenta que la regla promoverá una mayor adherencia a la norma de horas de servicio y, por ende, reducirá el número de accidentes que involucran camiones. 



## FMCSA HARÁ PRUEBAS DE DROGAS SÓLO A 25%

Este 13 de diciembre la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) anunció que mantendrá la tasa actual de realizar pruebas anti drogas al 25 por ciento de los operadores de camiones en 2017, lo cual quiere decir que los transportistas tendrán que realizar pruebas aleatorias al 25 por ciento de sus conductores durante el año, incluyendo a propietarios-operadores que trabajen para ellos.

Para 2016, la FMCSA redujo la tasa de pruebas

mínimas de un 50 por ciento al 25 por ciento. Esta baja se debe a que durante tres años naturales consecutivos (2011, 2012 y 2013) los resultados de las pruebas recibidas por el Sistema de Manejo de Información (MIS por sus siglas en inglés) de la FMCSA mostraron que la tasa de pruebas positivas sobre sustancias controladas era de menos del uno por ciento.

De acuerdo a las regulaciones federales, cuando la información recibida por el MIS por dos años naturales consecutivos indica que la tasa de posi-

tivos sobre sustancias controladas es menos del uno por ciento, la FMCSA tiene el criterio de reducir la tasa de pruebas anuales a un mínimo del 25 por ciento de los conductores de un transportista. Sin embargo, si en cualquier momento la tasa de positivos excede el uno por ciento, la tasa de exámenes se elevará automáticamente al 50 por ciento. La información más reciente data de 2014, cuando el número de resultados positivos sobre drogas fue del 0.9 por ciento, mientras que en 2012 y 2013 fue del 0.6 y 0.7, respectivamente. **TTL**

## CONFUSIÓN

SOBRE HORAS DE SERVICIO ENTRE ATA Y FMCSA

Las Asociaciones de Transportistas Americanos declararon recientemente que la reciente ley de financiamiento de 2017 que incluye el futuro sobre los reinicios de 34 horas elimina permanentemente el requerimiento de que los camioneros incluyan dos periodos de 1 a 5 a.m. en cada reinicio de 34 horas. Y no solo esto, sino que la ley elimina el límite semanal de un solo reinicio.

Pero la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) tiene otra opinión. Duane DeBruyne, vocero de la FMCSA, comentó que la agencia seguirá las directrices emitidas por el Congreso en la ley de apropiaciones de 2017, lo cual quiere decir que los resultados pendientes de un estudio de la FMCSA determinarán si las regulaciones de 2013 volverán a ser aplicadas. DeBruyne dijo que el reporte está siendo revisado y subrayó que no se ha hecho público. Sin embargo, la ATA argumenta que los estándares establecidos por el Congreso son demasiado elevados para que sus conclusiones permitan la reinstauración de las regulaciones sobre los periodos de 1 a 5 a.m. “Basado en lo que algunas fuentes en el Congreso y la administración nos han dicho, la ATA confía en que el lenguaje sobre el reinicio en la Resolución de Continuidad (R.C.) arregle definitivamente este asunto”, se lee en una declaración de la ATA. “El lenguaje en la R.C. exige que el estudio del DOT sobre el reinicio demuestre ‘una mejora estadística significativa en todos los resultados relacionados con la seguridad, fatiga del operador, salud y longevidad del conductor y horarios de trabajo’, lo cual se nos ha dicho no es posible. Por lo tanto, esta es una resolución permanente a este tema y esperamos dejarlo en el pasado para ponernos a trabajar en otros temas de seguridad más urgentes”. **TTL**



PROYECTO GUBERNAMENTAL PARA AHORRAR COMBUSTIBLE

La empresa de vehículos automatizados Pelotón Technology unirá fuerzas con Cummins, Peterbilt y ZF TRW para desarrollar un tren motriz conectado que incrementará la eficiencia en el consumo de combustible mediante la circulación el pelotón en un programa auspiciado por el Departamento de Energía. El proyecto, nombrado Próxima Generación de Tecnologías de Energía para Vehículos Autónomos y Conectados (NEXTCAR por sus siglas en inglés) es liderado por la Universidad Purdue, con la que trabajarán Peloton, Cummins, Peterbilt, ZF TRW, la Universidad de Arizona y el Laboratorio Nacional de Energía Renovable.

Peloton contribuirá con su sistema actual de circulación en pelotón y tecnología que han estado desarrollando recientemente. Cummins será el encargado de fabricar el tren motriz, ZF TRW proveerá los controles de dirección y Peterbilt aportará los camiones.

El objetivo del equipo es desarrollar tecnología de trenes motrices y controles de conducción automatizada para mejorar la eficiencia de combustible de los tracto camiones en un 20 por ciento en condiciones reales

de manejo mediante la conducción en pelotón. La integración de estas tecnologías incrementará el sistema de conducción autónoma del Nivel 1 al Nivel 2.

“Nuestro objetivo es lograr ahorros en combustible que solo pueden lograrse controlando el motor de manera precisa para el camino que está por delante y para la configuración específica de los camiones”, dijo Michael Palmer, director de investigación de Peloton. “La conectividad en la nube provee información sobre el camino adelante, y los camiones intercambian información sobre su masa estimada y las capacidades del motor. Esto nos ayuda a mantener una conducción en pelotón suave y eficiente a través de pendientes y colinas onduladas”.

Otro objetivo será mejorar la conectividad incluyendo recalibraciones del motor a distancia y computación entre los camiones y la nube. El proyecto tendrá una duración de tres años y se espera comience en marzo de este año. El equipo recibirá fondos por cinco millones de la Agencia de Investigación de Energías Avanzadas (ARPA-E por sus siglas en inglés) del Departamento de Energía. **TTL**



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,<sup>1</sup> 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™**

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

**\$55  
MILLONES**

PAGARÁ WALMART A CONDUCTORES

**W**almart Transportation recibió la orden de un juzgado federal de pagar un total de 55 millones de dólares a 850 conductores activos y anteriores, provenientes de un mandato de 2015 en el que estableció que la flota privada del gigante del minorista no cumplió con las leyes de salario mínimo de California.

En particular, se señaló que la flota no realizó los pagos a los conductores estipulados federalmente por los períodos fuera de servicio de 10 horas, que equivalen a \$44.7 millones del pago de la demanda colectiva. Otras tareas no pagadas incluyeron inspecciones pre y post viajes. Las prácticas de pago de Walmart están en línea con los estándares de la industria, ya que la mayoría de los transportistas no pagan a los conductores por el tiempo fuera de servicio ni por el que tardan realizando inspecciones u otras tareas que no sean conducir.

Randy Hargrove, vocero de Walmart, dijo que el transportista apelará el veredicto, argumentando que la empresa sí estaba cumpliendo con las leyes de California que exigen el pago a los trabajadores del salario mínimo por todas las horas trabajadas. "Nuestros conductores están entre los mejores pagados de la industria, ganando entre 80 y 100 mil dólares anualmente", comentó Hargrove. "Creemos firmemente que los salarios de nuestros conductores cumplen con la ley de California y a veces la exceden. Walmart es un gran lugar para trabajar, como lo demuestra el hecho de que el 90 por ciento de nuestros conductores llevan más de 10 años en la empresa".

El resultado de este juicio será clave, pues podría establecer un precedente para otros transportistas que operan en California. **TFL**



# LIMITARÍAN USO DEL TELÉFONO

NHTSA QUIERE CREAR EL "MODO CONDUCTOR"

**L**a Administración Nacional para la Seguridad del Tráfico en Carretera (NHTSA por sus siglas en inglés) busca reducir las distracciones al volante con una serie de recomendaciones que incluyen el emparejamiento de dispositivos y el solicitar a los fabricantes de teléfonos móviles que creen un modo de uso para conductores que bloquearía muchas funciones. Estas nuevas directrices, que son voluntarias, son parte de las Directrices de Distracción del Conductor de la NHTSA.

El emparejamiento enlazaría el teléfono con un sistema en el vehículo. La NHTSA recomienda que cuando un dispositivo está enlazado a un vehículo, la interfaz visual del teléfono sea inaccesible para el usuario para evitar que el conductor mire la pantalla. Solamente estarían disponibles servicios y notificaciones de emergencia.

Hasta que no haya más tecnología disponible para diferenciar entre un pasajero y el conductor, la NHTSA opina que la activación manual es la mejor opción actualmente, pero añade que espera que las tecnologías que apoyen la activación automática del modo conductor se implementen tan pronto como sea posible.

"La NHTSA ha alentado a los conductores a que dejen sus teléfonos y otros dispositivos y simplemente manejen", dice el Dr. Mark Rosekind, administrador de la NHTSA. "Al ser la distracción al volante uno de los factores detrás del incremento de los accidentes de tráfico mortales, estamos comprometidos a trabajar con la industria para asegurar que los dispositivos móviles estén diseñados para mantener los ojos del conductor donde deben estar: en el camino". **TFL**

SI QUIEREN HACER ALGÚN COMENTARIO A ESTA PROPUESTA DE LA NHTSA, TIENEN HASTA EL 3 DE FEBRERO Y PUEDEN HACERLO EN EL SITIO: <https://www.regulations.gov/comment?D=NHTSA-2013-0137-0059>.

RESPECTO A LOS TELÉFONOS QUE POR ALGUNA RAZÓN NO PUEDAN SER ENLAZADOS, LA NHTSA RECOMIENDA UN "MODO CONDUCTOR" QUE BLOQUEARÍA MUCHAS DE LAS FUNCIONES DEL TELÉFONO, ENTRE LAS QUE SE ENCUENTRA:

- Ingreso manual de texto.
- Mostrar videos que no sean mapas.
- Mostrar fotos que no sean mapas.
- Desplazamiento automático de texto.
- Mostrar texto para ser leído.
- Libros, periódicos, páginas web, redes sociales y más.
- Funciones y tareas no creadas para ser usadas al manejar.

BUGATCHI

THE RIGHT LOOK  
RIGHT NOW



Shop the new  
[bugatchi.com](http://bugatchi.com)





# TODA LA CARGA

## **WESTERN** STAR 5700XE

WESTERN STAR SE PREOCUPA POR HACER MÁS AERODINÁMICOS SUS CAMIONES Y SABE QUE LOS TIEMPOS HAN CAMBIADO. HOY, TIENEN EN EL 5700XE, UN CAMIÓN PARA ARRASTRES DE LARGAS DISTANCIAS QUE ES 14% MÁS EFICIENTE QUE EL MODELO QUE REEMPLAZA -EL 4900-, EL CUAL RESULTA MUY VERSÁTIL GRACIAS A LOS CINCO TAMAÑOS DE CABINA Y CUATRO ALTURAS DE TECHO DISPONIBLES. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

**E**n una era en las que las normas ambientales y de consumo de combustible son cada vez más estrictas, es obligatorio hablar de eficiencia en la industria del transporte. Y con esta idea en mente la gente de Western Star diseñó el 5700 XE, un camión que marcó un antes y un después en la historia de la marca, pues antes Western Star era casi un antónimo de aerodinámica. Así, lo que lograron es un camión con una imagen clásica americana, con el conocimiento de ingeniería y aerodinámica de Daimler Trucks para lograr un camión ultra eficiente que te ayudará a elevar al máximo tus beneficios. El Western Star 5700 XE está disponible en cabina de día o dormitorio; la segunda con cinco diferentes longitudes (de 34 a 82 pulgadas) y tres alturas.

### DISEÑO

Uno de los grandes retos que enfrentó el equipo de diseñadores fue el mantener una imagen fiel a la marca, con las salpicaderas curvas, faros rectangulares, la sección central elevada del cofre, parrilla de franjas verticales y la visera; pero que ofreciera la menor resistencia al viento posible. Vamos, que no podían hacer un camión muy curvilíneo, como es lo habitual actualmente entre los camiones aerodinámicos. »



americano: **WESTERN STAR 5700XE**



El otro elemento es la visera, que además de darle el look clásico al camión, es altamente funcional, pues fue diseñada para ayudar a canalizar el aire arriba y alrededor del techo de la cabina. Por supuesto, hay muchas partes cromadas (espejos, defensa, parrilla, rines) pues era algo no negociable durante el proceso de diseño.

## MOTORES Y TRANSMISIÓN

Para mover este eficiente camión hay tres propulsores Detroit Diesel. El más pequeño es un DD13 con 350-470 HP y 1,250-1,650 lb-pie, seguido por un DD15 con 455-505 HP y 1,550-1,750 lb-pie. El tope de gama es un DD16 que va de 475 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie. En cuanto a las transmisiones está disponible una DT12 automatizada o varias cajas manuales Eaton-Fuller. >>



### MOTORES

- DD13 de 350-470 HP y 1,250 a 1,650 lb-pie
- DD15 de 455-505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie
- DD16 de 475 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie

### SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Airliner

### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática Hendrickson AirTrek

### TRANSMISIONES

- DT12 automatizada
- Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades

**EN DETALLE**  
FICHA TÉCNICA



americano: **WESTERN STAR 5700XE**



## ASOCIARSE CON HANKOOK

ES LA MEJOR FORMA DE AVANZAR

 HankookUSA  @HankookUSA

**AL11 DL11**



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

 **HANKOOK**  
driving emotion



Pero para aquellos realmente interesados en el consumo la mejor opción es el que llaman Detroit Powertrain, el cual utiliza un sistema llamado Gestión Inteligente del Tren Motriz (IPM por sus siglas en inglés). Este usa un motor DD15 de 400 HP y 1,750 lb-pie junto con la transmisión DT12 y ejes Detroit tándem 6x2 o 6x4 que permiten pasar al piso la mayor cantidad de potencia con la menor pérdida.

## SEGURIDAD

El 5700XE no solo luce bien y es eficiente, en Western Star también se toman muy en serio la seguridad. Uno de los sistemas más interesantes es el de Mitigación de Colisiones OnGuard, el cual usa un radar para alertar al conductor de objetos que tenga enfrente y que puede incluso frenar automáticamente. También lleva Control de Crucero Adaptativo, espejos calefactados, ABS con dos diferentes controles de estabilidad. Otro sistema que resulta muy útil es el de Advertencia de Abandono de Carril, el cual le avisa al conductor mediante alertas sonoras si el camión se sale de la trayectoria correcta y hacia qué lado lo está haciendo.

## INTERIOR

Este es quizá el elemento menos cambiado del camión, pues es prácticamente el mismo que han usado por años. Pero es que si tienes un buen producto, no tiene mucho


sentido cambiarlo. La cabina es de acero galvanizado y está soldada en lugar de remachada, lo que aumenta la seguridad y, como utilizan un buen recubrimiento para las paredes de la cabina, el nivel de ruido es bajo, casi como el de un coche.

Los eternos cajones de madera real -nada de imitaciones- están ahí, listos para que guardes todas tus cosas. Los asientos son

cómodos y están disponibles en tela, vinil o piel, tu eliges. Los controles están montados en el tablero girados hacia el conductor, para que sea fácil alcanzarlos y el panel de instrumentos resulta fácil de leer. Lo único que extrañamos aquí es una mejor pantalla, pues la que lleva es pequeña y monocromática.

La columna de la dirección es totalmente ajustable, lo que hace fácil encontrar una



posición cómoda de manejo y, como ahora las palancas para los limpiadores y la direccional son una sola, puedes mantener tu atención en el camino. Vamos, que si usas la transmisión DT12 incluso puedes controlar las velocidades desde ella. El volante es excelente, con acabados en madera o cuero, y controles para el estéreo, y el control de crucero. 



VOCACIONAL: PETERBILT 567

# MARCA EL CAMINO

## PETERBILT 567

EL 567 ES EL MODELO MÁS AVANZADO DE PETERBILT EN EL SEGMENTO DE LOS VOCACIONALES, EL CUAL GRACIAS A LA UTILIZACIÓN DE MATERIALES DE BAJO PESO EN SU CONSTRUCCIÓN -COMO EL ALUMINIO-, PERMITE INCREMENTAR LA CAPACIDAD DE CARGA PARA ESTIRAR AL MÁXIMO LA RENTABILIDAD. »





POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO



**P**eterbilt presentó este camión hace ya tres años en el Mid America Trucking Show, pero la adición de una versión con eje delantero adelantado (set-forward) - ideal para usar como mezcladora y otras aplicaciones sensibles al peso- el año pasado lo han ayudado a mantenerse fresco. Por lo demás, el camión continúa como el resultado de años de investigación de producto y desarrollo por parte de la compañía, la cual puso a la práctica todo su conocimiento sobre camiones vocacionales.

En el centro del 567 está una nueva cabina de aluminio que ha sido construida de una manera reforzada, para asegurar la durabili-

dad de la misma incluso bajo las condiciones de trabajo más demandantes. Para ello colocaron estratégicamente varios refuerzos de acero en la parte superior de los postes, así como en las esquinas traseras, los cuales aumentan la fuerza y optimizan la rigidez. De hecho, la cabina del 567 fue sometida a rigurosas pruebas en el Centro Tecnológico de Paccar en Mount Vernon, Washington.

## DISEÑO

Lleva la clásica parrilla ovalada de acero inoxidable característica de Peterbilt, la cual provee de protección contra grava y otras suciedades del camino gracias a la rejilla que lleva integrada. Por otro lado, el nuevo cofre Metton es bastante resistente gracias a la



vocacional: **PETERBILT 567**

#### TRANSMISIONES

- Fuller manual de 9, 10, 11, 13, 15 y 18 velocidades
- Fuller automatizada de 10, 11, 13 o 18 relaciones
- Allison automática de 4, 5 o 6 cambios

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles multihoja
- Peterbilt AirTrac

#### MOTORES

- Paccar PX-9 de 260 a 450 HP y 720 a 1,250 lb-pie
- Paccar MX-11 de 355 a 430 HP y 1,250 a 1,550 lb-pie
- Paccar MX-13 de 380 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Cummins ISX12 de 310 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie
- Cummins ISX15 de 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie
- Cummins Westport ISX12 G de 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie

#### SUSPENSIONES TRASERAS

- Peterbilt Air Leaf, FLEX Air, Low Air Leaf y Air Trac
- Reyco 79KB, 102 y 102AR
- Hendrickson HMX y RT
- Chalmers 854
- Neway ADZ

elasticidad de sus materiales, pudiendo absorber impactos que lo abollarían o cuartearían si estuviera fabricado de manera diferente. En cuanto al sistema de apertura del cofre, lleva una protección que dirige la energía alrededor del módulo de enfriamiento

en caso de un impacto.

Es excelente también el sistema de iluminación, el cual está diseñado para mejorar la visibilidad en el camino, reduciendo la fatiga en el conductor. Las luces "bajas" tienen un ciclo de vida de alrededor de dos mil horas,

mientras que las altas son de reflectores complejos. Además, incluyen una protección que ayuda a mantenerlos a salvo de los comunes "toques" en una zona de trabajo que de otro modo los dañarían quizá de manera irreversible. »»



## VDO RoadLog – soluciones ELD económicas.



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

**RoadLog**



Llame: (855)-ROADLOG  
Visite: [www.vdoroadlog.com](http://www.vdoroadlog.com)  
E-mail: [roadlog-sales@vdo.com](mailto:roadlog-sales@vdo.com)

**VDO**

El parabrisas panorámico te da un dominio total del panorama e incluye localizadores integrados en la estructura de la cabina que permiten realizar reparaciones de buena calidad en poco tiempo. Por otro lado, como los postes A llevan soportes estratégicamente colocados para añadirles resistencia, estos pueden ser 13% más delgados que otros diseños, algo que repercute de manera positiva en la visibilidad.

El 567 está disponible en dos configuraciones BBC, de 121 y de 115 pulgadas, para uso de día o con una selección de diferentes configuraciones de literas retráctiles. Estos últimos vienen en tres longitudes disponibles, 44, 70 y 80 pulgadas, todos con suficiente espacio habitable. Aunque sin duda la de 80 es la más cómoda y, gracias a la manera en que está construida, da la sensación de un diseño de cabina dormitorio integrado, al tiempo que mantiene la practicidad de una cabina para uso de día. Algo que puede afectar favorablemente el precio de reventa.

Por otro lado, el 567 puede ser ordenado con una amplia variedad de componentes de uso rudo y en diversas configuraciones que aumentan la capacidad de carga y optimizan la distribución del peso. El 567 está disponible como cabina detrás del eje (set-back front axle) para una mayor maniobrabilidad en zonas de trabajo congestionadas y con clasifi-



caciones de carga de hasta 22,000 libras.

Gracias a la instalación en ángulo del sistema de dirección, el cual incrementa en 9 grados el tope de las llantas respecto a otros diseños, el 567 tiene un diámetro de giro hasta nueve pies menor, algo que sin duda agradecerán los conductores que trabajen en lugares "apretados". El 567 está disponible con eje

delantero de giro sencillo, tándem o tridem, así como una amplia variedad de ejes de carga.

## MOTORES

Este vocacional tiene la friolera de 6 motores para elegir, siendo la estelar el Paccar MX-13, el cual incorpora tecnologías probadas y las más recientes innovaciones para mejorar la economía de combustible y presenta una nueva opción con 500 HP y 1,850 lb-pie. Por otro lado, ahora la novedad la pone la adición del MX-11, el cual tiene un rango de potencia de 355 a 430 HP y un par que oscila entre 1,250 y 1,550 lb-pie. Claro que si necesitas más potencia, también puedes pedir el 567 con el propulsor Cummins ISX15, que provee hasta 600 HP.

Como complemento están el Paccar PX-9, cuya potencia oscila de 260 a 450 HP y su torque de 720 a 1,250 lb-pie y un Cummins ISX12 con 310 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie. Por último, tenemos una opción para quienes necesitan combustibles alternos con el Cummins Westport ISX12 G, el cual utiliza gas natural para erogar hasta 400 HP y 1,450 lb-pie. En cuanto a las transmisiones, hay disponibles varias cajas Fuller, las manuales van de 9 a 18 velocidades y las automatizadas de 10 a 18 relaciones. La otra opción puede ser una Allison automática de 4, 5 o 6 cambios. >>



vocacional: **PETERBILT 567**



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

***SI NO ESTÁ RODANDO, NO ESTÁ GANANDO.***

Busque un distribuidor en [DaytonTruckTires.com](http://DaytonTruckTires.com)



**DAYTON™**  
TIRES FOR TRUCKERS™



## INTERIOR


Peterbilt puso mucho empeño tanto en la construcción como en los acabados de la cabina del 567. Adentro hay una mezcla de rudeza, durabilidad, confort y desempeño para el mercado vocacional. La cabina mide 2.1 metros de ancho, lo cual provee un interior espacioso, que además es callado y ergonómico para reducir al mínimo posible la fatiga del conductor.

El tablero resulta muy fácil de leer, pues todos los indicadores se ven claramente a través del volante; además, lleva una pantalla de 5 pulgadas, la cual despliega información importante como el número de RPM en que el conductor puede ahorrar más combustible. También está disponible un panel opcional que puede albergar hasta seis indicadores o el sistema de navegación y sonido de Peterbilt. La parte superior del tablero está fabricada con materiales suaves y durables, y lleva una charola donde podrás guardar las cosas que uses con mayor frecuencia.

Todos los controles e interruptores son fáciles de alcanzar para distraer lo menos posible al conductor. Los segundos tienen ilu-



minación trasera para una buena visibilidad nocturna, y la cabina lleva luces LED, las cuales le dan una imagen más actual y son hasta diez veces más duraderas que los focos incandescentes convencionales. En cuanto al volante, hay dos opciones. El estándar es de

18 pulgadas y cuatro brazos, mientras que el Premium está forrado de piel y tiene controles del sistema de sonido y de cruceo. Ambos son ajustables en altura y profundidad, con lo que será fácil que encuentres una posición cómoda de manejo. 

vocacional: **PETERBILT 567**

30

ENERO DE 2017 | TRANSPORTE LATINO

# SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

**¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?**

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

**¿Cuál es su título y posición**

- Gerente de flota
- Encargado de mantenimiento
- Técnico
- Chofer
- Gerente concesionario

**¿Cuál es su camión preferido?**

- Freightliner
- International
- Kenworth
- Volvo
- Peterbilt
- Western Star
- Mack
- Sterling

**¿Quién repara su camión?**

- Lo hace usted mismo
- Truck Stop
- Taller independiente
- Concesionario

**¿Dónde trabaja?**

- California
- 11 Western
- 48 Estados
- Otros

**¿Cuál es su aceite preferido?**

- Shell
- Lucas Oil
- Mobil
- Chevron
- Texaco
- Otro

**¿Qué compañía de celular usa?**

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

**¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?**

- 6 meses
- 1 año
- 2 años
- 3 o más años

**Su motor preferido es:**

- S-60 Detroit
- CAT
- Cummins
- Volvo
- Mack
- International

**Su neumático preferido**

- Firestone
- Michelin
- Dayton
- Hankook
- BFGoodrich
- Goodyear
- Dunlop
- Bridgestone

**Lo más importante del camión para usted es:**

- El consumo
- La comodidad
- La potencia
- La velocidad

**Su edad es:**

- 25-30
- 31-40
- 41-49
- 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"/> |

# MIL CARAS

## MAN TGX

LA FIRMA ALEMANA MAN TIENE EN EL TGX UNO DE LOS CAMIONES PARA ARRASTRES LARGOS MÁS INTERESANTES DE EUROPA. GRAN CAPACIDAD DE CARGA, EXCELENTE DURABILIDAD, MOTORES EFICIENTES Y UN INTERIOR CONFORTABLE SON SOLO ALGUNOS DE LOS PUNTOS QUE HACEN DEL TGX UNA EXCELENTE ALTERNATIVA. »



ProfiDrive®

MAN Support  
ProfiDrive

ProfiDrive®  
Safety & Economy Training

Verkehrsunfall: EU-Pendlerverkehr-Projekte  
**ProfiDrive®**  
Safety & Economy Training  
Mit Sicherheit wirtschaftlich

M AN 602

M VH 905



POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

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

Más eficiencia en cada gota de diesel, este es el principio detrás de los motores Common Rail de MAN. En ellos se combina la dinámica más poderosa y el mejor desempeño con costos de servicio atractivos y un bajo consumo de combustible. La manera en que el poder y facilidad al conducir trabajan juntos se acentúa con la caja de cambios automáticos TipMatic, con la cual puedes avanzar en términos de comodidad y economía, algo a lo que también ayudan los tres tipos de cabinas entre los que puedes elegir.



## DISEÑO

Los espejos del MAN TGX están diseñados para una mejor visibilidad y mayor seguridad. Además de sus espejos principales de ángulo



del mundo: **MAN TGX**



amplio, que se calientan y ajustan electrónicamente, cuenta con un espejo de rampa que tiene un campo de visión particularmente amplio y un espejo frontal del lado del con-

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

Con su sistema de faros el MAN TGX ilumina los caminos con una nueva luz. Sus reflectores rotatorios y lámparas H7 de larga vida, o luces de xenón como equipo especial, logran una amplia iluminación del camino. Una

ventaja en las curvas es su luz de inflexión (opcional), que se enciende automáticamente si la luz intermitente se activa a velocidades de hasta 18 millas por hora. Para mayor seguridad, existe una luz para conducción diurna y una luz para maniobras en la entrada del copiloto, algo que solamente MAN ofrece. Las luces de estacionamiento y los cuartos están diseñados con tecnología LED que les permite durar tanto como el mismo vehículo y satisfacer la más alta demanda. >>



**EN DETALLE**  
FICHA TÉCNICA

**MOTORES**

- D20 de 10.5 litros con 360 HP y 1,330 lb-pie
- D26 de 12.4 litros, con 400 a 480 HP y 1,400 a 1,700 lb-pie
- D38 15.2 litros, con 520 a 640 HP y 1,850 a 2,212 lb-pie

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

- Muelles paralelos
- Muelles / neumática
- Neumática

**TRANSMISIONES**

- Manual de 16 velocidades
- Automatizada de 12 velocidades

**SUSPENSIÓN TRASERA**

- Muelles paralelos
- Muelles / neumática
- Neumática



## MOTORES

MAN tiene tres diferentes opciones para satisfacer todas las necesidades de carga. El más pequeño es el D20 de 6 cilindros con una potencia de 360 HP y un par máximo de 1,330 lb-pie. Le sigue el D26, también de seis cilindros, cuyo rango de potencia oscila de 400 a 480 HP y el torque va de 1,400 a 1,700 lb-pie. Por último, la más reciente adición es una mecánica diseñada para quienes necesitan más potencia, pues el motor D38 de ocho cilindros de 15.2 litros tiene una potencia de 520 a 640 HP (esta última solo para aplicaciones especiales) y un torque que va de 1,850 a 2,212 lb-pie. Todos ellos operan bajo los estrictos estándares ambientales de la norma Euro 6 y producen más poder con menor consumo de combustible y una vida útil más larga.

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

## INTERIOR

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





# Mente Profunda

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



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

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

©2016 CMA, LLC.

THE SMART MONEY IS ON



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

Sólo un vistazo rápido y el conductor sabrá lo que está ocurriendo. Este es el principio detrás del panel central de instrumentos. Detrás de un vidrio antirreflejante los paneles de instrumentos análogos y digitales le muestran al conductor la información que necesita y su visualizador LCD es el foco. Un menú sencillo permite la recuperación simple de los datos de operación e información de servicio del vehículo. El visualizador opcional para el eje de carga, por ejemplo, permite al conductor hacer uso completo de la carga útil sin sobrecargar el vehículo. Además de esto, se integran al manejo de información componentes como teléfono y radio.

## SEGURIDAD

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


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



más relajado al integrar al vehículo en el tráfico armoniosamente. El ACC minimiza el riesgo de colisiones por alcance.

Si la presión en las llantas está dos barras debajo del nivel óptimo, puede incrementar el consumo de combustible hasta 0.2 litros por cada 62 millas, por ello el TGX incorpora un Sistema de monitoreo de la presión en los neumáticos (TPM), que verifica que la presión de aire sea adecuada y ayuda a eliminar el 90% de las ponchaduras. Además, la mezcla de materia-

les y construcción de los neumáticos reduce la deformación, minimizando así la resistencia a la rodadura y consumo de combustible.

En resumen, el MAN TGX es un excelente camión para quienes buscan una alternativa en el transporte de largas distancias. Sus motores potentes y eficientes, al igual que los espaciados intervalos de servicio y su durabilidad "a prueba de balas", te ayudarán a mantener bajos los costos de operación, elevando así el margen de ganancia. 





# MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible



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

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

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



**zMAX**  
Micro-lubricant  
[www.zMAX.com](http://www.zMAX.com)

Advance  
Auto Parts

AutoZone

MADE  
IN USA

O'Reilly AUTO PARTS  
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Walmart

# ¿QUIERES SER CAMIONERO?


## PASO 1

### HAZ LA TAREA

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



## PASOS PARA COMENZAR

OBTENER UNA LICENCIA COMERCIAL DE MANEJO (CDL POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) Y CONVERTIRTE EN UN CAMIONERO PROFESIONAL ES UNA OPORTUNIDAD QUE PUEDE PAGAR MUY BUENOS DIVIDENDOS, ADEMÁS DE LLEVARTE A CONOCER POR CARRETERA EL PAÍS Y CONOCER A GENTE MUY INTERESANTE EN EL CAMINO. POR ELLO, DURANTE EL PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO LES PRESENTAREMOS UNA PEQUEÑA GUÍA DE DOCE PASOS PARA INICIARSE EN ESTE FASCINANTE MUNDO. 

## PASO 2

### PLANEA TU RUTA

Hay más de una manera de convertirte en un camionero y el sistema de licencias refleja la variedad de trabajos al volante disponibles. Lo primero que tienes que hacer es ver los tipos de carreras,

como llevar cargas por carretera, manejar entre depósitos de manera regional con cargas mixtas y muchas otras más. Las clasificaciones de A, B y C para la licencia determinan el tamaño máximo y el tipo de vehículo que legalmente estarás autorizado para operar.

**CLASE A.** Es la menos restrictiva y te permite manejar varios de tractores y tráileres, vehículos de todo tamaño y pesos mayores a 26,001 libras.

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

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



Determinar cuál vas a necesitar y qué autorizaciones y restricciones aplican marcará los detalles de tu plan para obtener tu CDL. Es mejor aplicar para el nivel de calificación más alto, pues te permitirá acceder a un mayor número de ofertas de trabajo. Lo siguiente es encontrar un vehículo adecuado en el cual tomar el examen de manejo de manera que cumplas con los requerimientos de tu clasificación de CDL. Tendrás que conseguir prestado o rentado el tracto-camión, van de carga o el vehículo comercial adecuado para practicar y tomar el examen.

## PASO 3

### REÚNE TUS DOCUMENTOS

Vas a necesitar una licencia de manejo particular del estado en el que

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



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

## CAMRY 2017

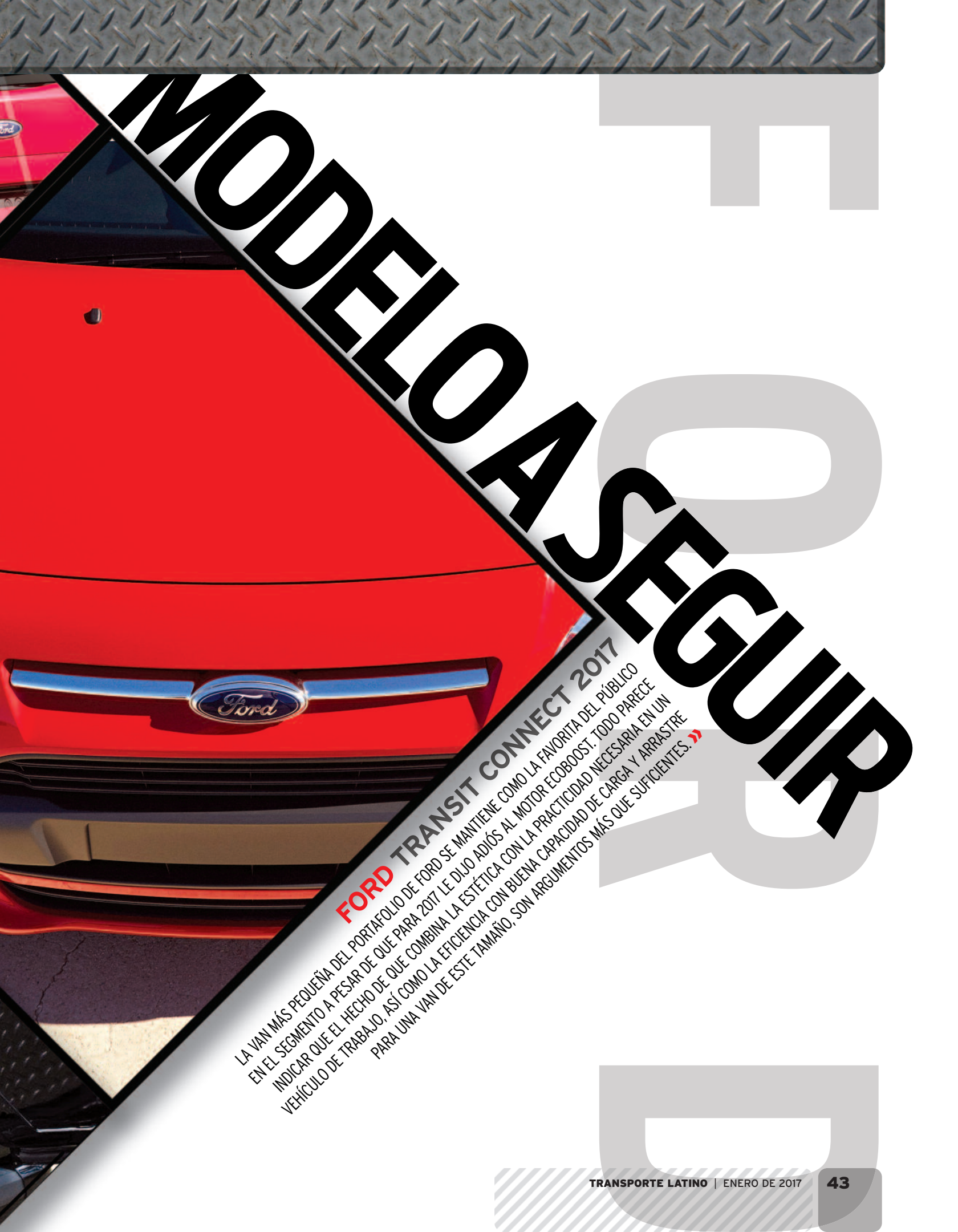
Con un diseño exterior agresivo, paddle shifters y suspensión deportiva disponibles, podrás desearlo todo.

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



Vayamos  
Juntos





# FORD TRANSIT CONNECT 2017

**FORD** TRANSIT CONNECT 2017  
LA VAN MÁS PEQUEÑA DEL PORTAFOLIO DE FORD SE MANTIENE COMO LA FAVORITA DEL PÚBLICO EN EL SEGMENTO A PESAR DE QUE PARA 2017 LE DIJO ADIÓS AL MOTOR ECOBOOST. TODO PARECE INDICAR QUE EL HECHO DE QUE PARA 2017 LE DIJO ADIÓS AL MOTOR ECOBOOST. TODO PARECE VEHÍCULO DE TRABAJO, ASÍ COMO LA ESTÉTICA CON LA PRACTICIDAD NECESARIA EN UN PARA UNA VAN DE ESTE TAMAÑO, SON ARGUMENTOS MÁS QUE SUFICIENTES. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / IVO CUTZARIDA

Las vans de carga son uno de los vehículos comerciales más útiles del mundo, pero la realidad es que no todo el mundo necesita algo tan grande como una van de tamaño completo (como la Transit, la Sprinter de Mercedes-Benz o la GMC Savana), quizá se trate de un negocio de estética canina o reparto de flores, el punto es que más no siempre es mejor, y ese es justamente el nicho que Ford ataca con la Transit Connect.

Hay dos variantes la Cargo y la Wagon (pasajeros), pero en esta ocasión nos centraremos en la primera. En pocas palabras, se trata de un vehículo eficiente y versátil para aquellos que se preocupan por reducir costos. Eso sí, si lo tuyo es el transporte de pasajeros te recomendamos echar un vistazo al sitio de Ford, pues los respaldos de los asientos se pueden doblar o de plano quitar todos los asientos por si algún día necesitas llevar carga. ¡Muy útil!

Para satisfacer las necesidades de los clientes en Estados Unidos, está disponible en dos longitudes y con dos niveles de equipamiento. La capacidad de carga es de hasta 1,620 libras y la de arrastre hasta 2,000 con los aditamentos necesarios. La pelea en este nicho es cada vez más reñida y, hasta el momento, estos son sus contrincantes: Nissan NV200, Chevrolet City Express, Ram Cargo Van y la “nueva” Mercedes-Benz Metris.



### DISEÑO

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



utilitario: **FORD TRANSIT CONNECT 2017**





**EN DETALLE**  
FICHA TÉCNICA

**MOTORES**

- Duratec de 2.5 litros con 169 HP y 171 lb-pie

**TRANSMISIÓN**

- Automática de 6 velocidades

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

- Independiente McPherson

**SUSPENSIÓN TRASERA**

- Eje rígido con barra de torsión

**PRECIO**

- Desde 23,010 dólares



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

## INTERIOR

La cabina de la segunda generación de la Transit Connect es bastante más habitable que la de la primera, con controles multifunción en el volante, similares a los del Focus, que manejan las dos pantallas de información y la entrada de audio auxiliar para poder cambiar la música que lleves en tu teléfono sin apartar la vista del camino. Algo muy útil es que hay disponible como opción una segunda fila de asien-



tos, que evita sacrificar el uso como coche familiar. Cargar y descargar resulta cómodo incluso en espacios pequeños gracias a las puertas corredizas en los costados y el que las puertas traseras abren bastante resulta muy práctico para introducir cosas a la van.

Hay muchas soluciones prediseñadas como gabinetes y un sistema de repisas en los costados. Y la tecnología se hace presente con el sistema de diagnóstico y productivi-

dad a distancia Crew Chief, una interfaz basada en la red que puede ser muy útil para crear una ruta para que el conductor vaya a recoger un paquete urgente, por ejemplo. Por supuesto, está disponible el sistema de navegación SYNC 3, aunque solo para la versión más equipada (XLT). Entre sus características está un desempeño rápido, reconocimiento de voz mejorado y pantalla táctil de 6.5 pulgadas. >>



Copyright © 2015 Uniroyal, Inc. All Rights Reserved.

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

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



15MTT10145-129H-SP



## MOTORES Y TRANSMISIÓN

Ciertamente, Ford ahora hace vehículos globales, pero eso no quiere decir que no estén adaptados para cada mercado. En Estados Unidos los motores disponibles solían ser dos, un Duratec de 2.5 litros con 169 HP y 171 lb-pie, y un EcoBoost, el cual ya no está a la venta. Lo más probable es que esta esta movida se deba a que la demanda por el EcoBoost -que era 1,000 dólares más caro- haya sido muy poca; todo parece indicar que las dos millas extra por galón que otorgaba respecto a las 23 del Duratec no fueron suficientes para convencer a la gente de optar por esta mecánica. Lo que sí puedes pedir es que le añadan un kit para utilizar gas natural o propano líquido. En cuanto a la transmisión, es automática de seis velocidades, algo que resulta más que cómodo para el trabajo para el que fue diseñada esta van.



## SEGURIDAD

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

■ V7-38-ARTCAR

# B.R.M.

.. Chronographes ..

■ V12-44-ARTCAR



C  
A R T  
R

  
DAORO

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

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

CAMIONETA: RAM 2500

# LÍDER DE LA MANADA

**RAM** 2500 HD

EL SEGMENTO DE LAS CAMIONETAS DE USO RUDO TIENE UN CLARO JEFE EN LA RAM 2500 HD, PUES COMBINA LOS MOTORES MÁS POTENTES DEL SEGMENTO A GASOLINA Y A DIESEL, IMPRESIONANTES CAPACIDADES DE CARGA Y ARRASTRE Y GRAN DISEÑO EXTERIOR E INTERIORES QUE BIEN PODRÍAN SER LOS DE UN AUTO DE LUJO. »



La Ram 2500 Heavy Duty lleva mucho tiempo como la rival más grande y más agresiva en el segmento de pickups de tres cuartos a una tonelada gracias a un motor seis en línea diesel Cummins con un torque monumental y a una impresionante capacidad de arrastre los cuales, gracias al incremento que los ingenieros hicieron el año pasado, alcanza las 800 lb-pie en el propulsor y una capacidad máxima de remolque de 17,980 libras.

Y si bien este tipo de números son los que acaparan titulares, Ram también ha puesto mucha atención en mejorar el diseño y el interior, pues son dos rubros cada vez más importantes para el público meta (que claramente no se conforma con poca cosa). Esto es más notorio en la versión Limited, que replica mucho la imagen de la Ram 1500 con una interesante parrilla y una ostentosa cabina.

Pero no creas que las comodidades, como el sensor de estacionamiento en la defensa delantera o la cámara de reversa que te resultan muy útiles para maniobrar en espacios cerrados, han disminuido su capacidad laboral, para nada, la Ram 2500 HD mantiene la suspensión trasera de cinco brazos con resorte helicoidal, aunque también está disponible una neumática como equipamiento opcional.

## DISEÑO

Si estás buscando una camioneta que te separe del resto de los mortales, no tendrás más opción que elegir la versión Limited, pues la distintiva parrilla cromada en forma de X con barras horizontales le da una carácter muy especial. El resto de las versiones llevan la parrilla tradicional que, si bien no es tan llamativa, no luce nada mal. Fuera de la Tradesman y la Power Wagon, todas llevan cromo en la parrilla, defensas, espejos retrovisores y manijas de las puertas.

Por lo demás, la camioneta mantiene esa estampa de fuerza bruta que la caracteriza y deja claro que se trata de un vehículo para trabajo pesado. El cofre tiene la clásica forma de tres volúmenes y la cintura de la camioneta es muy elevada, casi a la altura del marco de la ventana. En cuanto a los rines, las opciones van de unos de acero de 17 pulgadas hasta unos cromados de 20.

Como esta camioneta tiene que hacer algo más que lucir bien, la defensa delantera tiene dos ganchos de arrastre montados en el bastidor; mientras que en la parte trasera encontrarás una bola de enganche Clase V con conecto-



res para cableado de cuatro y siete pines. Si tienes pensado remolcar cosas muy pesadas, puedes pedir que te la den con una quinta rueda Mopar en la caja y olvidarte así de com-

prar más equipamiento en otro lado. También lleva una placa en la parte inferior para protegerla de los obstáculos fuera de la carretera.

La ya mencionada cámara de reversa fue



mejorada para ofrecer un mejor funcionamiento. Montada en la luz de freno que está en la trase-  
ra superior de la cabina, transmite la imagen a la  
pantalla de 8.4 pulgadas del sistema de infoteni-

miento Uconnect y no al espejo retrovisor, como  
lo hacía anteriormente. Gracias a esto, engan-  
char tráileres con quinta rueda o bolas de  
enganche de cuello de cisne es muy sencillo.

## MOTORES Y TRANSMISIONES

Sin duda, la estrella de este departa-  
mento es el impresionante seis en línea de  
6.7 litros firmado por Cummins, el cual  
tiene una potencia de 370 HP y un torque  
de 800 lb-pie. Por supuesto, no todo el  
mundo necesita esta monstruosidad bajo el  
cofre, por lo cual la alineación la completan  
otros dos motores. El más pequeño es un  
V8 Hemi de 5.7 litros con 383 HP y 400 lb-  
pie. Es interesante que ahora exista la posi-  
bilidad de pedir uno que usa gas natural  
(CNG por sus siglas en inglés) con cabina  
regular y sin doble tracción.

Si necesitas un poco más de poder, Ram  
pone a tu disposición el V8 de gasolina más  
potente del mercado, un Hemi V8 de 6.4  
litros con 410 HP y 429 lb-pie, con el cual la  
Ram 2500 HD mantiene la distancia sobre sus  
rivales de GM y Ford. >>



Como las transmisiones normales no pueden manejar el masivo par del Cummins turbodiesel de 6.7 litros, para utilizarlo necesitas una caja automática 66RFE de seis cambios; el resto de los motores también lleva una caja automática de seis velocidades, pero menos extrema. Si pides tracción total, tienes dos opciones de cajas reductoras, ambas de BorgWarner, una de ellas con cambio manual, de la vieja escuela, y la otra más moderna con cambio controlado electrónicamente.

Como un guiño a los más puristas, también es posible pedir una caja manual con el mismo número de relaciones, aunque no está disponible en todas las versiones. Eso sí, tenemos que darle crédito a Ram por ser el último fabricante de pickups de uso rudo en hacerlo. Sí, esta caja baja el torque del Cummins a "solo" 660 libras-pie, pero el empuje que tiene en primera la hace idónea para quienes necesitan mucha potencia a baja velocidad, como rancheros, granjeros, mineros y todos aquellos que rara vez visitan la autopista remolcando algo.

La suspensión merece una mención aparte porque la Ram ofrece la mejor del segmento. La configuración es de cinco brazos con resorte helicoidal y eje sólido, lo cual ofrece una mejor articulación fuera del asfalto y un manejo más suave con o sin carga. En cuanto al eje delantero, todas



llevan una suspensión de tres brazos. Por supuesto, si quieres un trayecto más suave, puedes pedir una suspensión neumática, que además te permite nivelar automáticamente la carga.

En cuanto a los precios, el rango es bastante amplio, pues la "humilde" Tradesman arranca en 31,780 dólares, pero la Power Wagon Laramie alcanza los 57,680. Y eso si no te alocas a la hora de elegir equipamiento opcional.

## INTERIOR

Como ocurre en el exterior, lo más interesante pasa en la versión Limited, que es la más equipada y lleva una cabina tapizada en cuero de color negro casi completamente. Ahora que si prefieres otros colores, quizá prefieras la piel café con insertos de madera real que lleva la Longhorn. Por supuesto, la consola central tiene dos enormes posavasos y un área de carga con puerta corrediza a su izquierda, para las cosas que no quieres dejar a la vista. Además, lleva un soporte para tu smartphone o tablet.

El tablero está muy bien diseñado y lleva controles para el aire acondicionado y el equipo de sonido que son muy fáciles de utilizar. Si no quisiste el sistema Uconnect, recibes una pantalla de nada despreciables 3.5 pulgadas en la consola central en lugar de la inmensa de 8.4" de aquel, además de una de 7" ubicada en el panel de instrumentos.

Como ya es costumbre, hay tres tipos de cabina: regular, Crew y Mega. El espacio para las piernas de los pasajeros traseros en la Crew ya es bastante amplio, pero los afortunados que viajen en una Mega se sentirán a bordo de una limusina con todo y respaldos reclinables. Y cuando necesites llevar algo que no se pueda mojar, encontrarás espacio para hacerlo debajo de la banca trasera. **TFL**

K E A N U R E E V E S

CHAPTER  
**JOHN WICK 2**

02.10.17

[MPAA: R]  
LIONEL LINN PRODUCTION  
A JOHN WICK  
BY JOHN WICK  
JOHN WICK MOVIE

LA HISTORIA DE LA TOTALMENTE NUEVA  
**SILVERADO Z71 DEL 2016**

DIRECTO DE QUIENES LA CREARON

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





## JEFF LUKE

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

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

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

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

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

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

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

*Jeff Luke*

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



## JORDAN LEE

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

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

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

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

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



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

# NUEVA GENERACIÓN

## ACEITES API CK-4 Y FA-4

LA MÁS RECIENTE GENERACIÓN DE ACEITES DEL INSTITUTO AMERICANO DEL PETRÓLEO YA ESTÁ EN EL MERCADO. ENTÉRATE CUÁLES SON LAS DIFERENCIAS ENTRE LAS NUEVAS CATEGORÍAS Y CUÁL ES LA INDICADA PARA AYUDARTE A OBTENER UNA MEJOR ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE, REDUCIR LAS EMISIONES CONTAMINANTES Y ALARGAR LA VIDA DE TU MOTOR.

POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

**E**l pasado 1 de diciembre llegó a los anaqueles la siguiente generación de aceites para motores de uso rudo, los cuales obedecen a la Categoría Propuesta 11, mejor conocida como PC-11, que forma parte de los esfuerzos de la Administración Federal para la Seguridad del Tráfico en Carretera (NHTSA por

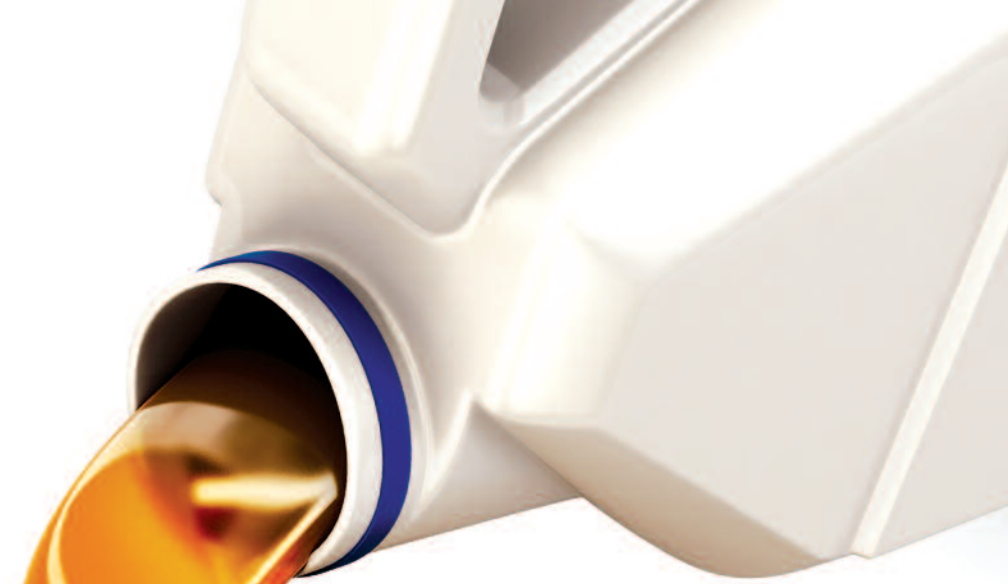
sus siglas en inglés), el Instituto Americano del Petróleo (API por sus siglas en inglés) y la Agencia para la Protección al Medio Ambiente (EPA por sus siglas en inglés) para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero utilizando motores a diesel más limpios. Los aceites son parte esencial de este proceso, por lo cual la nueva generación tiene un mejor control de la oxidación, aireación y estabilidad al corte. »





# CK-4

# FA-4



en la ruta: **ACEITES** API CK-4 Y FA-4

La nueva generación consta de dos categorías: API CK-4 y FA-4, las cuales se desarrollaron con el objetivo de rebasar la economía de combustible lograda con los aceites CJ-4. Por ahora, esta nueva categoría de aceites se ha catalogado como PC-11A y PC-11B. A pesar de que la tecnología de motores y aceites ha tenido una mejora continua a lo largo del tiempo, la nueva categoría PC-11 representa el cambio más grande y con mayor impacto en décadas para la industria del transporte. Estas nuevas categorías fueron desarrolladas tras años de trabajo conjunto entre las industrias de aceites y aditivos y los fabricantes de motores; además, una diferencia significativa del desarrollo es la presentación de dos nuevos estándares de aceites de manera simultánea por parte de la API, algo que no ocurría desde 1994 cuando presentaron los API CF y CF-2.

Por supuesto, la API ha venido haciendo esto durante mucho tiempo, desde los años cuarenta, para ser más exacto. Usualmente, los nuevos estándares de aceites se desarrollan para proteger las tecnologías de motores actuales y nuevas, cumplir con requerimientos gubernamentales y para asegurar que las pruebas sean correctas para medir el desempeño del aceite para motores. Todos estos factores fueron tomados en cuenta durante el desarrollo de los API-CK4 y FA-4.

### **API CK-4**

Esta categoría describe aceite utilizados en motores a diesel de cuatro tiempos para alta velocidad, diseñados para cumplir con las normas de emisiones de escape de para los modelos de carretera 2017 en adelante y la norma Tier 4 para los de no carretera. Estos aceites funcionan para motores de años anteriores y están formulados para utilizarse en aplicaciones con diesel cuyo contenido de azufre sea de hasta 500 ppm (partículas por millón). Sin embargo, el uso de estos aceites con combustibles cuyo contenido de azufre sea mayor a 15 ppm podría afectar la duración del sistema de postratamiento de emisiones y/o los intervalos de recambio.

- Los aceites CK-4 son especialmente efectivos manteniendo la duración del sistema de control de emisiones cuando se utilizan filtro de partículas u otros sistemas avanzados de postratamiento. Están diseñados para proveer una mayor protección contra la oxidación, pérdida de viscosidad y aireación, así como contra intoxicación del catalizador, obstrucción del filtro de partículas, desgaste del motor, depósitos en los pistones, degradación a temperaturas altas y bajas e incremento en la viscosidad debido a la suciedad. »»



- La mayoría de los fabricantes que recomiendan aceites CJ-4 sugerirá utilizar los CK-4, ya que estos le dan una mejor protección a los motores a diesel actuales.
- Los aceites FA-4 han sido diseñados para utilizarse con motores a diesel con tecnología nueva que hayan llegado al mercado del 2016 en adelante. Quizá algunos fabricantes recomienden los aceites FA-4 para modelos anteriores, pero es probable que quienes utilizan aceite CJ-4 empleen el aceite CK-4 en sus vehículos.

• Los aceites CK-4 sobrepasan los criterios de desempeño de los CJ-4, CI-4 con CI-4 PLUS, CI-4 y CH-4, y pueden lubricar efectivamente motores que soliciten estas categorías. Cuando uses estos aceites con combustibles con más de 15 ppm de azufre, consulta al fabricante del motor para obtener reco-

mendaciones sobre los intervalos de servicio.

### API FA-4


Esta categoría describe ciertos aceites XW-30 especialmente formulados para utilizarse en algunos motores a diesel de cuatro tiempos de alta velocidad, diseñados para

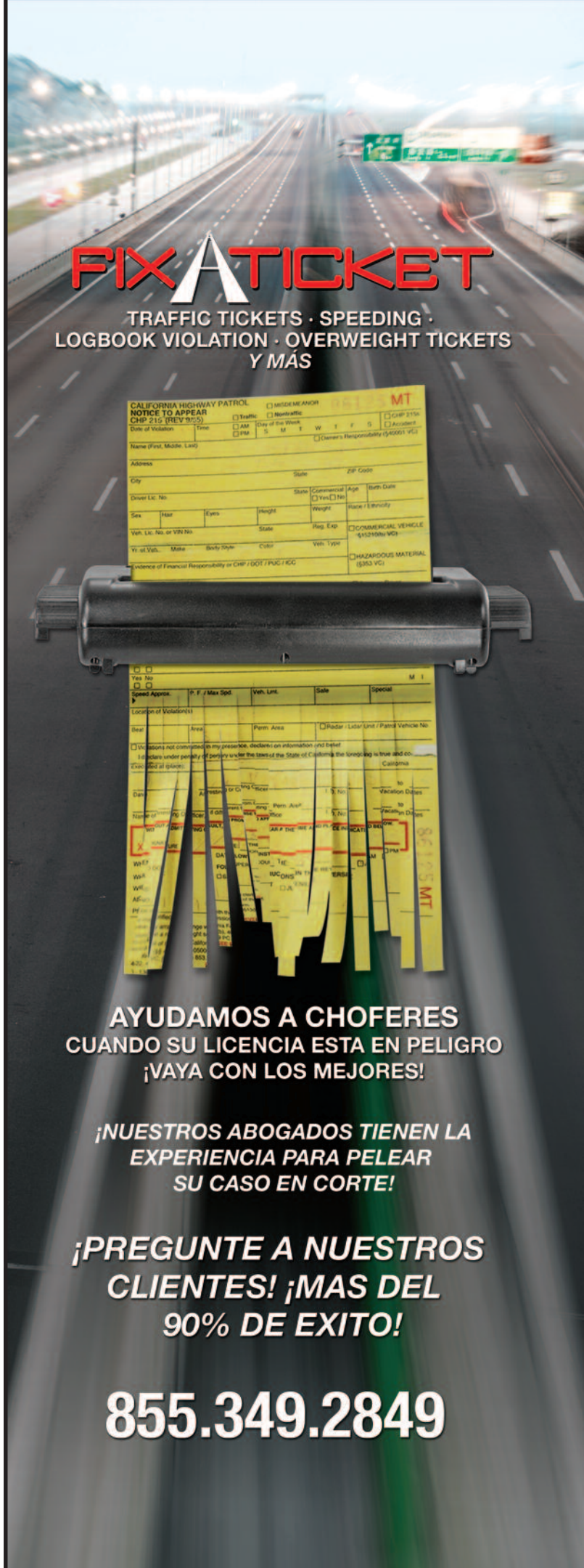
cumplir los estándares de emisiones de gases de efecto invernadero para camiones de carretera modelo 2017. Están formulados para ser usados en aplicaciones de carretera con combustible cuyo contenido de azufre sea de hasta 15 ppm.

• Los aceites FA-4 son mezclados a rango de viscosidad de corte elevado de alta temperatura de 2.9cP-3.2cP para ayudar a reducir las emisiones GHG. Son especialmente efectivos para mantener la duración del sistema de control de emisiones cuando se utilizan filtro de partículas u otros sistemas avanzados de postratamiento. Están diseñados para proveer una mayor protección contra la oxidación, pérdida de



viscosidad y aireación, así como contra intoxicación del catalizador, obstrucción del filtro de partículas, desgaste del motor, depósitos en los pistones, degradación a temperaturas altas y bajas e incremento en la viscosidad debido a la suciedad.

- Los aceites FA-4 no son intercambiables ni compatibles con modelos anteriores de aceites CK-4, CJ-4, CI-4 con CI-4 PLUS, CI-4 y CH-4. Por lo mismo, es importante que leas las recomendaciones del fabricante del motor para determinar si los aceites API FA-4 son aptos para tu camión. No se recomiendan para combustibles con más de 15 ppm de azufre. 



# FIX A TICKET

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



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

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

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

**855.349.2849**



**Comprar**

## **LOS PROS Y CONTRAS DE COMPRAR O ARRENDAR**

CUANDO LLEGA EL MOMENTO DE BUSCAR UN NUEVO CAMIÓN, SON POCOS QUIENES TIENEN EL DINERO -O LAS GANAS DE HACER UN PAGO TAN GRANDE- PARA NO RECURRIR AL FINANCIAMIENTO. PERO ¿CUÁLES SON LAS OPCIONES QUE HAY AHÍ AFUERA Y CUÁL ES LA QUE MÁS TE CONVIENE? ¿UN FINANCIAMIENTO TRADICIONAL O UN ARRENDAMIENTO? AL FINAL, ESA DECISIÓN SOLO LA PUEDES TOMAR TU, PERO EN ESTE ARTÍCULO PODRÁS DARTE UNA IDEA DE LOS PROS Y CONTRAS DE CADA UNO. »



**VS**



No estamos descubriendo el hilo negro si afirmamos que, en la última década, comprar un camión nuevo se ha convertido en una meta poco realista para muchos propietarios-operadores y transportistas pequeños debido a que los precios van de 140 a 150 mil dólares. El incremento constante se ha derivado de la aparición de ronda tras ronda de estándares de emisiones, las cuales han elevado sustancialmente los costos de los motores.

Anteriormente, comprar un camión de menos de 100 mil dólares usualmente tomaba 48 meses y los términos de los préstamos tradicionales estaban hechos para acabar de pagar antes de que la garantía venciera, de modo que muchos compradores mantuvieran bajos los costos de mantenimiento y maximizaran el valor de reventa.

Ahora, debido al tamaño de los pagos mensuales, no es raro ver plazos a 60, 72 o incluso a 84 meses; especialmente cuando se trata de propietarios-operadores, dice Troy Dickens, gerente general de Rush Truck Center en Nashville, Tennessee. Para un prestatario con buen historial crediticio, una compra con 7 por ciento de interés, sin pago inicial y un plazo de 60 meses tendría un pago mensual de \$2,558. Hace no mucho tiempo, era posible pagar un camión de 80 mil dólares en un año menos (cuatro) por solo \$1,916 al mes.

El cambio en la asequibilidad ha hecho del arrendamiento (leasing) y del arrendamiento con opción a compra alternativas cada vez más populares. La mayoría de los propietarios-operadores optan por la segunda opción por el derecho de propiedad que ofrece, con equidad en el capital al final del plazo. Las consideraciones al evaluar cualquier decisión de compra o renta van desde el costo total sobre los términos del acuerdo, la fuente, las implicaciones fiscales y las necesidades individuales a largo plazo de la empresa. Sin embargo, la mayoría de los propietarios-operadores que compran un camión nuevo prefieren utilizar el probado y comprobado préstamo tradicional como opción de financiamiento, hasta un 80 por ciento en el caso de Rush Truck Centers.

“Un conductor que tiene mucho capital, efectivo para el pago inicial, buen historial crediticio, etc., seguramente preferirá un préstamo tradicional donde él es el

titular del derecho del camión”, comenta Todd Amen, presidente del proveedor de servicios empresariales ATBS. Por el otro lado, un “conductor que tenga poco capital, mal historial crediticio, etc., probablemente tomará un arrendamiento, donde la compañía financiera tiene el título del derecho del camión”, completa. “Hay muchas razones para esto, pero una de las más signifi-

cativas es que estos son programas con devoluciones/requisiciones”. Si el conductor no puede mantenerse al día con los pagos, “la compañía financiera puede recuperar y volver a poner el camión en el mercado con mayor rapidez y eficiencia si es la titular del derecho”.

Por supuesto, hay muchas variaciones sobre esta idea: El arrendamiento con



# CAMIÓN DE \$150,000 CON ARRENDAMIENTO A 60 MESES

|                                     | Año 1    | Año 2    | Año 3    | Año 4    | Año 5   |
|-------------------------------------|----------|----------|----------|----------|---------|
| <b>DEDUCCIÓN DE LA DEPRECIACIÓN</b> | \$25,500 | \$49,500 | \$49,500 | \$25,500 | \$0     |
| <b>DEDUCCIONES DE INTERESES</b>     | \$9,677  | \$7,800  | \$5,788  | \$3,630  | \$1,315 |

## PRÉSTAMO CONVENCIONAL SIN PAGO INICIAL E INTERÉS DEL POR CIENTO

**Pago mensual:** \$2,970

**Qué tienes al final:** la propiedad, con la capacidad de aumentar tus ganancias al terminarse los pagos mensuales.

**Qué no tienes:** \$178,200 en capital e intereses

**Implicaciones fiscales:** la compra de equipo es un bien depreciable durante tres años con deducciones normalmente durante cuatro años fiscales. También puedes deducir los pagos en intereses en cualquier plan de compra. Utilizando una fórmula de depreciación lineal, con el 17% del monto de compra deducido en el primer y el cuarto años y un 33% en los años dos y tres, las deducciones del costo total del préstamo se distribuirían como se muestra en la tabla. El que las deducciones de intereses se reduzcan y la depreciación caiga en el quinto año podría causar que la empresa subiera a una categoría tributaria más alta.

Cláusula de Ajuste al Terminar el Alquiler (TRAC por sus siglas en inglés), la forma básica de arrendamiento con opción a compra, tiene el objetivo de que la responsabilidad sea compartida entre el arrendador y el arrendatario.

Este instrumento le da al propietario-operator el derecho de propiedad al final del arrendamiento al tiempo

que reduce el desembolso de efectivo durante ese periodo. El operador puede elegir entre pagar el remanente, o pago final, al terminar el plazo o tomar cualquier capital que pueda tener -si es que el camión vale más que la cantidad final adeudada-, y cambiar a un nuevo camión, utilizando el capital como pago inicial. »

## ARRENDAMIENTO TRAC SIN PAGO INICIAL Y REMANENTE DEL 15 POR CIENTO AL FINAL DEL PLAZO

**PAGO MENSUAL:** \$2,539 (más un promedio de \$375 ahorrados cada mes para hacer el pago final (22,500) aunque no es obligatorio).

**QUÉ TIENES AL FINAL:** Propiedad del camión y la capacidad de operar sin tener que hacer el pago mensual.

**QUÉ NO TIENES AL FINAL:** \$174,840 de los pagos del préstamo.

**IMPLICACIONES FISCALES:** los pagos del arrendamiento son deducibles como un gasto de negocios

directo. Reducen los ingresos gravables cada año bajo los términos de cualquier arrendamiento -en este caso \$30,468 al año-. Comparado con la compra tradicional, las deducciones son menores en los primeros tres años, casi iguales en año cuatro y mucho más altas en el último año del arrendamiento. Más aún, después de hacer el pago residual para comenzar el sexto año, ese pago se toma como una inversión en un bien depreciable, tal como con el préstamo de compra. Asumiendo que se ahorran \$375 mensuales para cubrir el pago residual, la depreciación lineal durante cuatro años fiscales deduciría \$3,825 en los

años 6 y 9 y \$7,425 en los años 7 y 8.

Cuando el comprador utiliza algo como un calendario de deducciones concentradas, el arrendatario TRAC solo obtiene los beneficios fiscales asociados con el costo de \$174,840 del trato si el camión permanece en servicio durante los años 8 o 9. Una cantidad residual más grande en este trato tendría el potencial de formar capital para un canje si el residual es mayor que el valor normal de mercado del camión. Esta es una estrategia común para quienes buscan reducir los desembolsos mensuales de efectivo a lo largo del arrendamiento.

Garantizado directamente con el departamento de finanzas de un distribuidor, el arrendamiento TRAC usualmente estará disponible solo para quienes tengan un mejor historial crediticio del que se requiere para un préstamo tradicional actualmente, dice Dickens. La razón de que muchos propietarios-operadores no aprovechen un trato que les cuesta menos a largo plazo, Dickens comenta que "no se si siempre se les ofrezca", tomando en cuenta los mayores requerimientos de crédito. Los programas de arrendamiento con opción a compra de mayores costos de los transportistas más grandes usualmente han cerrado la brecha entre los menos solvente propietarios-operadores y los financiadores de arrendamientos TRAC, sugiere Amen. Las compañías de arrendamiento afiliadas a transportistas le rentan sus camiones a los conductores en un esfuerzo de incrementar la retención, inculcar el orgullo de la propiedad en conductores al hacerlos partícipes o simplemente para obtener ganancias con los contratos.

Amen cree que el creciente costo de los camiones puede tener un efecto en el incremento en el número de compradores que optan por dichas opciones de arrendamiento simplemente por la mayor responsabilidad financiera que ponen sobre el negocio los equipos costosos, dándole un descanso a los prestamistas y arrendadores tradicionales.


### A TOMAR EN CUENTA

Cuando evalúes el arrendamiento de cualquier transportista, invéstigalo a conciencia y analiza cuidadosamente el arrendamiento, tomando en

cuenta todos los costos y servicios. Desconfía si los pagos mensuales son mucho más altos de los que podrías obtener con un distribuidor de camiones nuevos o usados y los servicios complementarios como el mantenimiento, placas, camiones de repuesto y otros no están incluidos en el trato. Si tienes dudas después de leer el contrato, considera contratar un abogado o asesor financiero para que lo revise. Asegúrate de que elementos como el pago inicial, semanal o mensual, el depósito de garantía de mantenimiento, la duración del contrato y lo que deberás al final del acuerdo esté estipulado. Si se trata de un arrendamiento con la posibilidad de salirte "sin mayor obligación", revisa las condiciones de regreso del vehículo y los requisitos de mantenimiento.

### CÓMO SOPESAR LAS ALTERNATIVAS

En el ejemplo que te presentamos a continuación podrás ver las implicaciones fiscales

de cada trato. Gastar dinero para aprovechar las deducciones a impuestos no es la mejor decisión de negocios, dicho esto, es importante tomar en cuenta las implicaciones fiscales al tomar una decisión entre comprar o arrendar. En el ejemplo, veremos a detalle cómo las deducciones generales se acumulan año tras año en cada escenario. 




## ARRENDAMIENTO TOTAL, INCLUYENDO MANTENIMIENTO, REGISTRO DEL CAMIÓN, ADMINISTRACIÓN DEL IFTA, REEMPLAZO DEL CAMIÓN EN CASO DE AVERÍA, ETC.

**PAGO MENSUAL:** \$2,300 + 7 centavos/milla. Si recorres 100,000 millas al año, el pago sería de \$2,853.

**QUÉ TIENES AL FINAL:** la responsabilidad continúa de un pago mensual. Las opciones básicamente se limitan a iniciar un nuevo arrendamiento o regresar el camión, aunque obtener un financiamiento por el valor de mercado remanente del camión para comprarlo también podría ser una opción, dependiendo de la compañía.

**QUÉ NO TIENES:** \$171,180 en pagos. Un camión para manejar a menos que inicies un nuevo arrendamiento o logres financiamiento.

**IMPLICACIONES FISCALES:** Como con el arrendamiento TRAC, todos los pagos mensuales son deducibles como gastos de negocios. Si bien las deducciones reducen los ingresos gravables en \$34,236 anuales en este caso -cuatro mil más que el TRAC-, la falta del derecho a la propiedad te deja

con pocas opciones fuera de firmar un nuevo acuerdo al finalizar el plazo. Cuantificar el beneficio de subcontratar el mantenimiento y la administración -es decir, cuánto vale esto para ti-, es clave para evaluar si el arrendamiento con mantenimiento incluido es adecuado para tu negocio. 



**BUSINESSFUNDING4YOU**  
BUSINESS LENDING EXPERTS

# PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

### REQUISITOS:

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



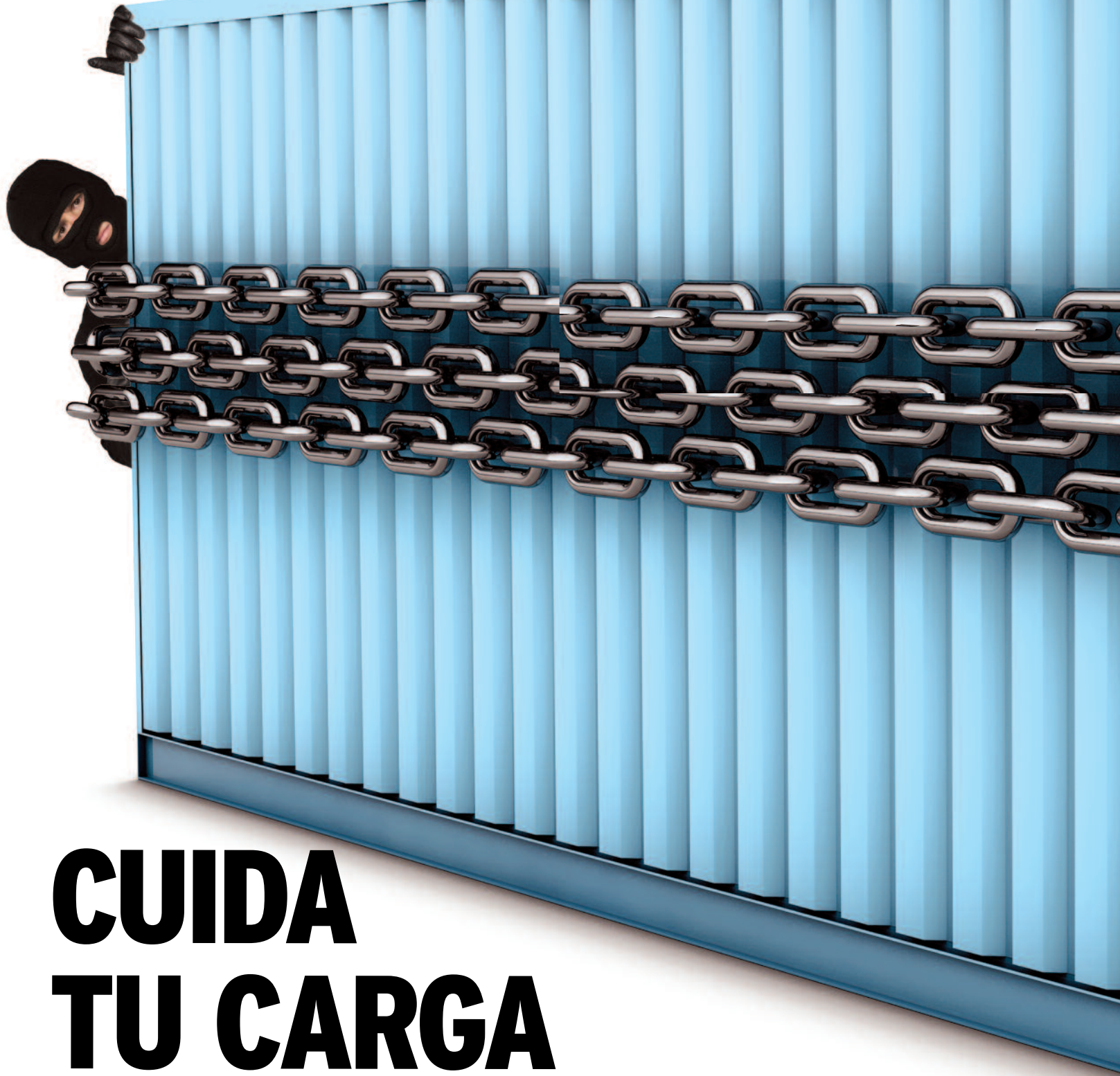
### UTILIZARLO PARA:

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

## MAL CREDITO NO HAY PROBLEMA!

Si ha sido rechazado por su banco  
nosotros le podemos ayudar

## RAPIDO Y FACIL!



# CUIDA TU CARGA

## **CONSEJOS** DE SEGURIDAD

PASAR MUCHAS HORAS EN LA CARRETERA PUEDE SER UN PLACER -ESPECIALMENTE CUANDO HAY POCO TRÁFICO- PERO TAMBIÉN PRESENTA MUCHOS RIESGOS, Y NO TODOS ASOCIADOS CON LO QUE SUCEDE MIENTRAS ESTÁS EN MOVIMIENTO. EL ROBO DE MERCANCÍA ES UNA TRISTE REALIDAD EN LA INDUSTRIA, PERO CON ESTOS CONSEJOS ESTARÁS MÁS SEGURO Y LE HARÁS LA VIDA MÁS DIFÍCIL A LOS "AMIGOS DE LO AJENO". »



POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

## USA A TU FAVOR LO QUE TE RODEA

Cuando uno pasa gran parte de su tiempo conduciendo en la carretera, se está expuesto a mayores riesgos que el grueso de la población, que solamente manejan de la casa al trabajo. Y eso sin tomar en cuenta que los camioneros llevamos mercancía cuyo valor puede ser de cientos de miles de dólares. Así que recordando el viejo refrán de "hombre prevenido vale por dos", te traemos algunos consejos para que no te conviertas en una víctima de los "amigos de lo ajeno".

El robo de carga involucra una amplia gama de estrategias y ladrones. Muchos simplemente son crímenes de oportunidad en los que el conductor no es un objetivo, sino que simplemente está en el lugar equivocado en el momento equivocado. Pero una buena parte de los robos son perpetrados por grupos organizados, que van desde una pequeña banda de ladrones a pandillas, e incluso ramas del crimen organizado. Por esta razón te traemos cinco consejos para que no seas víctima de un robo.

**2.** Mantente alerta todo el tiempo. Como en años recientes ha habido un incremento de crímenes contra transportistas siguiéndolos, es más importante que nunca que los operadores sean conscientes en todo momento de la situación y lo que los rodea, tanto en movimiento como estacionados. Esto incluye fijarte si te están siguiendo o señalando.

EL LUGAR QUE ELIJAS PARA ESTACIONARTE ES CLAVE, PERO LA FORMA EN LA QUE ESTACIONAS TU CAMIÓN TAMBIÉN LO ES. POR EJEMPLO, SI LO HACES DE REVERSA CONTRA UNA PARED, REJA O INCLUSO OTRO CAMIÓN, SERÁ PRÁCTICAMENTE IMPOSIBLE QUE ALGUIEN ABRA LA CAJA DE TU TRÁILER. POR SUPUESTO, TRATA DE ELEGIR LUGARES EN PARADAS DE CAMIONES BIEN ILUMINADOS Y CON MUCHO TRÁNSITO, COMO LOS QUE ESTÁN CERCA DE LAS BOMBAS DE COMBUSTIBLE, EDIFICIOS O RESTAURANTES. ADEMÁS, BUSCA SI HAY CÁMARAS DE SEGURIDAD E INTENTA ESTACIONARTE DENTRO DE SU RANGO DE VISIÓN.

**3.** Cuida lo que dices. Dicen por ahí que en "boca cerrada no entran moscas", o bien, "que las bocas flojas hundan barcos" y esto aplica también para prevenir el robo de tu carga. Ten cuidado sobre lo que dices acerca de la mercancía que llevas y cuál es tu destino. Esto se

extiende a las pláticas vía radio en banda civil e incluso redes sociales como Facebook o Twitter. Si te han elegido como víctima, es probable que los ladrones revisarán tu información en internet para tratar de reunir información sobre tu siguiente parada o el destino final de tu carga.

**4.** Si crees que alguien te está siguiendo, baja la velocidad y cambia de carriles para ver si el vehículo te rebasa. En este momento no puedes avisar a la policía porque seguir a alguien no es un delito. Sin embargo, si el vehículo te rebasa intenta tomar su número de placa. Si reducir la velocidad no funciona y el mismo vehículo aún te sigue, toma la siguiente salida de la carretera para ver si hace lo mismo. Si después de esto tienes la certeza de que te están siguiendo, pide ayuda a tu base, si eres parte de una flota, y busca un lugar seguro para estacionarte. »»



en la ruta: **CONSEJOS DE SEGURIDAD**





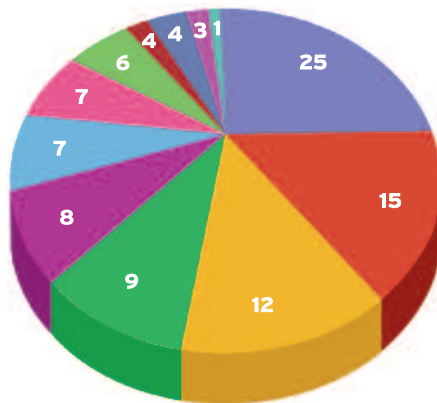
**5.** Usa un candado en la puerta de la caja. Puede sonar obvio, simple y elemental, pero funciona. Asegúrate de usar un candado de nivel profesional. Además, si tu presupuesto lo permite, puedes instalar medidas de seguridad adicionales como pernos de seguridad controlados vía satélite en el interior de las puertas de tu tráiler, marcos y puertas con pernos Huck o pasadores horizontales para reforzar las puertas del remolque trasero. También es buena idea utilizar un recubrimiento brillante en el piso del camión, lo cual te ayudará a detectar si hay rupturas en él.

**6.** Asegúrate de que tus protocolos de seguridad estén actualizados y en línea con las mejores prácticas de la industria.

**7.** Mantente al día sobre qué tipos de mercancía buscan los ladrones y qué métodos están utilizando con servicios como los de CargoNet o FreightWatch.

**8.** Sigue todas las medidas de seguridad en las instalaciones de los despachadores y no te molestes si revisan minuciosamente tus documentos. El incremento en robo de identidades y recogidas ficticias ha vuelto más cuidadosos a los despachadores.

### ROBO DE CARGA POR TIPO DE MERCANCÍA EN 2016



|                           |    |                  |   |
|---------------------------|----|------------------|---|
| Alimentos y bebidas       | 25 | Metales          | 7 |
| Electrónicos              | 15 | Misceláneos      | 6 |
| Casa y jardín             | 12 | Cuidado personal | 4 |
| Autos y refacciones       | 9  | Farmacéuticos    | 4 |
| Construcción e industrial | 8  | Alcohol          | 3 |
| Ropa y zapatos            | 7  | Tabaco           | 1 |

**9.** Llena el tanque antes de recoger mercancía y no te detengas durante las primeras 250 millas, los ladrones podrían haber visto qué mercancía llevas y seguir tu camión con la esperanza de que lo dejes solo.

**10.** Nunca dejes un camión cargado a la orilla del camino.

**11.** No guardes las llaves dentro del tractor o en un lugar donde alguien podría buscarlas.

**12.** Si te roban, repórtalo a las autoridades inmediatamente. Esto aumenta bastante las posibilidades de recuperar la carga. Las probabilidades son de un 50% cuando el robo se reporta durante las primeras dos horas, pero caen al 25% después de cuatro.

**13.** Lleva contigo una lista de los números de placa, de identificación vehicular (VIN por sus siglas en inglés) e información descriptiva como el color y marcas de tu tractor y el trailer o contenedor que lleves.





# WELCOME TO GENERATION BOLT.



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

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

Scan to see the 2015 Bolts in action.



*We build it. You make it your own.™*



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



@YamahaMotorUSA @StarMotorcycles



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

# ¿LISTO PARA EL FRÍO?

## PREPARA EL DIESEL PARA EL INVIERNO

LAS TEMPERATURAS BAJAS SON UN OBSTÁCULO PARA EL QUE HAY QUE ESTAR PREPARADO, PUES LOS MOTORES A DIESEL SUFREN BASTANTE CUANDO EL MERCURIO EN EL TERMÓMETRO CAE, YA QUE ESTE COMBUSTIBLE PUEDE ESPESARSE, HACIENDO QUE EL FILTRO DE COMBUSTIBLE SE ATASQUE Y EL MOTOR SE DETENGA. PERO NO TE PREOCUPES, QUE EN ESTE ARTÍCULO TE TRAEMOS VARIOS CONSEJOS PARA AFRONTAR EL INVIERNO. »





POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

**S**i trabajas en lugares donde la temperatura baja por debajo del punto de congelación durante el invierno, es elemental que “inviernes” el diesel de tu camión para mantenerlo operando durante la época de frío. No hacerlo es, en pocas palabras, invocar problemas, pues no estás preparándote para afrontar tu ambiente operativo; del mismo modo que sería ilógico no tener cadenas para las llantas o

ropa adecuada para ti.

Esto sucede porque a partir de cierta temperatura el diesel se convierte en una sustancia gelatinosa que no fluye por el sistema de combustible. No solo se gelatiniza en los tanques, también en las líneas y filtro de combustible. Puede llegar a parar el camión, impedir que arranque en la mañana y evitar que calientes la cabina, algo que representa ya no un riesgo solo para el negocio, sino a tu seguridad.

La temperatura específica a la que esto ocurre

depende de la mezcla exacta que se use. Mientras más keroseno contenga, más bajo será el punto de gelatinización. Por ello, es normal que algunas zonas que no son tan frías “inviernen” su diesel para una temperatura mayor que otros lugares donde el invierno es más crudo; es decir, hay zonas donde el diesel se “invierniza” para +10F y otras a -20 grados. Esta información no suele estar disponible en las bombas de combustible, por lo cual es necesario hacer un poco de investigación si vas a hacer un viaje al norte. >>

en la ruta: **PREPARA EL DIESEL PARA EL INVIERNO**

**ESTABLECER UNA TEMPERATURA EXACTA A LA CUAL EL DIESEL SE GELATINIZA ES COMPLICADO PORQUE HAY MUCHAS VARIABLES QUE HAY QUE TOMAR EN CONSIDERACIÓN. SIN EMBARGO, PODEMOS HABLAR DE QUE HAY DOS PUNTOS DE TEMPERATURA QUE DEBEMOS TOMAR EN CUENTA:**

Punto de enturbiamiento. Es el punto a partir del cual la parafina se comienza a precipitar afuera del combustible. El diesel empieza a enturbiarse pero la temperatura varía un poco.

**1. Punto de fluidez.** También conocido como punto de gelatinización, es el punto a partir del cual se precipita tanta parafina fuera del combustible que éste simplemente ya no fluye. El punto de gelatinización ocurre usualmente de 10 a 15 grados Fahrenheit por debajo del punto de enturbiamiento.

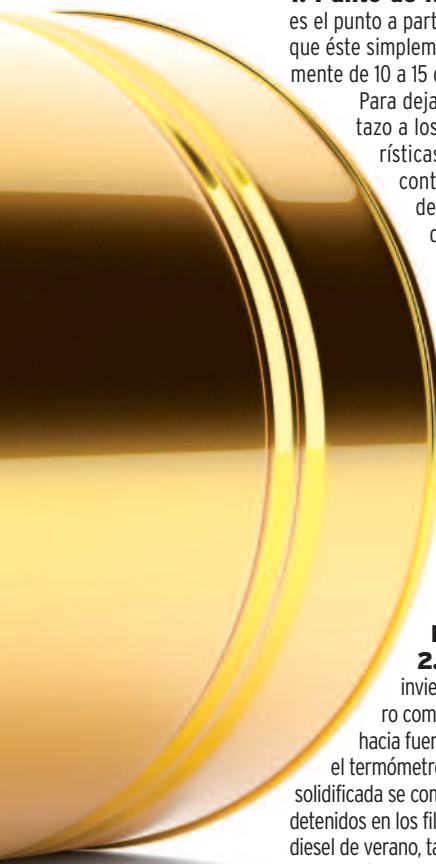
Para dejar más claro este punto, resulta conveniente echar un vistazo a los diferentes tipos de petróleo crudo, diesel y sus características de temperatura. Todo el diesel proveniente del petróleo contiene parafina, la cual está compuesta por hidrocarburos de cadena ramificada y lineal. Estas ceras son las que se solidifican a cuando la temperatura baja. La cantidad de parafina en el diesel depende del tipo de petróleo crudo utilizado y del proceso de fabricación del combustible.

**GENERALMENTE, EL PETRÓLEO CRUDO SE CLASIFICA EN:**

- Mezcla Brent. Se divide en Crudo Brent y Crudo Ligero Dulce Brent.
- West Texas Intermedio. También se le conoce como Texas Ligero Dulce.
- Cesta de Referencia de la OPEP. Se divide en 12 mezclas, entre las que están el Ligero Bonnie, Ligero Árabe, Ligero Basra, Mezcla Sahariana y Minas, entre otros.
- Crudo Dubai.

**MEZCLAS DE DIESEL**

**2. Existen dos mezclas de diesel:** de verano y de invierno. Para el propósito de este artículo, consideraremos al primero como diesel no tratado en el cual la parafina comienza a precipitarse hacia fuera cuando la temperatura ambiente cae por debajo de los 32°F. Si el termómetro baja a menos de cero grados Fahrenheit, las partículas de cera solidificada se combinan en sólidos lo suficientemente grandes como para ser detenidos en los filtros, lo cual eventualmente puede obstruirlos por completo. El diesel de verano, también conocido como #2 ULSD (Diesel Ultra Bajo en Azufre), se enturbiará y gelatinizará a una temperatura mayor que la mezcla de invierno # ULSD, la cual incluye #1 diesel/keroseno. Este último elemento es el que baja la temperatura de gelatinización en el diesel de invierno.



# 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.



Todo el diesel tiene agua suspendida en la solución. Esta agua viene de la condensación que se forma en el interior de un tanque de combustible frío que tiene combustible caliente. También puede provenir de cambios en la temperatura y la humedad. Por ello, para mantener tu diesel lo más “seco” posible es una buena idea utilizar un separador de agua. Conforme la temperatura baja y la parafina comienza a precipitarse fuera del combustible, el agua en la suspensión comienza a formar cristales de hielo que pueden causar un desgaste excesivo y daños al sistema de combustible y otras partes del motor.

### QUÉ HACER

Hay varias formas de prevenir el enturbiamiento y gelatinización del diesel. Algunas personas utilizan cubiertas para los tanques de combustible, pero lo más común es utilizar un aditivo de invierno al combustible. Algunos de estos ayudan a resolver el problema de la humedad “secando” el diesel, otros bajan el punto de gelatinización y otros más hacen ambas cosas. Incluso hay algunos que pueden descongelar el diesel si este se gelatinizó, pero estos pueden ser difíciles de añadir a la orilla del camino cuando hace mucho frío, pues hay que mover el filtro de combustible, en ocasiones más de una vez. Tú decide cuál es el que más te conviene.

La mayor parte de las estaciones de com-

## ¿QUÉ PASA CON EL BIODIESEL?

SI USAS UNA MEZCLA DE DIESEL/BIODIESEL, TOMA EN CUENTA QUE EL BIODIESEL TIENE UN PUNTO DE GELATINIZACIÓN MÁS ALTO QUE EL DIESEL DERIVADO DEL PETRÓLEO. HAY VARIOS TIPOS DE BIODIESEL: B2, B5, B20 Y B100. EL NÚMERO INDICA EL PORCENTAJE DE BIODIESEL EN LA MEZCLA. SIMILAR A LO QUE OCURRE CON EL DIESEL NORMAL, LA TEMPERATURA EXACTA A LA QUE SE GELATINIZARÁ DEPENDE DEL TIPO DE ACEITE DEL QUE ESTÁ HECHO. ALGUNOS DE LOS ACEITES HABITUALES SON CACAHUATE, MAÍZ, SOYA, COCO, OLIVA Y CANOLA. ESTE ÚLTIMO ES EL QUE TIENE EL PUNTO DE GELATINIZACIÓN MÁS BAJO, PERO UNA MEZCLA DE DIESEL/BIODIESEL SIEMPRE TENDRÁ UN PUNTO DE GELATINIZACIÓN MÁS BAJO QUE EL BIODIESEL PURO, YA QUE ÉSTA PUEDE TRATARSE PARA BAJAR EL PUNTO DE GELATINIZACIÓN TAL Y COMO OCURRE CON EL DIESEL.



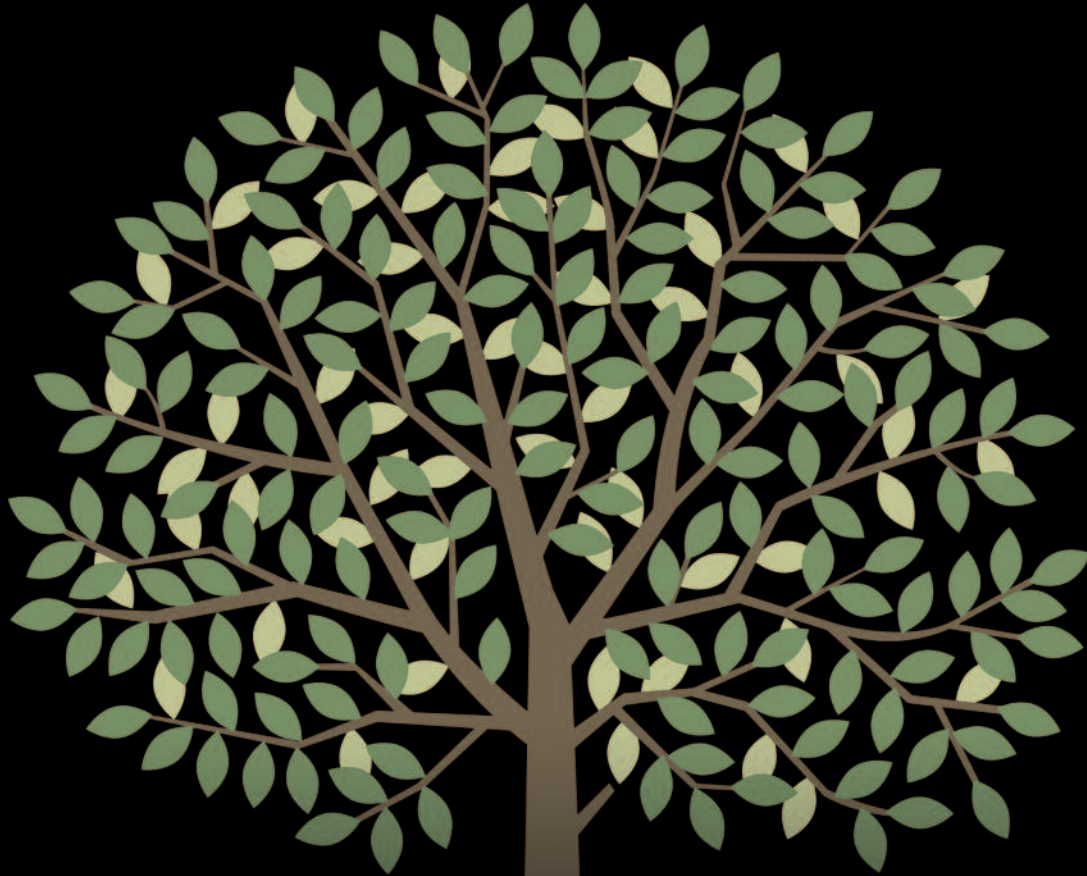
bustible tratan el que venden de acuerdo a las necesidades de la zona en la que están ubicadas. Pero acercarse al fabricante del motor para pedir recomendaciones sobre cómo tratar el combustible en invierno es una buena idea, ya que algunas mezclas de invierno pueden dañar el sistema de inyección de combustible a alta presión de riel común.

Como mencionamos en un artículo el mes

pasado, hay varias cosas que puedes hacer para “inviernizar” tu camión, pero preparar tu combustible es una buena idea si operas en climas muy fríos; especialmente si cargaste diesel en un lugar relativamente cálido y terminas el día en uno muy frío. No solo te evitará muchos dolores de cabeza, además es mucho más barato que contratar una grúa y pagar los daños a tu camión y el retraso en el trabajo. **TTL**

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





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

7964 Melrose Ave. Los Angeles



moods of norway





# GÁNALE A LA BÁSCULA

**PIERDE EL PESO** GANADO EN LAS FIESTAS

LA TEMPORADA NAVIDEÑA ESTÁ LLENA DE REUNIONES CON COMPAÑEROS DE TRABAJO, AMIGOS Y FAMILIARES EN LAS QUE ABUNDA LA COMIDA Y TAMPOCO FALTA LA BEBIDA. POR ELLO, NO ES DIFÍCIL SENTIR QUE LA ROPA SE HA ENCOGIDO, AUNQUE LA REALIDAD ES QUE UNO ESTÁ UN POCO MÁS "REPUESTO". PERO HA LLEGADO LA HORA DE RECUPERAR TU FIGURA Y AQUÍ TE DECIMOS CÓMO. »

# 1

## COME ENTRE COMIDAS

No te mates de hambre y come refrigerios pequeños cada 3 o 4 horas. El estómago es un músculo que se ha expandido a lo largo de los años, especialmente después de las poderosas comidas navideñas. La idea es que le hagas creer a tu estómago que su capacidad se ha encogido, con lo cual la sensación de estar satisfecho llegará con raciones de comida más pequeñas. Otra cosa, recuerda que no tienes que acabarte todo lo que te pongan en un plato en un restaurante; las porciones han crecido mucho con el paso de los años y es mejor llevarte lo que te sobra para otro momento -regalarlo a alguien que lo necesite es una idea aún mejor-.



# 2

## MENOS CARBOHIDRATOS Y MÁS FIBRA

Los hidratos de carbono son una gran fuente de energía para el cuerpo, por lo cual no es buena idea eliminarlos completamente de tu dieta, especialmente si estás pensando ejercitarte regularmente. Lo que puedes hacer es consumirlos en el desayuno y elegir los llamados "carbohidratos buenos" como la avena. Si no puedes

vivir sin pan, prefiere el integral. Otro punto muy importante es poner a punto el sistema digestivo y para ello no hay nada como ingerir fibra soluble y no soluble. Lo más fácil es hacerlo de frutas y verduras. La fibra soluble absorbe el líquido y es muy llenadora, y la encuentras en avena, semillas de chía y de linaza, legumbres y granos. La fibra insoluble, que es la que ayuda a que las cosas se muevan en el intestino, la encuentras en arroz integral, trigo y vegetales.



POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO

Es normal que los excesos que suelen acompañar a las fiestas decembrinas usualmente nos dejan con unas libras de más. Y es que cuando uno está rodeado de amigos y familiares es más difícil mantener el control sobre qué y cuánto se come y se bebe. Por ello, no es raro que uno regrese a la normalidad con algunas libras de más. La buena noticia es que no tienes que quedarte con ese peso extra por el resto del año, pues te traemos una serie de consejos que, sin importar que te hayas tomado hasta el agua de los floreros y te hayas comido incluso el árbol de Navidad, te servirán para ponerte en forma y mantenerte así durante el resto del año. >>



# 3

## UNA HORA DE EJERCICIO AL DÍA, 6 DÍAS POR SEMANA

Ser una persona activa es una parte fundamental de cualquier régimen para perder peso. Cuando te mueves activamente, tu cuerpo usa más energía y cuando quemas más calorías de las que consumes, pierdes peso. Tan solo 60 minutos al día de ejercicio moderado reduce en casi un 50% el riesgo de ataque cardíaco. Si no eres del tipo deportivo, puedes divertirte probando algún ejercicio de moda -hay videos en YouTube, si no quieres ir a un gimnasio-. Ahora que si los deportes sí son lo tuyo, combinar varios como yoga, correr y levantar pesas es una buena idea. Solo toma en cuenta que descansar 1 día cada semana es tan importante como ejercitarse.

# 4

## TOMA MÁS AGUA

Usualmente, la temporada navideña siempre trae consigo una cantidad ingente de comida rica en calorías y una cantidad no menor de alcohol. Por ello, beber agua te ayudará primero que nada a sacar de tu cuerpo el carnaval de toxinas que le metiste al comer y beber con exceso. Tomar de 2 a 2.5 litros de agua al día te ayudará a desinflamarte y hará que los intestinos -y todo el sistema digestivo- se pongan en movimiento para ayudar con el estreñimiento. Tomar té verde a lo largo del día y antes de las comidas también cuenta dentro de tu ingesta de líquidos y actúa como un diurético natural.

# 5

## HAZ COMIDAS REGULARES

Comienza por planear y organizar tus comidas. En cuanto te despiertes, bebe un vaso con agua caliente y limón. Esto te dará una buena dosis de vitamina C y te ayudará a desintoxicarte de manera natural. Desayuna no más de una hora después de despertar. En cuanto a las colaciones (snacks), planea comerlas 3 horas después del desayuno y la comida. Trata de cenar dos horas antes de acostarte y duerme lo más temprano que puedas -las 10pm es ideal-. Sí, sabemos que no es lo más fácil cuando estás trabajando en el camino, pero con un poco de planeación todo es posible. Además, recuerda que después de que haces una actividad por 21 días creas un hábito, por lo cual cada día te será más fácil y, después de un tiempo, ni siquiera lo notarás.



# 6

## EVITA EL ALCOHOL

Sí, lo sabemos, puede ser duro pero durante el primer mes de desintoxicarte y ponerte en forma debes evitarlo. ¿Por qué? Pues porque la ciencia dice que cuando bebes, tu metabolismo debe dejar de hacer lo que esté haciendo (léase quemar las calorías de tu última comida) para deshacerse del alcohol. Así que no perderás nada de peso y solo retendrás más líquidos; además, tu cuerpo sintetizará el alcohol en más azúcar. Lo más fácil: mantenerse alejado del alcohol hasta que alcances tu peso ideal (recuerda, hubo una época en la que pensabas que la cerveza sabía horrible).



# 7

## HAZLO HOY

“Empiezo la dieta mañana” son probablemente las palabras más famosas dichas por quienes nunca bajan de peso. Comienza HOY. Postergar esta decisión solamente incrementará el daño porque es fácil justificar otra rebanada de pastel u otra cerveza, engañándote con que se trata de las últimas. No te mientas a ti mismo y comienza a trabajar para ponerte en forma y, lo más importante, estar más sano.



# 8

## HAZ TRAMPA UNA VEZ POR SEMANA

Por paradójico que parezca, comer lo que realmente quieres una vez a la semana te ayudará a que sigas con tu dieta. La mayor parte de las veces las personas no alcanzan sus objetivos -o dejan de lado la dieta en cuanto lo logran- porque dejan de comer las cosas que les gustan. Esto solo hace que se sientan privados y, la verdad, algo miserables. ¿Qué pasa a continuación? Se atragantan de todos los alimentos “malos” sin ninguna moderación. Así que para mantener el balance lo más fácil es darte permiso una vez a la semana de comer lo que realmente deseas, especialmente en fin de semana y por las noches, pues si lo haces a medio día quizá te sigas como hilo de media comiendo por horas y esa no es la idea.



# 9

## DUERME 8 HORAS

Dormir es tan importante como alimentarte sanamente. Esto porque no dormir lo suficiente afecta las hormonas del hambre y la saciedad, incluyendo dos que se llaman ghrelina y leptina. La ghrelina le avisa a tu cerebro que ya es hora de comer, pero cuando te hace falta sueño, tu cuerpo secreta más de lo normal. La leptina, por su lado, le deja saber a tu cerebro que es momento de soltar el tenedor y, si no dormiste lo necesario, tu cuerpo no produce la suficiente, por lo cual comes de más. Si sumas las dos, no es ningún misterio por qué no dormir lo suficiente lleva a comer de más y ganar peso. **TIP**

XSR900™

# PART SPORT. PART HERITAGE. TOTAL YAMAHA.

BOLT® C-Spec



## The 2016 XSR900 and New Sport Heritage Line.

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

SR400™



**YAMAHA**  
Revs Your Heart™

*Inspired by the past. Engineered for the future.*

Professional riders depicted on a closed course. Dress properly for your ride with a helmet, eye protection, long-sleeved shirt, long pants, gloves and boots. Do not drink and ride – it is illegal and dangerous. Yamaha and the Motorcycle Safety Foundation encourage you to ride safely and respect the environment. For further information regarding the MSF course, please call 1-800-446-9227. Some models shown with optional accessories.  
©2016 Yamaha Motor Corporation, U.S.A. All rights reserved.

For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the 2016 XSR900 and full line of Yamaha motorcycles, visit [YamahaMotorsports.com](http://YamahaMotorsports.com)



# AMERICAN WOMAN

## **YAMAHA** STAR RAIDER

LOS INGENIEROS DE YAMAHA TIENEN MUY CLARO QUE EN ESTADOS UNIDOS MÁS ES MEJOR. POR ELLO, EL V-TWIN DE LA STAR RAIDER DE 113 PULGADAS CÚBICAS ES EL MOTOR MÁS GRANDE PARA UNA MOTO CONSTRUIDA EN EL PAÍS. Y SI A ELLO LE SUMAS UNA APARIENCIA MÁS QUE RADICAL, TIENES UNA FÓRMULA GANADORA. »



Uno de los looks más de moda en las motos actualmente es el de las cruiser con aspecto custom-retro, lo cual se nota porque prácticamente todos los fabricantes grandes de motos cruiser tienen un modelo en este segmento. Es fácil ver en la calle muchas motocicletas que hacen guiños a determinada subcultura o que recuerdan a una era especial, muchas de ellas quedándose solo en la imagen y dejando de lado el fondo.

Y la Star Raider es una muestra de que la marca no sentía recato alguno de comprometerse con un estilo en particular y, en lugar de darle solo algunos detalles que remitieran a otra época, fueron "por todas las canicas" con un look chop-job de la vieja escuela. Diseñada para competir en el peleado mercado estadounidense, esta moto tiene varios elementos de diseño del agrado del público y, quizá, logre atraer a más jóvenes al segmento de las cruiser. Como saben, Star es la línea de Yamahas construidas en Estados Unidos con las que la marca busca una rebanada del pastel del mercado de motos "custom de serie".

## DISEÑO

Star fue tan lejos como pudo para emular el estilo de las choppers rígidas custom antes de tener que utilizar un bastidor estilo Softail. El diseño alargado y bajo de la moto le dan una



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

- **MOTOR:** V-twin de 1,854cc y 123 lb-pie
- **TRANSMISIÓN:** Correa dentada de 5 velocidades
- **SUSPENSIÓN:** Telescópica delante y basculante atrás
- **FRENOS:** 2 discos de 298 mm adelante y 1 de 310 mm atrás
- **LLANTAS:** 120/70-21 adelante y 210/40-18 atrás
- **PRECIO:** \$ 15,199

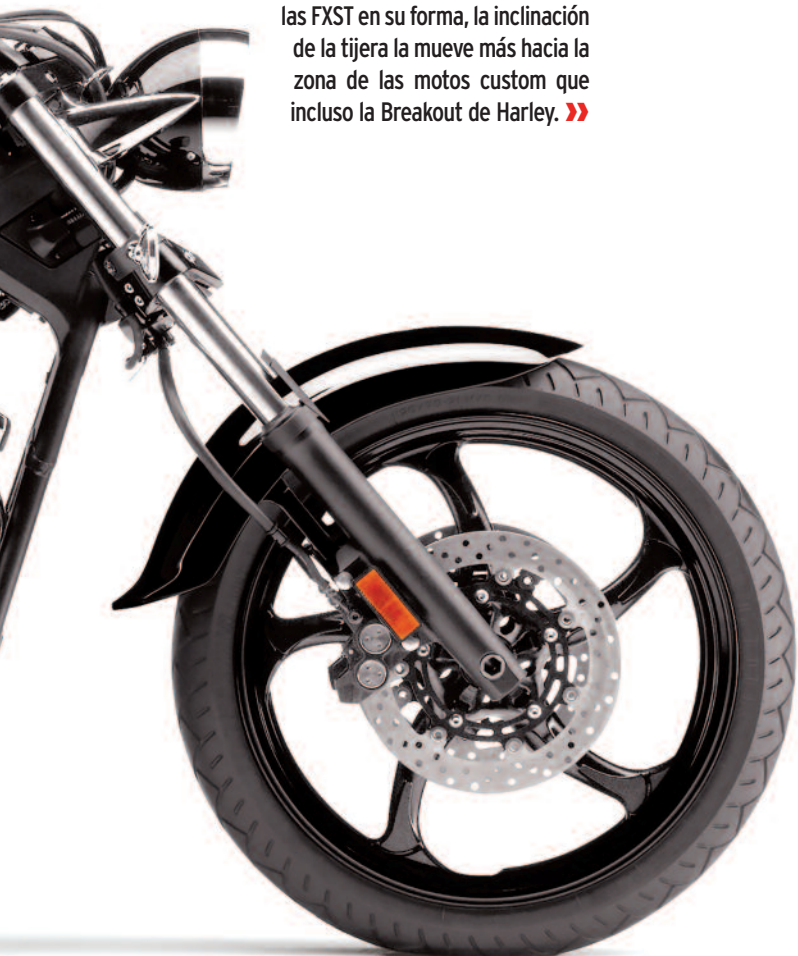


moto: **YAMAHA STAR RAIDER**



distancia entre ejes de 70.9 pulgadas, mientras que el hueco entre el bastidor y la cabeza del cilindro frontal le da una apariencia estilizada a la tijera. Las líneas superiores de la moto bajan del panel de instrumentos y el tanque de combustible al asiento en un ángulo que remite a la geometría de las hardtail de antaño. Y la ausencia de amortiguadores exteriores incrementa esta sensación.

Los soportes laterales en los que está apoyada la salpicadera trasera tienen un diseño bastante radical, que se ve excelente sobre la llanta trasera de 210 mm, aunque en contraste la defensa delantera carece un poco de personalidad; quizá un corte como el que usaban las gaser se vería bien. Si bien la moto denota algo del ADN de las FXST en su forma, la inclinación de la tijera la mueve más hacia la zona de las motos custom que incluso la Breakout de Harley. >>>



## PROTÉJASE CONTRA EL AUMENTO DE LA ELECTRICIDAD



## ¡SEA DUEÑO DE SUS PANELES SOLARES!

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



## ¡PÍDALOS YA!

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

## INSTALAMOS LO MEJOR





**POR SUPUESTO, NO SE TRATA NADA MÁS DEL TAMAÑO, Y LAS 123 LIBRAS-PIE DE TORQUE A 2,500 VUELTAS, RESPALDAN EL DESEMPEÑO DE ESTA MÁQUINA.**

En pocas palabras, tiene todo lo que se necesita para dejar la llanta derretida en el piso, si así lo deseas.

Enfriado por aire, este bicilíndrico en V tiene cabezas de cuatro válvulas e inyección electrónica de combustible en un cuerpo de aceleración gemelo para un desempeño acorde con la era moderna, aunque las varillas de empuje externas y el ángulo de **48** grados entre los cilindros le dan la apariencia inconfundible de una chopper.

## CHASÍS

Con un peso de 734 libras, la Raider no es precisamente ligera, pero la verdad podría haber sido más pesada. La "ligereza" se debe, de entrada, a que el bastidor de doble cuna es de aluminio. Por otro lado, el que el cabezal de la dirección esté a 33 grados y que el yugo añada seis grados más a esta disposición, hace que la inclinación combinada sea de 39 grados. Esto es algo que empuja la rueda hacia delante al tiempo que mantiene un recorrido de 4.01 pulgadas que evitar que la


Raider se comporte como una chopper.

De detener a esta moto se encargan calipers de cuatro pistones en la rueda delantera, los cuales muerden dos discos de 298 mm, además de un caliper de un pistón en el disco trasero de 310 mm. Sí, estéticamente hablando un sólo disco adelante se habría visto mejor, pero resulta reconfortante saber que hay potencia de frenado para detener las 734 libras de la moto, especialmente si piensas que no lleva ABS o frenado integral.

El diámetro de la horquilla es bastante grande (46 mm), el cual le da un recorrido de 5.1 pulgadas a la rueda de 21 pulgadas. El monoamortiguador trasero le da un recorrido de 3.5 pulgadas al basculante, pero no tiene ningún tipo de ajuste, ni siquiera precarga. Quizá en el futuro Star colocará un amortiguador de aire con ajuste remoto o algo más sofisticado.

## MOTOR

Pasando a uno de los puntos favoritos de todos los entusiastas, Star tiene claro que al público norteamericano le encantan los motores grandes. Por esto la Raider lleva uno de 113 pulgadas cúbicas (1,854cc) que lo convierten en el motor de producción más grande para una moto construida en Estados Unidos. Sí, es más grande que el Harley 110, el Indian Thunderstroke 111 y el Victory Freedom 106/6.

La transmisión de cinco velocidades, embrague húmedo y correa dentada completan el tren motriz de la Raider, con la última velocidad casi exclusivamente para cuando vas en carretera, lo cual le vale para un consumo de 42 mpg. En pocas palabras, esta moto tiene todos los argumentos para respaldar su apariencia y eso es algo que uno debe respetar. Muy buen trabajo, señores de Star/Yamaha. 



moto: **YAMAHA STAR RAIDER**



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.

# 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](http://H-D.COM/TODAY)**

# TO REMEMBER, NEVER FORGET?



LE SUBIMOS LA POTENCIA.  
TE SUBIMOS LAS PULSACIONES.



## LA LÍNEA IS DE ALTO DESEMPEÑO. MÁS PODEROSA QUE NUNCA<sup>1</sup>

De 0 a 60<sup>2,3,4</sup> un segundo más rápido que su predecesor y con motor turbo, el IS Turbo con 241 caballos de fuerza<sup>2</sup>, hace que cada segundo sea estimulante. Con un 25% más de potencia en el modelo base,<sup>5</sup> el IS 300 AWD con 255 caballos de fuerza<sup>2</sup>, se agarra el camino tan fuerte como tú te agarrarás al volante. Y el IS 350 con 306 caballos de fuerza<sup>2</sup>, seguirá estimulando tus emociones. Todos disponibles en el modelo F SPORT. El Lexus IS. Desempeño, intensificado.



vidalexus.com | #LexusIS

Se muestra el modelo F SPORT. 1. Afirmación basada en la potencia media de la línea Lexus IS del año con respecto a línea Lexus IS del 2016. 2. Clasificaciones logradas utilizando gasolina premium sin plomo con un octanaje de 91 o superior. Si no se utiliza combustible premium, el rendimiento disminuirá. 3. Las cifras de rendimiento son únicamente para la comparación y se obtuvieron con vehículos de prototipo por conductores profesionales utilizando equipos y procedimientos de seguridad especial. No lo intente. 4. Afirmación basada en los 6.6 segundos de tiempo de 0 a 60 del Lexus IS 200t del 2016 con respecto a los 7.7 segundos de 0 a 60 del Lexus IS 250 del 2015. 5. Comparación del modelo base con 255 caballos de fuerza del Lexus IS 300 AWD del 2016 con respecto a los 204 caballos de fuerza del Lexus IS 250 AWD del 2015. ©2016 Lexus.