

KENWORTH T470 | **GUÍA DE AMERICANOS** | **CHEVY SILVERADO**

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

FEBRERO

MAGAZINE

2016

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

TRACTOR



V-TRONIC

Volkswagen

TRACTOR

DEL MUNDO

DESDE SU INCORPORACIÓN AL PORTAFOLIO DE VOLKSWAGEN TRUCKS, EL CONSTELLATION SE CONVIRTIÓ EN EL MÁS GRANDE Y POTENTE DE LA MARCA

FORD TRANSIT
"CABALLO DE BATALLA"

Siempre en guardia.

No tienes tiempo para sorpresas, así que GuardDog® Connect provee monitoreo proactivo de tu camioneta 24/7. Cuando detecta un problema, un agente de OneCall® te conecta con nuestro sucursal de costa a costa y red de servicios para volverte al camino rápidamente. Y nuestra flota de herramientas administrativas mejoran, aún más, la ejecución operativa, reducen costos e incrementan seguridad. Porque con Mack, siempre es todo listo.

MackTrucks.com



NACIDO PARA SERVIR.



PAG. 10

VOLKSWAGEN CONSTELLATION 25.420

Desde su incorporación al portafolio de VW Trucks, el Constellation se convirtió en el más grande y potente de la marca. Especialmente la versión para arrastrar 63 toneladas, que te ayudará con tus tareas diarias sin la preocupación de "quedarte tirado", pues es un camión sumamente confiable.



VOCACIONAL

KENWORTH T470

Desde su presentación en el 2009, el T470 de Kenworth se ha mantenido como un versátil camión de uso medio que puede ser modificado fácilmente para realizar aplicaciones vocacionales y municipales.



GUÍA DE AMERICANOS

MOVIENDO A AMÉRICA

Elegir un camión no es una tarea fácil. Aquí te traemos un recuento de los modelos más interesantes de cada marca para que tengas una mejor idea de cuál te podría convenir más.



UTILITARIO

FORD TRANSIT

Una baja altura al piso y un frente de apariencia deportiva son lo primero que uno nota en la Transit Connect Cargo, que combina estética con la practicidad necesaria en un vehículo de trabajo.

TU DESTINO MÁS IMPORTANTE ESTÁ AQUÍ.

Para ti, el cliente más importante es el que te espera en casa. Nosotros lo entendemos. Pero eso es que creamos un aceite tan confiable como tú. Shell ROTELLA® T6 Full Synthetic Heavy Duty Engine Oil es nuestro mejor aceite hasta el momento. Con protección mejorada en temperaturas extremas, y proporciona al motor la limpieza y protección contra el desgaste que tú esperas de Shell ROTELLA®. Y hasta un 1.5% de ahorro en rendimiento de combustible*. Esto significa que, serás más productivo para poder llegar a casa y estar con los que no pueden esperar un segundo más para compartir contigo. Obtenga más información en www.rotella.com



**EL ACEITE SINTÉTICO QUE
TRABAJA TAN DURO COMO TÚ.**



Como se demostró en las pruebas de campo en carretera del 2009, en camiones de servicio medio, ciclos carreteros, comparado con Shell ROTELLA® T Triple Protection 15W-40.

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

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



EL ACEITE DE MOTOR QUE TRABAJA TAN DURO COMO TÚ.



PAG. 70

HÁBITOS DE SUEÑO

Desafortunadamente, los horarios regulares no son parte de la descripción de trabajo para los conductores de vehículos comerciales, por lo cual puede ser complicado establecer una rutina de horarios de sueño. Pero dormir adecuadamente es muy importante para tu salud. ¿Cuánto? Sigue leyendo.



AHORRA COMBUSTIBLE

La clave para posibles ahorros de cientos de dólares al año está en mejorar la aerodinámica y los faldones.



HABLA Y AHORRA

Una muy buena idea cuando llega el momento de renovar tu póliza de seguro es dedicar un rato para platicar largo y tendido con tu agente de seguros sobre qué estás buscando.



DUCATI XDIAVEL

La XDiavel une la filosofía de las cruiser de baja velocidad, posición de manejo relajada, largos recorridos, una ergonomía con los pies hacia delante, ingeniería refinada y un rendimiento sin precedentes.



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 Garcia, Pablo Olavarrieta, Abril Borja, Raquel Aviles, Moises Saldivar

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2016 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.



Audited Circulation
92,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

FEBRERO DE 2016 | TRANSPORTE LATINO

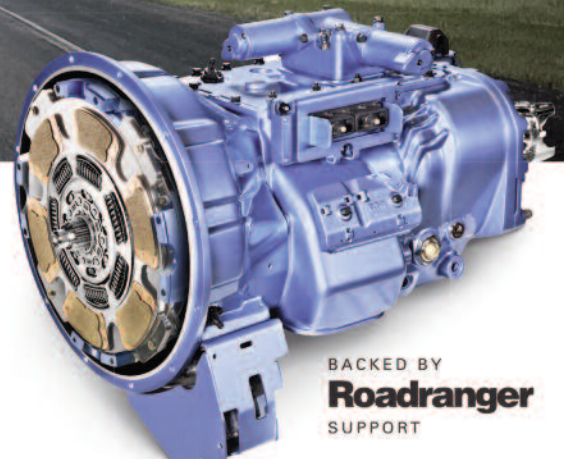
LAS ESPECIFICACIONES PARA EL ÉXITO

La transmisión automatizada Fuller Advantage™ de Eaton®: hecha para tu trabajo, tus especificaciones y tu ventaja competitiva. Cuando menos es más. Estamos hablando de menos mantenimiento, menos líneas de refrigeración y menos estrés para el conductor. Y eso es solo el principio. Cuando la lubricación de precisión acaba con los desechos que te roban potencia. Cuando la lógica de selección de marchas es tan inteligente que sabe la marcha inicial correcta para maximizar el rendimiento de combustible y permitir al conductor concentrarse en lo que debe: su trabajo. Todo mientras el sistema de asistencia en pendientes te da un control de arranque verdadero. Esto es lo último en automatización integrado en la transmisión más icónica de la industria. Todo respaldado por las soluciones, soporte y experiencia de la red Roadranger.® Maneja tus elecciones. Sigue conduciendo. Encuentra tu ventaja con Eaton® en roadranger.com



EATON

Powering Business Worldwide



BACKED BY
Roadranger
SUPPORT

Encuentra la nueva App de



para iPad,
iPhone y
Android
ES GRATIS!



Available on the
App Store



NEW OPPORTUNITY FOR DRIVERS IN 2016



January 29th saw the enactment of a new Federal Motor Carrier Safety Administration rulemaking on commercial vehicle driver coercion. It says that no driver of a commercial vehicle – bus or truck – can be pressured to disregard the driving and safety rules to meet the needs of dispatch. The big thing in the new rule is that prior whistleblowing legislation covered only trucking companies and was difficult to enforce. Now the driver is covered against all coercion, whether it is from his company's dispatch or from shippers, receivers and even other third parties who can pressure a driver with no regard to hours of service or equipment readiness, for instance.

So from now on, if you can't get the job done legally, you can and should refuse and the company cannot retaliate by docking wages, changing your lanes for less profitable runs, or in any way making your life difficult.

This addresses long and loud complaints from drivers that the driver has always been the accordion in freight movement. Held at the dock waiting to load or unload, then forced to meet an impossible schedule for the next delivery, the driver had to make up for other deficiencies in the freight movement. The intention of the new FMCSA rule is that such practices should stop and it finally puts pressure where it needs to be to sort out the whole situation. Bringing the shippers and receivers into the picture allows fleets to address this unproductive waiting time.

FMCSA has also provided a phone-in number to report instances of coercion so there is at least a mechanism for enforcement. However, it will be incumbent on drivers to keep good records in order to back up any allegations to avoid the potential he said, she said . . . scenario.

With this rule in place there is an opportunity to drive some of the wasted time out of the driving job, which is also good news for drivers. If that time can be translated into more revenue miles it means more money at the end of the day. But the really good news would be improved productivity of the equipment and that could also mean more money for drivers.

On that score, there is a trend even now in rising pay for drivers. The average pay now stands at \$57,000 annually according to the National Transportation Institute. U S Xpress, celebrating 30 years of progress, just recently pushed through a 13% pay hike that means an experienced driver can earn \$70,000 plus. And the industry has so many driving jobs to fill with 48,000 needed immediately. And a driving job is a secure one. It is estimated that over the next decade, the trucking industry is going to have to find 890,000 drivers to meet anticipated freight demands.

To get drivers from other than traditional labor pools, the job is changing. Fleets that used to have lengths of haul in the thousand on miles are shortening these runs down to hundreds of miles in efforts to get drivers more time at home with the family.

All this plays toward the Hispanic community where strong family ties are a major cultural quality. And the ability to earn up to \$70,000 – or likely even more given the work ethic of the Latino and Latina in the workforce – should prove a great incentive to create company cultures that accommodate them. That's why we have Transporte Latino, to reach out to truck drivers, trucking entrepreneurs and also drivers considering stepping up to a role in the trucking industry. The industry needs to look to and craft itself to accommodate the Hispanic workforce and it begins to look as if this is happening. That's good news for the industry and its great news for our readers.

So this looks like being a particularly good year to look to a driving career in the reshaping trucking industry. Go for it!

Steve Sturgess, Executive Editor

EDITORIAL

8

FEBRERO DE 2016 | TRANSPORTE LATINO



**CARGADO,
ENGANCHADO
Y RODANDO.**

SI NO ESTÁ RODANDO, NO ESTÁ GANANDO.

Busque un distribuidor en DaytonTruckTires.com



TRACTOR ALFA

VOLKSWAGEN CONSTELLATION 25.420

DESDE SU INCORPORACIÓN AL PORTAFOLIO DE VW TRUCKS, EL CONSTELLATION SE CONVIRTIÓ EN EL MÁS GRANDE Y POTENTE DE LA MARCA. ESPECIALMENTE LA VERSIÓN PARA ARRASTRAR 63 TONELADAS, QUE TE AYUDARÁ CON TUS TAREAS DIARIAS SIN TENER LA PREOCUPACIÓN DE "QUEDARTE TIRADO", PUES ES UN CAMIÓN SUMAMENTE CONFIABLE. »»



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

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

TRANSMISIÓN

- Manual ZF de 16 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles semiélfpticos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles asimétricos

POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

El Volkswagen Constellation es un camión que casi nadie conoce fuera de Sudamérica, pero en esa región es uno de los mejores vendidos. Su producción comenzó en el 2005 en Brasil de la mano de MAN y el Constellation 25.420 está disponible con una capacidad máxima de tracción de 63 toneladas. Es el segundo vehículo más grande de la flota de Volkswagen y fue diseñado para arrastres largos y otras operaciones de distribución.

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

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

MOTOR Y TRANSMISIÓN

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



MANEJO

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





Cuando se usa para la versión tractor, este eje incluye un diferencial de deslizamiento limitado que mejora el desempeño del camión. Además, está equipado con un Dispositivo de Tracción Extra (ETD por sus siglas en inglés) que ofrece la posibilidad de levantar el tercer eje total o parcialmente, mejorando la tracción en pendientes al transferir una parte de la carga de éste al eje con tracción Meritor durante el levantamiento parcial.

A pesar de su apariencia europea, el Constellation no es tan avanzado tecnológicamente como sus parientes del Viejo Continente. De hecho, es un camión espartano construido para lograr que el trabajo se haga, sin ninguna de las comodidades y gadgets que puedes encontrar en otros más lujosos. El exterior tiene una apariencia bastante moderna y con carácter, además de una excelente construc-



ción. La cabina está lejos de ser lujosa o contemporánea, pero los acabados están bien hechos y todo se encuentra posicionado para que puedas alcanzarlo de fácilmente, permitiéndote concentrarte en manejar el camión. >>

del mundo: **VOLKSWAGEN CONSTELLATION 25.420**



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



INTERIOR


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

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



cabina; tiene cuatro indicadores y una pantalla de información en el centro que te mantiene al tanto sobre las diferentes estadísticas del camión.

Existen dos opciones de cabina, de día y dormitorio, ambas equipadas con la suspensión neumática High Comfort; si te decides por la primera, puedes solicitar que le insta-

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

del mundo: **VOLKSWAGEN CONSTELLATION 25.420**

UNA EXCUSA PARA LLEVAR TODO LO QUE TE GUSTA.

NISSAN ROGUE®



Innovation that excites

El Nissan Rogue fue diseñado para tu familia y te das cuenta desde que abres la puerta trasera levadiza eléctrica! El Sistema para Carga² Divide-N-Hide[®] te provee un área para carga con más versatilidad. Y el asiento plegable y dividido de la 2da fila te brinda asientos ajustables para facilitar el acceso a la tercera fila.³ Ahora, tu familia también podrá llevar todo lo que les gusta y mucho más.

Puerta Trasera Levadiza Eléctrica¹ | Sistema para Carga² Divide-N-Hide[®] | Sistema de Asientos³ EZ Flex™



UP TO
8 FT

Característica disponible. ¹La carga y la capacidad de carga están limitadas por su peso y distribución. Asegura siempre toda la carga. Cargar el vehículo con mucho peso, sobre todo en el techo, afectará el control y la estabilidad del vehículo. ²Los pasajeros no deben viajar en la posición reclinada mientras el vehículo está en movimiento. Utiliza siempre tu cinturón de seguridad y por favor, no conduzcas en estado de embriaguez. © 2015 Nissan North America, Inc. Todos los derechos reservados.

NissanUSA.com/Rogue
facebook.com/nissan

TANQUE DE CIUDAD

KENWORTH T470

DESDE SU PRESENTACIÓN EN EL 2009, EL T470 DE KENWORTH SE HA MANTENIDO COMO UN CAMIÓN VERSÁTIL DE USO MEDIO QUE PUEDE SER MODIFICADO FÁCILMENTE PARA REALIZAR APLICACIONES VOCACIONALES Y MUNICIPALES. ES UN VERDADERO CABALLO DE BATALLA QUE REALIZARÁ EL TRABAJO NECESARIO CON UNA MOVILIDAD MÁS QUE ADECUADA EN LOS APRETADOS ESPACIOS CIDADINOS. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Disponible con un peso bruto vehicular que va de 33,000 a 68,000 libras, el T470 tiene el típico diseño de Kenworth y es un ejemplo de cómo combinar perfectamente la inteligencia con la fortaleza para crear un camión que se siente a sus anchas en el extremo más pesado de lo que se considera uso medio. Con vigas que proveen la máxima resistencia hasta el momento de flexión a todo lo largo, el T470 provee una plataforma sólida y duradera para bombas hidráulicas, grúas y quitanieves, entre otras aplicaciones. Los ejes delanteros soportan una carga de 12,000 a 22,000 libras mientras que los traseros, sencillos o tándem, aguantan de 21,000 a 46,000 libras.

DISEÑO

Este camión tiene una configuración de cabina típica y una apariencia que grita a leguas que se trata de un Kenworth; una nariz larga, enormes pasos de rueda y una cabina alta. La parrilla del radiador es im-



mente que, como no podía ser de otra manera, luce orgullosa el logotipo de la marca en la parte superior. Hecha en acero inoxidable estampado para una mayor resistencia, está montada en el radiador permitiendo que el

cofre pueda abrirse sin problemas independientemente de que lleve montado equipo en el frente. Pensando en estos casos, hay dos tomas de aire adicionales a cada lado del cofre que envían aire fresco al motor. >>

vocacional: **KENWORTH T470**



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Paccar PX-9 de 8.9 litros con 260 a 380 HP y 720 y 1,250 lb-pie
- Cummins ISL-G de 8.9 litros con hasta 300 HP y 860 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Eaton de 6, 9, 10, 11 y 13 velocidades
- Automatizada Eaton Ultra Shift
- Automáticas Allison de 5 y 6 velocidades (HS, RDS y EVS).

SUSPENSIÓN

DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN

TRASERA

- Kenworth, Reycó, Hendrickson, Neway y Chalmers



Copyright © 2015 Uniroyal, Inc. All Rights Reserved.

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

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



UNIROYAL

15MTT10145-12H-SP

Los faros son algo simples comparados con otros camiones del segmento, pero combinan bien con esos grandes pasos de rueda y la naturaleza utilitaria del vehículo. Además, llevan un sistema de iluminación delantera avanzada que provee hasta un 30% más de visibilidad que los faros convencionales. La defensa es de tres piezas y está disponible en acero o en aluminio, además de permitir una fácil instalación de grúas, tomas de fuerza y otro equipo frontal. Si quieres mejorar la visibilidad, puedes pedir tu T470 con ventanas esquinadas y, para un toque de estilo, cromo o pulido en los rines, tanques de combustible y parrilla.

INTERIOR

La cabina del T470 es bastante espaciosa tanto para la cabeza como para las piernas. El diseño del tablero es suficientemente moderno y, a pesar de que los materiales están lejos de tener un tacto agradable, es claro que la durabilidad era la prioridad de los ingenieros. Lo que salva la zona es la ergonomía, que hace de la cabina un lugar habitable. Hay dos tableros a elegir, un diseño convencional y el otro un poco angulado hacia el conductor. Ambos tienen los controles, botones e interruptores al alcance del conductor, para no distraerlo cuando maneja.

El volante es grande y con un diseño que ya resiente el paso de los años, pero se los perdonamos porque es ajustable en altura y profundidad.

Los asientos tienen suspensión neumática, algo que se agradece, aunque no les caería mal algo de soporte lateral; fuera de eso, no tendrás ninguna queja, pues tienen varios ajustes que resultan muy útiles. Entre ambos asientos hay una pequeña estación de trabajo, aunque si lo prefieres puedes pedirlo con una banca corrida en lugar de dos asientos. El panel de instrumentos está bien organizado y tiene una



vocacional: **KENWORTH T470**

fácil lectura. Como una concesión está disponible el Centro Multifunción de Información al Conductor, el cual provee información del viaje, consumo de combustible, horas en ralentí del motor y rango óptimo de revoluciones. Hay muchos compartimentos para guardar cosas, al igual que posavasos. Si necesitas más espacio, está disponible una cabina de día extendida, la cual tiene seis pulgadas más a lo largo y cinco a lo alto, así como una serie de características útiles como iluminación HID, suspensión neumática para la cabina, tomas de fuerza de serie y un eje levadizo. >>



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.



MOTORES Y TRANSMISIONES

Bajo el cofre del T470 hay un motor a diesel Paccar PX-9 con un rango de potencia que va de los 260 a los 380 HP y un torque que oscila entre 720 y 1,250 lb-pie a 1,400 rpm. También hay disponible una opción de gas natural, un Cummins ISL-G con una potencia de hasta 300 HP y un par de 860 lb-pie. Incluso existe la posibilidad de llevar 400 HP, pero ese motor está limitado a los camiones contra incendios. En cuanto a la transmisión, hay disponibles manuales Eaton de 6, 9, 10, 11 y 13 velocidades, una automatizada Eaton Ultra Shift y automáticas Allison de 5 y 6 velocidades (HS, RDS y EVS).

MANEJO

La plataforma del T470 es muy sólida gracias al uso de extensiones de rieles madre que proveen una máxima resistencia a la flexión. Gracias a esta sólida plataforma, el camión es una base confiable para montar bombas hidráulicas, grúas y quitanieves, entre otros aditamentos. Los ejes delanteros soportan una carga de 12,000 a 22,000 libras mientras que los traseros, sencillos o tándem, aguantan de 21,000 a 46,000 libras. Gracias a la configuración de eje retrasado, tiene un buen radio de

giro, ofreciendo una muy buena maniobrabilidad en espacios urbanos, que probablemente serán su hábitat natural.

En resumen, la cabina de aluminio resistente a la corrosión del T470 tiene una vida útil más larga que las fabricadas en acero, y los motores del camión son muy confiables y potentes. A

pesar de su naturaleza utilitaria y que los acabados podrían mejorar, la cabina es lo suficientemente cómoda y el tablero y panel de instrumentos tienen una disposición muy conveniente. Además, gracias a una buena capacidad de carga y un versátil chasis, puede utilizarse para una amplia variedad de aplicaciones. **TTL**



UN BUEN SELLO EVITA QUE
SE DESTAPEN LOS PROBLEMAS.



 **IDEAS DRIVING RESULTS**

SOLUCIONES INTELIGENTES QUE
PROTEGEN SU DESEMPEÑO.

Los problemas emergen – a menos que se sellen en el exterior. Los sellos para ruedas Meritor® mantienen la suciedad, el agua y los contaminantes de la carretera en el exterior y los lubricantes vitales en el interior, para evitar reparaciones y para que disfrute de un gran desempeño a largo plazo. Tanto los sellos Estándar como los sellos Premium para ruedas Meritor le apoyan con soporte experto y garantías líderes en la industria. Para más información, visite MeritorWheelSeals.com o llámenos al 888-725-9355. Le esperamos para sellar un buen trato. Insista en la caja con el toro.

Desde México al 011-01800MERITOR (011-01800-637-4867).



MERITOR



MOVIENDO A AMÉRICA

GUÍA DE AMERICANOS

TODOS LOS QUE ESTAMOS EN ESTA INDUSTRIA SABEMOS DE LA IMPORTANCIA DE LOS CAMIONES PARA LA ECONOMÍA NORTEAMERICANA, PUES SON LOS ENCARGADOS DE MOVER MUCHÍSIMAS MERCANCÍAS A LO LARGO Y ANCHO DEL PAÍS. POR ELLO, LOS DIFERENTES FABRICANTES PRESENTAN MODELOS CUYA RESISTENCIA AL VIENTO ES CADA VEZ MENOR, ALGO QUE LES AYUDA A CUMPLIR LAS CADA VEZ MÁS ERICTAS NORMAS AMBIENTALES Y, MUY IMPORTANTE, A CONSUMIR MENOS COMBUSTIBLE. ELEGIR EL CAMIÓN ADECUADO PARA TU NEGOCIO NO ES UNA DECISIÓN FÁCIL, PUES LAS NECESIDADES DE CADA EMPRESA SON DIFERENTES. PERO PARA QUE TENGAS UNA MEJOR IDEA DE CUÁL TE PODRÍA CONVENIR, TE TRAEMOS UN VISTAZO A LOS MODELOS MÁS INTERESANTES DE CADA MARCA. »



STAR 5700XE WESTERN



“Eficiencia” es una palabra clave en cualquier industria, pero en la del transporte ha cobrado cada vez más relevancia, pues las normas ambientales y de consumo de combustible son cada vez más estrictas. Por ello, la gente de Western Star diseñó el 5700 XE, el primer camión que permite hablar de aerodinámica y Western Star en la misma frase. Éste conjuga una imagen clásica americana, con el conocimiento de ingeniería y aerodinámica de Daimler Trucks para lograr un vehículo ultra eficiente que te ayuda a elevar al máximo tus beneficios. Está disponible en cabina de día o dormitorio; la segunda con cinco diferentes longitudes (de 34 a 82 pulgadas) y tres alturas.

Para mantener una imagen fiel a la marca pero que ofreciera la menor resistencia al viento posible, los diseñadores le dotaron de salpicaderas curvas, faros rectangulares, la sección central elevada del cofre, parrilla de franjas verticales y la visera. Pero los dos elementos más importantes son las orillas de la fascia, que envían el aire alrededor de las llantas y a la parte superior de la defensa, y la visera, que además de darle el look clásico, es altamente funcional, pues fue diseñada

para ayudar a canalizar el aire arriba y alrededor del techo de la cabina.

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 cajones para guardar cosas son de madera de verdad, no de una imitación. Los asientos son cómodos y están disponibles en tela, vinil o piel. 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. La columna de la dirección es totalmente ajustable, lo que hace fácil encontrar una posición cómoda de manejo y, como 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 made-





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

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

TRANSMISIONES

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

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática Hendrickson AirTrek

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Airliner



ra o cuero, y controles para el estéreo, y el control de crucero.

Hay tres motores 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. 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. 

KENWORTH T660



Diseñado para ser el camión más aerodinámico de todo su portafolio, es ideal para largos viajes por carretera. Además de motores eficientes o de combustibles alternativos, lleva varias soluciones inteligentes que mejoran el rendimiento con un objetivo en mente: ahorrarte dinero. Está disponible en tres diferentes cabinas: de día, dormitorio de 52" y dormitorio de 76". Las líneas son fluidas en toda la cabina, y la defensa, cofre o los faldones laterales, fueron optimizados para reducir el coeficiente aerodinámico. Comparado con otros modelos de la Serie T, tiene un 65% más de capacidad de almacenaje, un parabrisas 50% más largo, 40% menos ruido en el interior, las puertas abren 30% más y tiene la mejor iluminación de su clase.

El tablero de instrumentos es fácil de leer y lleva nueve indicadores principales y 12 opcionales; aunque la estrella de la zona es el Centro de Desempeño del Conductor, con una pantalla a color de 5" que despliega información sobre el estado del camión, datos de diagnóstico y alertas. El tablero también equipara el sistema de navegación NavPlus, el cual se conecta a tu teléfono vía Bluetooth y está

disponible con comandos de voz. Los controles están acomodados de manera intuitiva y los interruptores tienen palancas en lugar de los tradicionales botones.

Los asientos son muy cómodos y llevan un sistema de suspensión neumática que se ajusta automáticamente al peso del conductor. La posición de manejo es elevada, lo que ofrece una excelente visibilidad. El dormitorio de 76" ofrece un interior espacioso con opciones para personalizarlo y tiene mucho espacio para moverte por la cabina sin tener que contorsionarte. Por otro lado, la mesa rotatoria detrás del asiento del pasajero, hace que el interior también sirva de oficina o comedor. Justo debajo de ésta se encuentra ubicado el refrigerador, el cual abre como cajón para facilitar el acceso. Además lleva un soporte para una pantalla de 23 pulgadas, compartimento para DVD, espacio para horno de microondas y un inversor de corriente. El dormitorio de 52 pulgadas tiene suficiente espacio para la cabeza incluso si mides 1.90 metros. El asiento opcional rotatorio del pasajero expande el espacio habitable, haciéndola más cómoda. Para dormir hay una litera plegable y varios compartimentos para





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Paccar MX-13 de 13 litros, 380 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Cummins ISX 12 de 12 litros, 310 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie
- Cummins ISX 15 de 15 litros, 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automática Eaton UltraShift Plus de 6, 13 o 18 velocidades
- Manual Eaton de 13 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA


- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática



almacenar cosas, aunque también puedes pedirlo con una segunda litera. Los opcionales más destacables son un calentador para la litera, televisión, sistema de sonido de ocho bocinas y un inversor de corriente.

Hay tres motores. El primero es un Paccar MX-13 de 12.9 litros con 380 a 500 HP y un torque máximo de 1,850 lb-pie. El segundo es un Cummins ISX15 con 400 a los 600 HP y un par máximo de 2,050 lb-pie. El tercero es un Cummins ISX12 con 425 HP y 1,650 lb-pie de torque. Ya que hablamos de transmisión, de ésta se encargan cajas Eaton UltraShift Plus de 6, 13 o 18 velocidades, pero también está disponible una transmisión manual de 13 relaciones. 



VNL780 VOLVO

Es un camión imponente cuya “cara bonita” esconde un diseño que reduce dramáticamente la resistencia al viento. El cofre curvo, el parabrisas, la defensa curvada hacia abajo, las manijas ocultas y los faros redondeados son elementos diseñados para reducir el coeficiente aerodinámico. Como resultado, el VNL780 requiere menos potencia del motor para empujarlo a través del aire. Y eso, a la larga, hace que necesites

hacer menos paradas en la estación de servicio. Ya sea como remolque, caja plana o refrigerador, el VN 780 hace todas las maniobras con facilidad y precisión, especialmente en lugares apretados, como las áreas de carga, donde tanto el espacio como el tiempo son escasos. La configuración detrás del eje trasero y que las ruedas giran hasta 50 grados, este camión tiene un radio de giro muy reducido, de hecho, es uno de los menores en la industria.



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



MEDIMOS LA SEGURIDAD HASTA LAS LIBRAS POR PULGADA CUADRADA.

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

GENUINA • COMPLETA • CONFIABLE


1-844-68-TIRES • gcrtires.com/service

GCR
TIRES & SERVICE



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

El panel de información es grande y se encuentra colocado de manera que puedas leerlo fácilmente. El acomodo de los controles está pensado para permitir al conductor operar funciones críticas sin tener que quitar las manos del volante. Los controles de los espejos, las ventanas y los seguros -todos eléctricos- están en la parte superior del panel de la puerta. El volante es ajustable en altura y profundidad, para que tengas un viaje lo más relajado posible y te concentres en lo más importante, el camino.

Los asientos ofrecen un excelente soporte lateral, lumbar, e incluso pueden girar sobre sí mismos y tener calefacción. Además, han sido diseñados de manera ergonómica para ajustarse al contorno de tu cuerpo, reduciendo la fatiga y la irritación durante los viajes largos. La cabina lleva suspensión de aire que reduce al mínimo el movimiento de la misma. Y como medida de seguridad, la unidad centralizada de cierre permite llevar sin seguro la puerta del conductor y cerrada la del pasajero. En caso de un accidente, la unidad abre automáticamente los seguros. 



Suspensión delantera

- Muelles parabólicos
- Hendrickson AIRTEK

Suspensión trasera

- Volvo Air Suspension y PRIMAAX

- Hendrickson HAS

TRANSMISIONES

- I-Shift de 12 velocidades

- Eaton Fuller UltraShift PLUS de 10, 13, 15, y 18 velocidades

Manuales

- Advantage Automated

MOTORES

- Volvo D11 de 355 a 405 HP y 1,250 a 1,550 lb-pie

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

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA





DISPOSITIVO MÓVIL DE ALTA VELOCIDAD.

Junto con el nuevo motor MINI Twin Power Turbo, aún más eficiente y poderoso, el MINI Hardtop también se distingue por su nuevo centro digital MINI Connected que se sincroniza con tus dispositivos y redes sociales. Ahora puedes viajar como el viento y dejar que todos se enteren. MINIUSA.COM/VELOCIDAD



THE 2016 MINI HARDTOP.

PINNACLE MACK



El Pinnacle es el camión más grande de Mack y está diseñado especialmente para arrastres largos. Construido sobre el ligero chasis Advantage de Mack, tiene una robustez sin igual que afecta positivamente su capacidad de carga. El interior es cómodo y existen cabinas de día y dormitorio, a la segunda de las cuales tiene la posibilidad de desprenderse de la zona de la litera. Está disponible en configuraciones de eje adelantado (axle forward) y eje retrasado (axle back), así como varios motores MP potentes y eficientes.

El diseño está muy bien logrado y le da una apariencia muy sólida y las fluidas formas de sus líneas reducen la resistencia al viento, especialmente con el cofre curvo. La enorme parrilla y el bulldog que dominan el frente dejan claro que se trata de un Mack. Por otro lado, las carcasas de los faros están bien integradas a las salpicaderas y llevan micas de Lexan resistentes a los impactos. Para alargar la vida útil, el acero de la cabina es galvanizado y está montado sobre una suspensión de bolsas de aire y amortiguadores.

El acceso a la cabina es fácil gracias a los escalones auto-limpiantes y a un enorme pasa-

manos montada en el exterior. La apariencia y la calidad en los acabados son de primer nivel. El tablero está inclinado hacia el conductor para facilitar la operación de los controles, pero el arreglo de estos no es intuitivo, por lo que debes familiarizarte con ellos si no quieres tener que voltear a verlos. Los medidores, por otra parte, están muy bien organizados y son fáciles de leer. El volante puede ajustarse fácilmente usando un pedal. El asiento del conductor es prácticamente un trono gracias a la suspensión neumática y a su tamaño, además del gran soporte y los múltiples ajustes que le puedes hacer para ponerte cómodo. La visibilidad es excelente gracias al enorme parabrisas, las grandes ventanas y el diseño del tablero.

Hay dos motores disponibles, un MP7 de 11 litros con 325 a 405 HP y 1,200 a 1,560 lb-pie, y un MP8 de 13 litros con 415 a 505 HP y 1,540 a 1,760 lb-pie. Las versiones de eje retrasado se pueden ordenar con cualquier motor, mientras que las de eje adelantado solo llevan el MP8. En lo que respecta a transmisiones, hay cajas, manuales MaxiTorque de 8 a 18 velocidades y automáticas mDrive de 12 relaciones. También puedes pedirlo con cajas Eaton Fuller o Allison.





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MP7 de 11 litros con 325 a 405 HP y 1,200 a 1,560 lb-pie
- MP8 de 13 litros, de 415 a 505 HP y 1,540 a 1,760 lb-pie

TRANSMISIONES

- Mack MaxiTorque manual de 8, 9, 10, 13 y 18 cambios
- Mack mDrive automática de 12 cambios
- Allison EVS y RDS de 5 y 6 cambios
- Eaton Fuller Roadranger Twin Counter Shaft de 9, 10, 13, 15 y 18 cambios


SUSPENSIÓN DELANTERA

- Taperleaf y Multileaf

SUSPENSIÓN TRASERA

- Mack Multileaf (Camelback), MaxLite y Hendrickson



Dependiendo de la aplicación, puede venir con diferentes configuraciones de ejes incluyendo las suspensiones neumáticas Camelback, Walking Beam o MaxLite. Las capacidades de los ejes y suspensiones delanteros van de las 12,000 a las 14,600 libras y las de los traseros de 38 a 46 mil libras. En cuanto a la dirección, no tendrás queja alguna, ya que el chasis tiene un radio de giro reducido gracias a que las ruedas giran hasta 50 grados. El confort del camión está a la par de sus rivales gracias a que los resortes neumáticos ofrecen una buena absorción de las irregularidades del camino, reduciendo las vibraciones y haciendo el viaje más estable. 

PLAYBOY

VIP

SEDUCTION IS A GAME ONLY TRUE
PLAYBOYS DARE TO PLAY!

Choose your match from our Playboy Fragrances
line & enter the iconic Playboy World

available at:



sears

playboystore.com



presst**o**play



© Playboy, PLAYBOY and Rabbit Head Design are trademarks of Playboy and used under license by Coy.



playboyfragrances.com

INTERNATIONAL PROSTAR



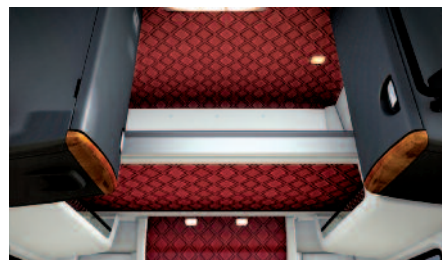
Es un Clase 8 creado para transportar cargas pesadas a lo largo de miles de millas y diseñado para reducir al máximo la resistencia al viento. Existen dos configuraciones de ejes, 6x4 y 4x2, y está disponible con dos cabinas, de día y dormitorio. El estilo del exterior tiene líneas fluidas y formas curvas, con un techo que optimiza la inclinación, mientras que los huecos en las defensas han sido reducidos al mínimo y el cofre fue “empujado” hacia abajo para ayudar a reducir el coeficiente aerodinámico. Otros elementos que mejoran la aerodinámica del camión son el parabrisas envolvente, los espejos retrovisores y los faldones para la versión dormitorio, aunque estos son opcionales. Gracias a esto, International dice que su economía de combustible es nueve por ciento superior a otros camiones similares.

El piso es relativamente bajo, lo cual hace que no tenga una gran altura al suelo, por lo cual no tendrás mayores problemas para subir o bajar. El diseño de la cabina en general es bastante llamativo y a pesar de que los materiales son duros, la sensación es mejor de lo que esperarías, especialmente en el dormitorio. El tablero está orientado hacia el conductor y los controles están colocados cerca del asiento de éste, por lo cual es fácil manipularlos. Las carátulas blancas de los instrumentos hacen que sean muy fáciles de leer y son lo suficientemente grandes para leerlos



desde la parte posterior de la cabina.

No hay queja alguna del espacio para la cabeza, piernas u hombros, ya que te puedes parar en la cabina sin problema alguno. Hay asientos con suspensión neumática vienen con reposabrazos plegables y el volante multifunciones cuenta con ajuste en altura y profundidad. Los controles de la columna de la dirección incluyen botones para el control de cruce-ro, freno de motor, volumen y estación de radio, y el claxon, así como interruptores para los faros y las intermitentes. La posición de



manejo es excelente y el enorme parabrisas ofrece una excelente vista del camino. Los espejos retrovisores hacen muy bien su trabajo y es de destacar la ventana de ventilación funcional, que no es común encontrar en los camiones de este segmento.

Hay dos opciones de motores, un MaxxForce 13 con 370 a 475 HP y 1,350 a 1,700 lb-pie, y un Cummins ISX15 con 400 a 550 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie. Ambos pueden ir acoplados a transmisiones manuales o automáticas Eaton Fuller, además de una Allison automática para largas dis-



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos y monohoja
- Neumática MaxxPower

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática sencilla y tandem

- Hendrickson


MOTORES

- MaxxForce 13 de 370 a 475 HP y 1,350 a 1,700 lb-pie
- Cummins ISX15 de 400 a 550 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie

TRANSMISIONES

- Eaton manual de 9, 10, 13, 15, 16 y 18 cambios
- Eaton UltraShift PLUS semiautomática de 10, 13 y 18 cambios
- Allison TC10 TS automática

tancias. El Cummins fue diseñado para lograr una gran economía de combustible, por lo que cada componente fue hecho pensando en optimizar el desempeño, confiabilidad y durabilidad.

En el camino, es sorprendentemente suave con un manejo muy confortable y silencioso. El radio de giro está entre los mejores del mercado, mientras que la dirección es ágil y te ayuda a maniobrar el camión sin mucho esfuerzo. Disponible con configuraciones de eje 4x2 y 6x4, el eje delantero tiene una capacidad de carga de 12,000 a 14,000 libras, mientras que el trasero puede lidiar con una carga máxima de hasta 46,000 libras. 

¿Ya mencionamos nuestra tracción de pie firme?



Neumáticos inteligentes construidos para un manejo preciso y una mejor estabilidad.

Fabricados con compuestos y diseños avanzados en banda de rodamiento, Double Coin son los neumáticos radiales con los que puedes contar para tener una mejor tracción en carretera sobre superficies húmedas o secas. Esta es otra razón por la que más empresas están tomando la decisión más inteligente de cambiarse a Double Coin y así obtener mejores resultados por su inversión.

©2016 DCA, LLC

THE SMART MONEY IS ON



espanol.DoubleCoinTires.com

579

PETERBILT



El 579 es un Clase 8 que presenta una combinación de aerodinámica y optimización del tren motriz que lo hace muy eficiente en el consumo de combustible. Este camión está disponible con dos tipos de cabina, de día y dormitorio desmontable, lo cual lo hace más versátil y longevo, ayudando así a mantener un buen valor de reventa. El 579 tiene un estilo moderno y con varias líneas típicas de la marca. Hay varios elementos exteriores que fueron diseñados para reducir el coeficiente aerodinámico del camión, como los carenados de diferentes longitudes, los extensores del dormitorio, las extensiones de plástico de las salpicaderas, las tapas debajo de la cabina y los faldones. La defensa y cofre son de tres piezas, lo que hace más fácil y barata las reparaciones.

Los materiales en la cabina son bastante buenos, especialmente los insertos de imitación madera, que lucen bastante bien. Los controles están elegantemente organizados y son fáciles de manipular, con todo el ambiente operativo, diseñado alrededor del conductor. El panel de instrumentos tiene relojes de fácil lectura completamente visibles a través del volante. El cuadro de instrumentos lleva una Pantalla de Información

para el Conductor de 5" entre el velocímetro y el tacómetro. Un segundo panel en la parte central del tablero puede alojar hasta seis indicadores más o el sistema de infotención de Peterbilt, SmartNav™.

La columna de dirección puede ajustarse en altura y profundidad. Los asientos de serie son sumamente cómodos, pero si quieres más confort, están disponibles los Evolution LX con soporte lumbar en dos cámaras y ajustes en el soporte lateral y la dureza de la suspensión, además de calefacción, ventilación, más bolsillos de almacenamiento y la posibilidad de girar sobre sí mismos.

La visibilidad es excelente gracias al parabrisas panorámico y el 579 lleva un sistema automático de control de temperatura que mantiene un funcionamiento consistente y duradero del sistema de ventilación. También hay una estación de trabajo retráctil, varios compartimentos para guardar cosas, una cama de 85 pulgadas, closets grandes y, como opcionales, un refrigerador de media altura y un soporte para televisión de pantalla plana de 22 pulgadas.

Hay tres motores disponibles. Un Paccar MX-13 con 380 a 485 HP y 1,450 a 1,750 lb-pie; un Cummins ISX12 de gas natural con 320 a





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Paccar MX13 de 380 a 485 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Cummins ISX12-G de 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie
- Cummins ISX15 de 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

- Eaton Fuller manual de 9, 10, 13, 15 y 18 cambios
- Eaton Fuller automatizada de 10, 11, 13 y 18 cambios
- Eaton Fuller Advantage automatizada de 10 cambios
- Allison automática de 4, 5 y 6 cambios

SUSPENSIONES DELANTERAS


- Muelles parabólicos
- Neumática Peterbilt

SUSPENSIONES TRASERAS

- Peterbilt FLEX Air, Air Leaf, Low Air Leaf, Low Low Air Leaf y Air Trac
- Reyco 79KB y 102AR



400 HP y un par motor de 1,150 a 1,450 lb-pie; y un Cummins ISX15 con 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie. En cuanto a las transmisiones, están disponibles varias Eaton Fuller manuales y automatizadas de 9, así como tres cajas automáticas Allison.

Para detenerlo, Peterbilt equipó al 579 con frenos de disco neumáticos adelante y el Programa de Control de Estabilidad de Bendix (ESP por sus siglas en inglés), el cual opera también con un Control de Tracción Automático y con el sistema anti bloqueo de frenos, mejor conocido como ABS, para mantener la estabilidad del camión y evitar volcaduras, atravesamientos y situaciones de pérdida de control al aplicar fuerza a los frenos de manera selectiva cuando detectan que una rueda patina o que un parámetro de estabilidad ha sido comprometido de manera crítica. 

FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION



Es un camión que lleva un paso más allá los logros del Cascadia gracias a un motor más eficiente y una mejor aerodinámica. Con esto, los ingenieros afirman que obtienen una economía de combustible superior hasta en un siete por ciento. Es posible escoger entre dos posibles motores Detroit Diesel y tres diferentes cabinas: de día, techo medio y techo elevado. Las principales diferencias entre el Evolution y un Cascadia normal son los elementos que mejoran el flujo del aire: el cierre en la defensa, mejores sellos en el parabrisas, relleno entre la salpicadera y la defensa, espejos retrovisores elípticos, cubiertas de los rines traseros, extensor lateral de relleno, antena integrada, extensores laterales de 20 pulgadas, faldones laterales, toma de aire inferior y mejoras al sistema de enfriamiento.

La cabina es la misma de un Cascadia a secas, con muchísimo espacio para las piernas y la cabeza, además de un piso plano que te permite moverte fácilmente en el interior. Los materiales y acabados podrían mejorar; pero no

están nada mal. La ergonomía es muy buena y el diseño envolvente del tablero pone todos los controles al alcance del conductor. El panel de instrumentos tiene una fácil lectura gracias al gran tamaño de los números y a la inclinación de la pantalla, la cual no tiene reflejos extraños que la afecten. Hay varias tomas de corriente directa en el tablero y en la base de la litera.

Los asientos son muy cómodos gracias a su gran tamaño múltiples ajustes y a que el soporte para brazos, espalda y cabeza es más que adecuado. El volante es ajustable en altura y profundidad, y lleva controles para el control de crucero, las luces direccionales y el freno de motor. El sistema Run Smart Predictive Cruise, que viene de serie, evalúa el perfil del camino a más de una milla de distancia, determina la velocidad más eficiente y hace los ajustes necesarios a ésta para obtener la máxima economía de combustible.

Hay dos motores disponibles. El primero es un DD15 cuya potencia oscila entre 455 y 505 HP





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

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

TRANSMISIONES

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

SUSPENSIÓN DELANTERA


- Muelles parabólicos
- Hendrickson AIRTEK

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Freightliner AirLiner

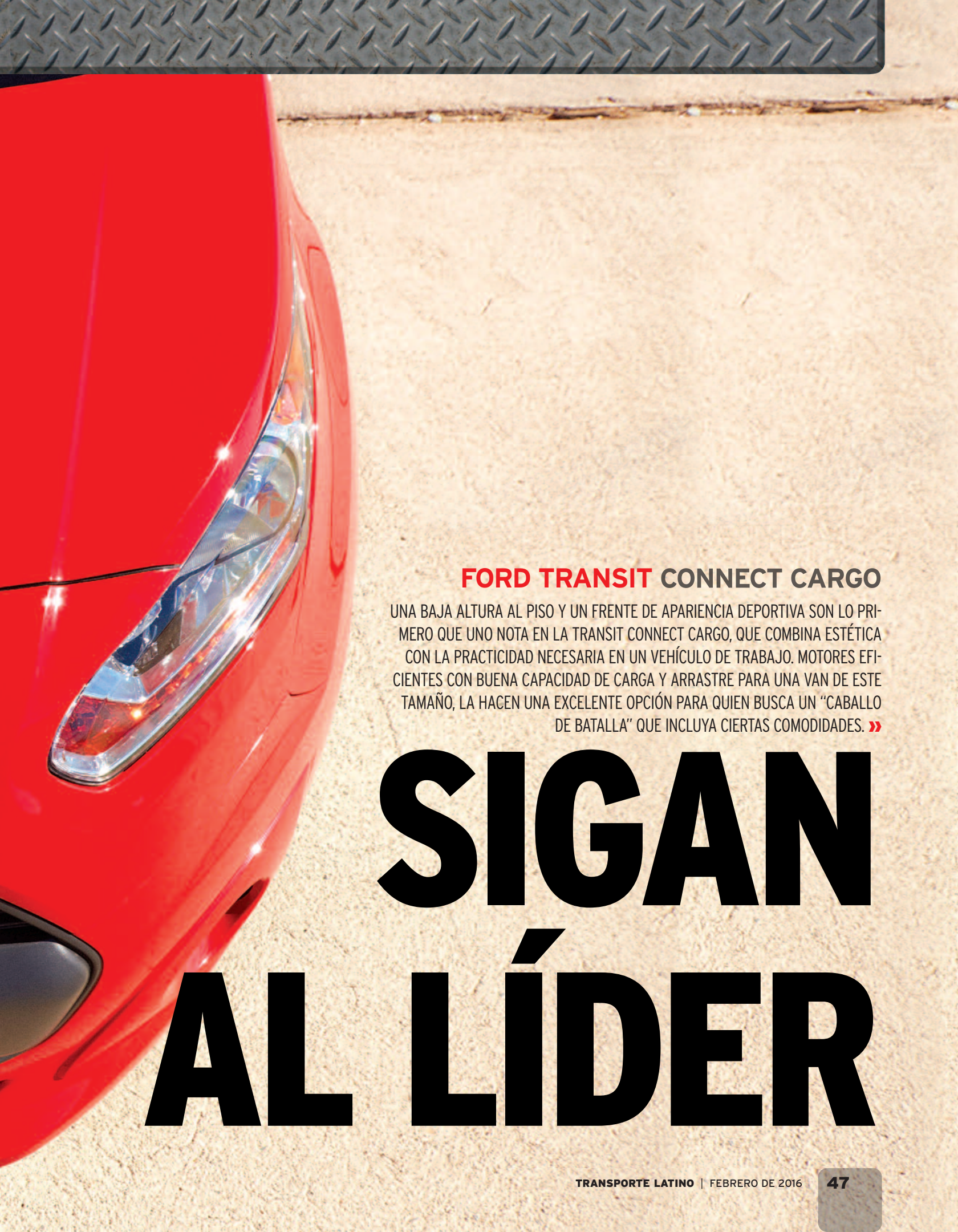


y cuyo torque va de 1,550 a 1,750 libras pie. La otra opción es un DD13 con una potencia de 350 a 470 HP y un par motor de 1,250 a 1,650 lb-pie. En cuanto a la transmisión, Freightliner recomienda la DT12 automatizada; pero también están disponibles cajas manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, y tres automáticas Allison. Como era de esperarse en un camión de estas características, Detroit también tiene disponibles ejes que, junto al DD15 y la transmisión DT12, trabajan como un tren motriz integrado.

Además, el camión equipa el sistema Detroit Virtual Technician, el cual ofrece diagnósticos en tiempo real que ayudan a mantener el camión en el camino durante más tiempo, sin tener que hacer una parada en el taller para llevar a cabo revisiones. Según Freightliner, el Cascadia Evolution tiene un consumo de combustible de hasta 10.67 millas por galón, una cifra bastante impresionante para un camión de este tamaño. 







FORD TRANSIT CONNECT CARGO

UNA BAJA ALTURA AL PISO Y UN FRENTE DE APARIENCIA DEPORTIVA SON LO PRIMERO QUE UNO NOTA EN LA TRANSIT CONNECT CARGO, QUE COMBINA ESTÉTICA CON LA PRACTICIDAD NECESARIA EN UN VEHÍCULO DE TRABAJO. MOTORES EFICIENTES CON BUENA CAPACIDAD DE CARGA Y ARRASTRE PARA UNA VAN DE ESTE TAMAÑO, LA HACEN UNA EXCELENTE OPCIÓN PARA QUIEN BUSCA UN “CABALLO DE BATALLA” QUE INCLUYA CIERTAS COMODIDADES. »

SIGAN AL LÍDER

Las vans de carga son uno de los vehículos comerciales más útiles del mundo, pero hay que reconocer que no todo el mundo necesita algo tan grande, puede ser 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.

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 los contrincantes: Ford Transit Connect Cargo, Nissan NV200, Chevrolet City Express y the Ram Cargo Van.

DISEÑO

La verdad es que la Transit Connect es la van de carga más atractiva que hay ahora en el mercado, ya que logra una gran combinación entre practicidad y estética. Si como muestra basta un botón, entonces nos queda-



mos 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 carro-

cería, 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.





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Duratec de 2.5 litros con 169 HP y 171 lb-pie
- EcoBoost de 1.6 litros con 178 HP y 184 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Eje rígido con barra de torsión

PRECIO

- Desde 23,170 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 volu-

men 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 Cargo 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 asientos, 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 abran 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 productividad a distancia Crew Chief, una interfaz basada en la red que puede ser muy útil para crear una ruta para que el conductor vaya a recoger un paquete urgente, por ejemplo. Por supuesto, está disponible el sistema SYNC de reconocimiento de voz y, en un claro ejemplo de que este vehículo está pensado para los dueños de pequeños negocios, también puedes pedir MyFord Touch.


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 son dos de cuatro cilindros: el primero es un Duratec de 2.5 litros con 169 HP y 171 lb-pie; mientras que el segundo es un EcoBoost de 1.6 litros con 178 HP y 184 lb-pie. La transmisión en ambos casos es automática de seis velocidades, algo que resulta más que cómodo para el trabajo para el que

fue diseñada esta van.

El que las cifras de potencia y torque de ambos motores sean tan parecidas podría hacer que muchos se pregunten para qué elegir el segundo -alrededor de 1,000 dólares más caro-, y la respuesta es simple, más par a menos revoluciones, por lo cual la respuesta al acelerador es más rápida, algo que se agradece cuando pasas varias horas al volante. Otra razón para preferirlo es que el Duratec ofrece un consumo de combustible de alrededor de 22 millas por galón, mientras que el EcoBoost de 25, aproximadamente, por lo cual la diferencia en precio se paga sola en poco tiempo. 

utilitario: **FORD TRANSIT CONNECT CARGO**



E

AHORRANDO COMBUSTIBLE

#1*

GOODYEAR: LA COMBINACIÓN DE NEUMÁTICOS DE TRACCIÓN Y DIRECCIÓN #1 EN EFICIENCIA DE COMBUSTIBLE EN NORTE AMÉRICA*

***GOODYEAR FUEL MAX LHD™ G505D™ Y FUEL MAX™ LHS™**

La combinación de llantas de tracción y dirección de neumáticos comerciales Goodyear Fuel Max puede ayudar a que cada uno de los camiones de su flota ahorre en promedio hasta \$1,300 de combustible al año en comparación con los principales competidores.

Conteniendo innovadores compuestos para ahorro de combustible, nuestros nuevos neumáticos Fuel Max reducen la resistencia al rodamiento para ayudar a su flota a ir más lejos por menos. Para más información acerca de los neumáticos Goodyear Fuel Max, póngase en contacto con su distribuidor Goodyear más cercano, o visite goodyeartrucktires.com

*El promedio de ahorro de combustible por año, por camión con Goodyear Fuel Max LHS 295/75R22.5 rango de carga G y Fuel Max LHD G505D 295/75R22.5 rango de carga G en comparación con Michelin XZA3+ EVERTREAD 275/80R22.5 rango de carga G y X Line Energy D 275/80R22.5 rango de carga G fue de \$1,300; Bridgestone R283 Ecopia 295/75R22.5 rango de carga G y Bridgestone M710 Ecopia 295/75R22.5 rango de carga G fue de \$560; Continental HSL2 EcoPlus 2 75/80R22.5 rango de carga H y EcoPlus HD3 295/75R22.5 rango de carga G fue de \$560. El ahorro en combustible está basado en los ahorros proyectados en un camión-remolque clase 8 con un rendimiento de 6.50 millas por galón, viajando 120,000 millas por año, con un costo de diesel de \$4.00/galón, y cambiando 10 llantas del camión. El consumo de combustible del camión-remolque clase 8 fue estimado utilizando los datos del modelo "Greenhouse Gas Emission" de la EPA de los Estados Unidos y del ISO 28580 de coeficiente de resistencia al rodamiento.

Los resultados pueden variar dependiendo de la medida del neumático, condiciones de manejo y del camino, mantenimiento y condiciones de operación.

© 2016 The Goodyear Tire & Rubber Company. Todos los derechos reservados.

Fuel Max LHD G505D

Fuel Max LHS



GOODYEAR.
MORE DRIVEN.

FÓRMULA PROBADA

CHEVROLET SILVERADO 1500 2016

AHORA QUE EL MERCADO DE LAS PICKUP SE HA CONVERTIDO EN UNO CASI DE LUJO, SE AGRADECE QUE LA SILVERADO SE MANTENGA FIEL A SU FÓRMULA CLÁSICA DE CAMIONETA. COMBINA POTENCIA Y CAPACIDAD DE CARGA CON UNA DIRECCIÓN PRECISA QUE SE COMPORTA MÁS COMO UN AUTO GRANDE QUE COMO UNA PICKUP DE TAMAÑO COMPLETO. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Como dijimos desde que la reseñamos en su presentación hace un par de años, esta generación de la Silverado tiene una carrocería de acero con un diseño simple y una suspensión de resortes que, en el papel, no suena como nada extraordinario. Sin embargo, el todo resultante es mucho más que la suma de las partes. Para 2016, la Silverado mantiene su "actitud simplista" pero recibe un nuevo frente -reforzado para obtener un mejor resultado en las pruebas de choque frontal del Instituto de Aseguradoras para la Seguridad en Carretera (IIHS por sus siglas en inglés)-, expande la disponibilidad de la transmisión automática de ocho velocidades y añade la posibilidad de emplear Apple CarPlay.

Además, la Silverado 2016 también estrena un nuevo cofre con múltiples pliegues y deja de lado los clásicos faros apilados. Pero fuera de esto, el exterior de la camioneta es prácticamente el mismo que la del año pasado. Por dentro los cambios son aún menos, pues el tablero, volante y asientos son los mismos. La novedad es la inclusión de Apple CarPlay (con Android Auto en camino), el cual es operado a través de una pantalla de 7 u 8 pulgadas de MyLink. Estas parecen iguales que siempre, pero nuevos componentes internos aseguran una respuesta más rápida a tus instrucciones. Hay tres tipos de cabina: Regular, Doble y Crew; con longitudes de caja de 5' 8", 6.5' u 8'. La capacidad máxima de arrastre es de 12,000 libras y la de carga de 2,260.

DISEÑO

La cabina es más fuerte que antes, pues casi dos terceras partes están hechas de



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- V6 de 4.3 litros con 285 HP y 305 lb-pie
- V8 de 5.3 litros con 355 y 383 lb-pie
- V8 de 6.2 litros con 420 HP y 460 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 6 y 8 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Eje semiflotante

PRECIO

- Desde 28,090 dólares



acero de alta resistencia para mejorar la rigidez y absorber mejor el impacto en caso de accidente. Aunque Chevrolet espera que estos sean escasos gracias a que la nueva

Silverado lleva un sistema anti impacto basado en una cámara delantera, así como alertas de cambio de carril. ¿Quieres saber algo bueno? Estas alertas no solo son sonoras, sino que el asiento vibra para poner sobre aviso al conductor, un sistema que tomaron "prestado" de Cadillac. La verdad es que la apariencia no es lo más importante en una pickup, lo que realmente la hace sobresalir es su resistencia. Y eso está asegurado con el nuevo chasis de acero, especialmente los montajes que unen la cabina con el chasis, que evitan el movimiento de arriba a abajo y de lado a lado para un paseo más tranquilo y más cómodo.

Otro detalle que nos gusta es que la puerta de la caja lleva un sistema de apertura que utiliza una barra de torsión con un amortiguador rotatorio que hace que abrir y cerrar la puerta sea menos ruidoso que antes. Entre las opciones para la caja hay luces de LED para iluminarla, los cuales corren debajo de los rieles de ésta. Además, hay un escalón integrado a las esquinas de la defensa trasera que hace más fácil subir a la caja. >>

camioneta: **CHEVROLET SILVERADO 1500 2016**



PRECIO MÁS BAJO

AUTORIDAD DE FMCSA \$389 • PRECIO INCLUYE: MC#, DOT#, BOC-3



¿POR QUÉ IR A OTRO LUGAR?

Deje que TBS le ayude mantener sus camiones en la carretera – en lugar de atado en el papeleo. Nuestro personal tiene el conocimiento y experiencia para ayudarle navegar los requisitos de las numerosas agencias reguladoras. Aquí en TBS, hacemos las cosas bien la primera vez!

FEDERAL FEE \$300
VALUE FOR BOC-3 \$50
TBS CHARGE \$39

\$389

AUTORIDAD DE FMCSA

(Precio Incluye: MC#, DOT#, BOC-3)

DEJE A TBS SER SU ÚNICA PARADA

Reporte de impuestos por combustible
Factoring • Seguro para camión
Tarjetas de petróleo • Autoridad
Cumplimiento de DOT
Permisos • IFTA



VISITA WWW.TRUCKERSBOOKKEEPINGSERVICE.COM O LLAME A TBS HOY (888) 703-4088 SE HABLA ESPAÑOL



INTERIOR

La lista de amenidades es larga, pero sobresalen el sistema de infotención Chevrolet MyLink con touch screen de ocho pulgadas, una de 4.2 en el panel de instrumentos -con seis indicadores- y la posibilidad de manejar MyLink con comandos de voz. Otra novedad que hará más silencioso y cómodo tu camino es que las puertas están dentro del marco de la pickup y no envolviendo ésta para llegar al techo, lo que reduce el ruido del viento al rodar rápido.

MOTORES Y TRANSMISIONES


Hay tres diferentes motores, un V6 de 4.3 litros con 285 HP y 305 lb-pie, un V8 de 5.3 con 355 y 383 lb-pie y un V8 de 6.2 con 420 HP y 460 lb-pie. Todos llevan bloque y cabezas de aluminio, inyección directa de combustible y tecnología de desconexión de cilindros de serie. En los V8, la desactivación de los cilindros corta el suministro de combustible a cuatro de ellos, mientras que el V6 lo hace sólo en dos. La transmisión es el mayor cambio mecánico para este año, pues la gran novedad es que la caja automática de ocho cambios estará disponible en algunos mode-



los con el 5.3 litros. Esto quiere decir que la conocida transmisión automática de seis cambios está presente en todos los modelos V6 y algunos V6; mientras que la automática de ocho queda para los V8 de 6.2 litros y las versiones más lujosas del 5.3.

MANEJO

Como ya mencionábamos, esta pickup se comporta más como un auto grande

que como una camioneta, algo que se debe a que la dirección es asistida electrónicamente, los resortes delanteros son 30% más rígidos y a que los rines son 1.5 pulgadas más anchos que antes. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas en todas las versiones y desde 2014 llevan un recubrimiento que los hace más resistentes a la corrosión, alargando su vida útil. 




ES TIEMPO DEL MEJOR VALOR POR CAMIÓN CON UNA GARANTÍA QUE LO RESPALDE.



Cada camión usado "Diamond Renewed®" es sometido a una rigurosa inspección 180+ y a un proceso de reacondicionamiento. Además, estas unidades están respaldadas con nuestra garantía líder en la industria de 1 año/100,000 millas, System1™ Confidence. La garantía cubre el 100% de las partes del motor y mano de obra, y NO tiene deducible. **Todo esto hace que nuestra garantía sea la mejor del negocio.**

- ◆ Año de Modelo Reciente: 2011 o más nuevo
- ◆ Pocas Millas: Menos de 400,000
- ◆ Limpieza o reemplazo de DPF y DOC
- ◆ Los mas recientes componentes de EGR

IT'S UPTIME AT 

CONSULTE NUESTRO INVENTARIO EN LÍNEA O VISETE HOY A UNO DE NUESTROS CENTROS DE CAMIONES USADOS.

866-709-9840 InternationalUsedTrucks.com

NUEVO AÑO, NUEVAS REGLAS

REGLAS QUE LA NTSB QUIERE APROBAR EN 2016

EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE, ESTO ES ALGO TAN CIERTO COMO LA LLEGADA DE LA PRIMAVERA, PUES LOS ORGANISMOS REGULADORES SE LAS ARREGLAN PARA CAMBIAR LAS NORMAS FRECUENTEMENTE. POR ELLO, TE PRESENTAMOS LAS REGULACIONES RECOMENDADAS POR LA JUNTA NACIONAL DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE QUE PODRÍAN AFECTAR NUESTRA INDUSTRIA. »



Como ya es costumbre, la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB por sus siglas en inglés) publicó la lista de las 10 regulaciones que le interesa sean aprobadas durante el 2016, de las cuales solamente 6 podrían afectar a nuestra industria. Si bien la NTSB no tiene poder regulatorio, sí es una agencia gubernamental cuyo trabajo es recomendar a quienes están encargados de hacer las reglas sobre la mejor forma de prevenir choques y accidentes mortales en todos los medios de transporte, basándose en los accidentes que han ocurrido, así como las tecnologías y programas disponibles. Las seis recomendaciones de la lista de reglas más esperadas que podrían afectar al mundo del transporte son:

1. INCREMENTAR LA APTITUD MÉDICA PARA CONDUCTORES DE CAMIONES

La NTSB dijo que la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) ha exigido entrenamiento y certificación para los proveedores en atención médica que realizan exámenes médicos, pero que “no hay un mecanismo para asegurar que se sigan las directrices recomendadas”.

Más aún, la agencia comentó que “a quiroprácticos y otros profesionales en atención médica sin ninguna experiencia que recetan medicinas se les considera examinadores médicos aceptables”. Por ello, su recomendación es que haya un sistema exhaustivo de certificación médica para el personal de transporte con puestos críticos en seguridad, con el objetivo

de asegurarse que están “aptos médicamente para el deber antes de operar un vehículo”.

2. AUMENTAR EL USO DE GRABADORAS DE VIDEO Y EVENTOS

La NTSB recomienda implementar sistemas de grabación de video a bordo para las operaciones en carretera de vehículos comerciales pesados; así como utilizar la información registrada para supervisar las operaciones y la seguridad. Esta agencia dice que las reglamentaciones deben exigir el uso de grabadoras de audio y video resistentes a impactos, pero hasta que esto no ocurra, “los operadores deberían procurar de manera proactiva el uso de esta tecnología para mejorar la supervisión operacional y de seguridad”.



3. PROMOVER LA DISPONIBILIDAD DE TECNOLOGÍAS PARA EVITAR COLISIONES EN VEHÍCULOS DE CARRETERA

De acuerdo a la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte, el uso de una variedad de tecnologías para evitar colisiones podría ayudar a reducir o evitar muchos accidentes. Entre ellas están: advertencia de colisión, control de cruce adaptativo, frenado autónomo de emergencia, advertencia de abandono de carril, detección de puntos ciegos y tecnología de iluminación avanzada. Según la NTSB, las agencias federales "deben continuar trabajando para desarrollar estándares de desempeño para estas tecnologías y evaluar su efectividad". »

PROTÉJASE CONTRA EL AUMENTO DE LA ELECTRICIDAD



¡SEA DUEÑO DE SUS PANELES SOLARES!

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



¡PÍDALOS YA!

www.QuieroPanelesSolares.com

INSTALAMOS LO MEJOR





4. TERMINAR LA DEBILIDAD POR USO DE SUSTANCIAS EN OPERADORES DE VEHÍCULOS


La recomendación de la NTSB es que los estados disminuyan el límite legal de contenido de alcohol en la sangre de .08 a .05 o menos y, respecto a otras drogas, la postura es que se necesita mejor información para entender la relación entre la cantidad ingerida y el riesgo de choque.

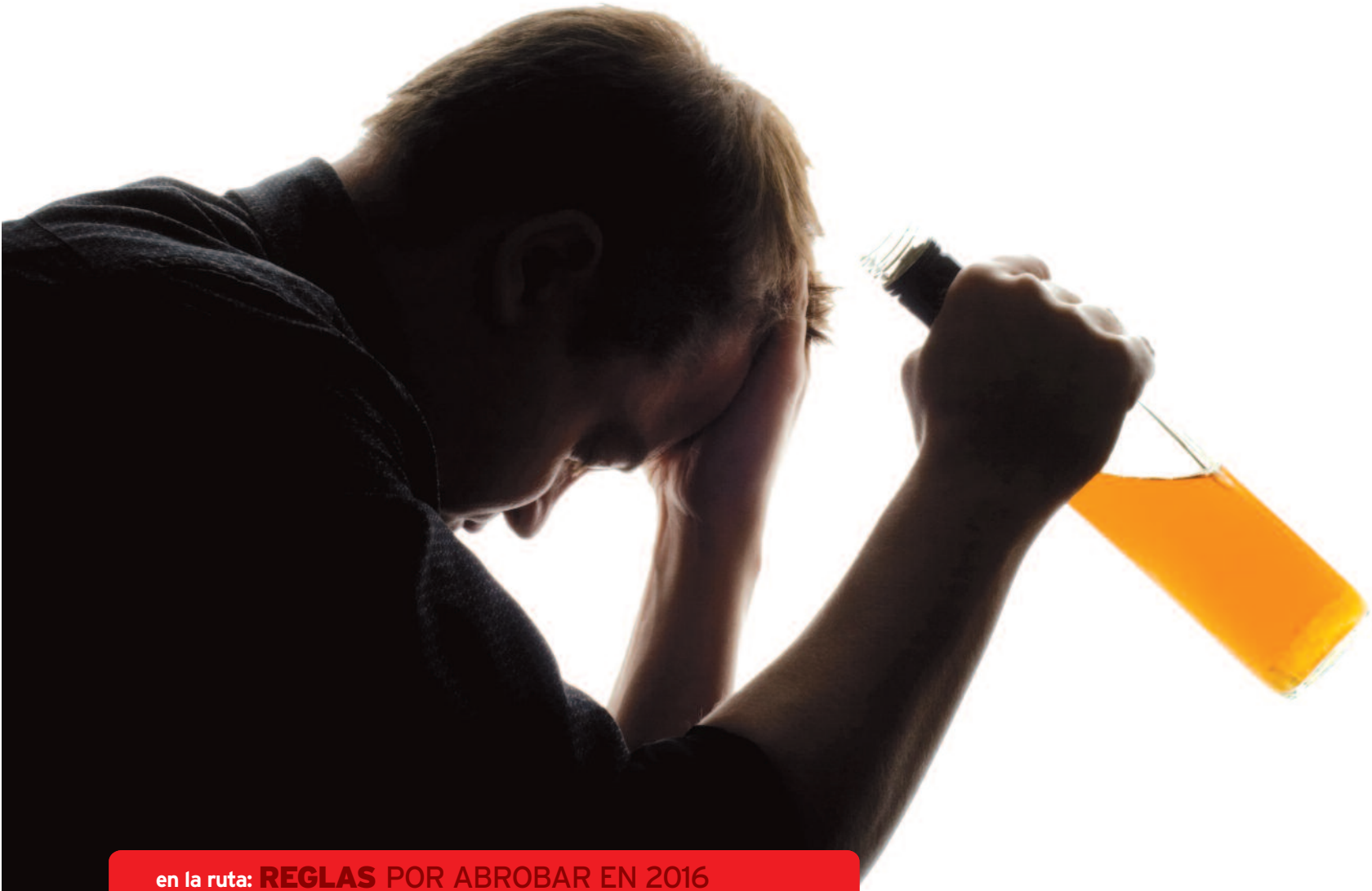
En industrias comerciales como la del transporte, la NTSB dice que los operadores y las autoridades de cumplimiento “no deben desatender los exámenes post-accidente requeridos” y añade que los estados “deben incrementar la recolección, documentación y reporte de los exámenes BAC (concentración de alcohol en la sangre) de los conductores, tanto para alcohol y drogas, después de un accidente”.

5. REDUCIR ACCIDENTES RELACIONADOS CON FATIGA

La NTSB quiere que las empresas de transporte y los operadores utilicen bitácoras electrónicas, las cuales serán obligatorias a partir de diciembre de 2017, y añade que “las compañías deben establecer programas de manejo de riesgo sobre fatiga y monitorear continuamente su éxito para reducir riesgos relacionados con la fatiga”.

6. DESCONECTAR A CONDUCTORES DE DISTRACCIONES

La NTSB espera eliminar el uso de teléfonos celulares y dispositivos electrónicos portátiles. En diciembre del 2012, la agencia solicitó la prohibición de todos los dispositivos electrónicos portátiles y, actualmente, 14 estados y Washington D.C., prohíben el uso de teléfonos celulares al manejar. D.C. y 37 estados restringen el uso de teléfonos celulares a conductores novatos y 44 estados y D.C. prohíben escribir y manejar, pero ninguno prohíbe el uso de dispositivos manos libres. 





Ayude a su Vehículo a Detener el Humo y que Corra como una Máquina de Precisión

UTILICE TECNOLOGÍA DE AVANZADA



El Detective Utiliza Tecnología de Avanzada para Detener Problemas en el Motor



BARDAHL ALL-U-NEED![®] NoSmoke[®] & NoSmoke[®] +StopLeak[™]

Son soluciones químicas únicas con “densidad” superior para rellenar cualquier espacio libre en el motor. Los especiales Polímeros para el Aceite mantienen lubricación eficiente para reducir quemado de aceite y eliminar humo de escape.

Hecho en USA • Bardahl.com



Todo Alrededor del Mundo Corre Mejor con BARD AHL[™]

LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL PARA LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE EMITIÓ UN AVISO DE MODIFICACIÓN NORMATIVA CUYO OBJETIVO ES MEJORAR LA CAPACIDAD DE LA FMCSA PARA IDENTIFICAR A LOS TRANSPORTISTAS QUE NO CUMPLAN LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD CON EL FIN DE ALEJARLOS DE LAS CARRETERAS. ENTÉRATE DE QUÉ TRATA LA DETERMINACIÓN DE APTITUD DE SEGURIDAD. >>



MÁS EXIGENTE

FMCSA PROPONE LIGAR CLASIFICACIÓN DE
SEGURIDAD A INSPECCIONES E INFRACCIONES



noticias: **FMCSA EMITIÓ UN AVISO DE MODIFICACIÓN**



REDACCIÓN: **TRANSPORTE LATINO**

La Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) publicó el 21 de enero un Aviso de Modificación Normativa que modificaría la metodología de clasificación de seguridad de la agencia integrando información de seguridad obtenida en el camino durante inspecciones, así como los resultados de investigaciones y reportes de accidentes de los transportistas, para determinar la aptitud de seguridad general de un transportista mensualmente.

La regla propuesta de Determinación de Aptitud de Seguridad ((SFD por sus siglas en inglés) reemplazaría el sistema federal de tres niveles –Satisfactorio, Condicional y No Satisfactorio– que se utiliza actualmente para los transportistas comerciales regulados federalmente, con una determinación única de “No Apto”, la cual obligaría al transportista que la reciba a mejorar sus operaciones o dejar el negocio.

“Asegurarnos de que los transportistas están operando de manera segura en las



carreteras de nuestro país es una de nuestras principales prioridades”, dijo el Secretario del Transporte Anthony Foxx. “Utilizar toda la información disponible para lograr evaluaciones más oportunas nos permitirá identificar de una mejor manera a las compañías que no sean seguras para sacarlas del camino”. Por su parte, el Administrador Interino de la FMCSA, Scott Darling, comentó que “los transportistas que identifiquemos como no aptos para operar serán removidos

de nuestras carreteras hasta que mejoren”.

La FMCSA cree que una vez que esta regla entre en vigor, serán capaces de evaluar con precisión la aptitud de seguridad de aproximadamente 75,000 compañías cada mes. Para que se den una idea del avance que representaría esto, con el sistema actual la agencia solo puede investigar a 15,000 transportistas anualmente. Y no solo eso, más de la mitad de esas compañías ni siquiera reciben una clasificación de seguridad.

CÓMO FUNCIONA

Hay dos fuentes de información subyacentes a la metodología que la FMCSA propone utilizar. La primera son los resultados de investigaciones y la segunda es la información de inspecciones e infracciones (si ésta última te suena familiar, es porque es la misma que utiliza el Sistema de Medición de la Seguridad [SMS por sus siglas en inglés] de la CSA). En la ley FAST, aprobada en diciembre pasado, se estableció que las mediciones analíticas del SMS deben estar fuera de la vista del público –algo que se logró después de mucho tiempo y críticas- >>



Bajo la SFT, cinco de las siete Categorías de Análisis del Comportamiento y Mejora en la Seguridad (BASIC por sus siglas en inglés) serán analizadas para buscar posibles fallas; las categorías que quedan fuera son el Indicador de Choques y la de Sustancias Controladas/Alcohol. Lo que se está considerando implementar es determinar el desempeño en la carretera de un transportista en relación a un límite fijo de fallas establecido en la regla para cinco categorías BASIC -Cumplimiento de Horas de Servicio, Aptitud del Conductor, Manejo Peligroso, Mantenimiento Vehicular y Materiales Peligrosos-.


Reprobar dos categorías tendrá como resultado ser clasificado como "No Apto". Al valorar los resultados de las inspecciones a un lado del camino, la propuesta es utilizar como límite 11 inspecciones con infracciones en un solo BASIC en un periodo de 24 meses como un estándar mínimo de datos. Hasta que ese nivel de actividad no sea alcanzado para al menos un BASIC, el transportista no será elegible para ser identificado como "No Apto".

Reprobar un BASIC quiere decir que el desempeño individual de un transportista alcanza o excede el límite de fallas de la regla. Por ahora, la FMCSA propone establecer el estándar de fallas en la regla final. La determinación de "No Apto" será alcanzada al reprobar dos BASIC de



cualquier manera, es decir, como resultado de infracciones en la calle, hallazgos de investigaciones o por una combinación de ambos. Una diferencia clave con las calificaciones percentiles del SMS de la CSA es que el estatus de un transportista con relación a esa medida establecida no se verá afectado por el desempeño de otro transportista. Por otro lado, una similitud entre el SMS y el SFD es el peso que tienen las infracciones según que tan recientes son.

La FMCSA estima que con esta nueva regla, menos de 300 transportistas serán clasificados como "No Aptos" cada año como resultado de infracciones en la calle. Pero lo más importante

es que el análisis presentado por la agencia señala que los transportistas identificados utilizando la información de seguridad obtenida en el camino tienen una tasa de accidentes casi cuatro veces más alta que el promedio nacional. Además de la información "de la calle", la SFD también consideraría investigaciones más tradicionales sobre cumplimiento en cada BASIC. La reprobación de los BASIC relacionados con información de accidentes y abuso de sustancias solo ocurrirá tras una exhaustiva investigación de seguimiento. Si quieren más información sobre la regla propuesta, la encontrarán (en inglés) en la página www.fmcsa.dot.gov/sfd. 

A New Los Angeles Destination.



The ultimate automotive experience. Thousands of stories.
More than 300 vehicles. **One museum... redefined.**

For ticket info, visit PETERSEN.ORG

PETERSEN
AUTOMOTIVE MUSEUM





DUERME DE NOCHE

HÁBITOS DE SUEÑO

DESASFORTUNADAMENTE, LOS HORARIOS REGULARES NO SON PARTE DE LA DESCRIPCIÓN DE TRABAJO PARA LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS COMERCIALES, POR LO CUAL PUEDE SER COMPLICADO ESTABLECER UNA RUTINA DE HORARIOS DE SUEÑO. PERO DORMIR ADECUADAMENTE ES MUY IMPORTANTE PARA TU SALUD. ¿CUÁNTO? SIGUE LEYENDO. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / IVO CUTZARIDA

Después de una larga jornada de trabajo, hay pocas cosas que el cuerpo agradezca más que una buena noche de sueño, desafortunadamente, los conductores de camiones no siempre pueden dormir durante ocho horas seguidas en un ambiente tranquilo y relajante. De hecho, muchas veces duermen cuando pueden, o durante el día, para conducir en las noches que es cuando menos tránsito hay en las carreteras.

Pero la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) dio a conocer los resultados de un estudio, donde encontraron que dormir durante el día hace que los conductores se pongan más soñolientos que cuando duermen una noche ente-



salud: **HÁBITOS DE SUEÑO**

ra o cuando tienen un horario de sueño dividido.

El estudio estuvo a cargo de George Belenky, doctor en medicina en el Centro de Investigación de Sueño y Rendimiento en la Universidad de Washington State, y el objetivo de éste era responder a la interrogante sobre si tener un horario de sueño dividido es tan bueno como dormir por la noche para los conductores de camiones, tanto respecto su salud y bienestar como a su habilidad para operar un vehículo de manera segura.

“El estudio comparó el tiempo de sueño diario dividido en dos periodos contra uno solo para determinar los efectos de estos patrones de sueño en el tiempo total de sueño, desempeño, estado del sujeto (adormilado, humor y esfuerzo) y parámetros biométricos asociados con la salud a largo plazo”, explicó el reporte de la FMCSA. >>




¿ESTÁS DURMIENDO BIEN?

La FMCSA tiene algunas observaciones para que puedas saber, de una manera objetiva, si tienes problemas de sueño. Entre otras cosas, recomiendan vigilar alguna de estas situaciones:

1. Roncar sonoramente.
2. Tu u otras personas se han dado cuenta de que te cuesta -o dejas de respirar momentáneamente- mientras duermes.
3. Te sientes adormilado o te duermes mientras ves la televisión, lees, manejas o cuando realizas tus actividades diarias.
4. Tienes dificultades para dormir tres o más noches a la semana (como problemas para conciliar el sueño, despertarte frecuentemente en la noche o despertar muy temprano sin poder volver a dormir).
5. Sientes un hormigueo desagradable o ansiedad y ganas de mover las piernas cuando tratas de dormir.
6. Tienes interrupciones del sueño (por ejemplo por gastritis nocturna, pesadillas, dolor, incomodidad, ruido, problemas familiares, luz o temperatura).
Si respondiste que sí a una o más de las afirmaciones anteriores, la FMCSA recomienda que hables con tu médico. También sugieren llevar un Diario de Sueño durante al menos una semana para registrar qué tan seguido tienes estos síntomas y determinar si hay algo que te impida dormir el tiempo que necesitas.

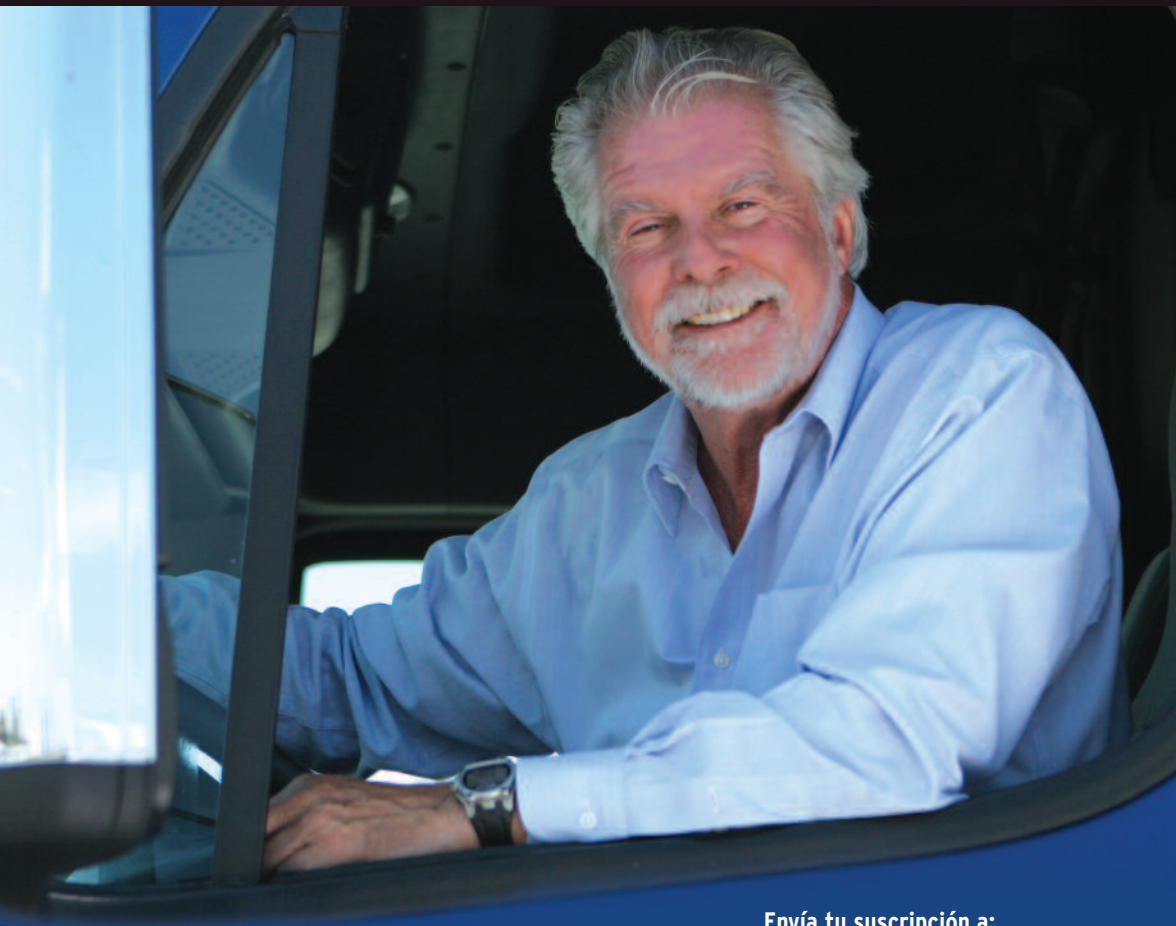
EXHAUSTIVO

El estudio encargado por la FMCSA se llevó a cabo entre el 10 de enero de 2010 y el 5 de mayo de 2011, y trató de simular semanas de trabajo de cinco días en las que los participantes dormían ya fuera una noche entera entre las 10 PM y las 8 AM o dos periodos de cinco horas, uno de 3 AM a 8 AM y otro de 3 PM a 8 PM. Los participantes que durmieron de corrido tuvieron más horas de sueño (8.4 horas en promedio), mientras que los que hacían un horario dividido (7.2 horas).

Pero quizá lo más llamativo es que también encontraron que quienes duermen durante el día obtenían la menor cantidad promedio de horas de sueño, con tan solo 6.4 en cada ocasión. Así, el estudio parece señalar que lo más conveniente, si no puedes dormir durante la noche, es hacer dos "turnos" de sueño, lo que te permitirá dormir durante más tiempo y despertarte más descansado. 



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

¿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"/>

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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





moods of norway

MOODSOFNORWAY.COM

7964 MELROSE AVE LOS ANGELES, CA 90046







AHORRA COMBUSTIBLE

EQUIPAMIENTO: FALDONES LATERALES

¿SABÍAS QUE PUEDES INCREMENTAR LA EFICIENCIA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE TU CAMIÓN HASTA UN 7%? MEJOR AÚN, ¿SABÍAS QUE PUEDES LOGRARLO CON UN ACCESORIO RELATIVAMENTE BARATO? LA CLAVE PARA POSIBLES AHORROS DE CIENTOS DE DÓLARES AL AÑO ESTÁ EN MEJORAR LA AERODINÁMICA Y LOS FALDONES. »



REDACCIÓN: TRANSPORTE LATINO

La aerodinámica es uno de los factores que más afecta la eficiencia en el consumo de combustible de los vehículos, por eso los autos deportivos siempre tienen formas que buscan reducir al mínimo la resistencia del viento. Sin embargo, en el caso de los camiones articulados no hay tantas libertades en cuanto al diseño de la carrocería, pues hay regulaciones y necesidades prácticas que cumplir.

Los camiones Clase 8, por ejemplo, gastan entre un 50 y un 70% de su potencia en vencer la resistencia del viento cuando circulan en carretera. De hecho, la NASA llevó a cabo un estudio en los años ochenta en el que demostró que el arrastre producido por el viento por un vehículo de forma rectangular podía reducirse un 30% si se hacen curvas en las partes delantera, trasera e inferior. Por supuesto, uno no puede simplemente diseñar un camión, pero sí puedes mejorar su aerodinámica añadiendo unos cuantos –e increíbles-



mente simples- aditamentos: faldones.

La tecnología que rodea a los faldones en los tráileres es muy efectiva para redirigir el flujo de aire y los vientos cruzados que causan

el arrastre, haciendo que las ruedas traseras, los travesaños y los ejes provean un mejor flujo laminar del aire alrededor del tráiler, es decir, reducen la resistencia al viento. »

en la ruta: **EQUIPAMIENTO: FALDONES LATERALES**



FW FREIGHT WING
AeroFlex



BUENA OPCIÓN

Una de las compañías que lleva varios años trabajando con esta idea es Freight Wing y recientemente presentaron una nueva geometría para los faldones, que ellos llaman Aeroflex, la cual mostró una mejora significativa en la eficacia de los mismos; de hecho, afirman que con este nuevo sistema es posible recortar hasta un 7% los gastos en combustible.


En pocas palabras, se trata de unos paneles fabricados en plástico DMP o fibra de vidrio reforzada que se colocan debajo, enfrente y detrás de la caja del tráiler para cerrarle la entrada al aire. Los materiales fueron elegidos por su bajo peso y flexibilidad, para aumentar al máximo la durabilidad al resistir varios impactos sin dañarse. Estos faldones pueden doblarse hacia fuera, adentro y, más importante, hacia arriba, para evitar el daño causado por situaciones donde la distancia al piso no es mucha, como en los muelles de carga con rampas.

Otra zona que resulta bastante perjudicada por el arrastre del viento es la que existe entre el camión y el remolque, la cual puede hacerse más aerodinámica con relativa facilidad. De hecho, los fabricantes han hecho



grandes avances en esta área, pero les es imposible sellarla por completo –el escenario ideal– ya que ese espacio es necesario para que el camión pueda girar.

Vamos, no les estamos dando ninguna noticia de último minuto, pues cada vez hay más modelos que mejoran notablemente las millas por galón usando la aerodinámica; están el Freightliner Cascadia Evolution y el Kenworth T680 Advantage, por mencionar solo un par. Y esto, sumado a motores y

transmisiones cada vez más eficientes, está logrando unas cifras de consumo que hubieran parecido imposibles hace una década. Lo que es un hecho es que, aunque la tecnología avanza a pasos agigantados, el conductor sigue siendo quien está al mando, por lo cual es primordial capacitar adecuadamente a los novatos (y también los experimentados, que nunca es tarde para aprender algo nuevo), para manejar de la manera más eficiente –y segura– posible. 

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**

**¿Que Pasa?
VEGAS**

ESTILOHOGAR

PLAYBOY
Latino



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING





HABLA Y AHORRA

AHORRA AL RENOVAR TU SEGURO

UNA MUY BUENA IDEA CUANDO LLEGA EL MOMENTO DE RENOVAR TU PÓLIZA DE SEGURO ES DEDICAR UN RATO PARA PLATICAR LARGO Y TENDIDO CON TU AGENTE DE SEGUROS SOBRE QUÉ ESTÁS BUSCANDO. NO SOLO SE TRATA DE OBTENER LA MEJOR COBERTURA POSIBLE PARA TU LÍNEA DE TRABAJO, SINO QUE ADEMÁS, CON SUERTE, PODRÍAS AHORRARTE UNOS CUANTOS DÓLARES. »

CÓMO FUNCIONA TU SEGURO



POR: TRANSPORTE LATINO / STEVE STURGESS

Hay muchas cosas que son inevitables cada año, el cambio de las estaciones, la navidad, los cumpleaños o el Super Bowl, pero tristemente no todas son tan agradables y un caso de ello es cuando llega el momento de renovar tu seguro. "¿Realmente lo necesito? ¡Nunca me pasa nada!" Sí, quizá este tipo de pensamientos pasen por tu cabeza, pero como los operadores de vehículos pesados están obligados por ley a tener un seguro, lo mejor es sacarle todo el jugo posible a la situación.

¿A qué nos referimos con esto? Pues a que te asegures de que estás recibiendo el máximo valor por tu dinero; a fin de cuentas, no está de más recordar que el seguro protege tu patrimonio ante cualquier imprevisto... siempre y cuando esté contemplado en tu póliza. Por eso te invitamos a que platiques más a fondo con tu agente de seguros para que te oriente de manera adecuada sobre qué es exactamente lo que necesitas. Hablar sin prisas con un agente de seguros de permitirá básicamente tres cosas: entender mejor cómo se gasta cada dólar de tu seguro, identificar riesgos no previstos y ahorrar dinero.

CÓMO FUNCIONA TU SEGURO

Entender la manera en que se calcula la prima de tu seguro es esencial para poder controlar su costo. Supongamos que sabes que tu póliza de Responsabilidad Civil incluye muchas clasificaciones que describen tus distintas operaciones (modificaciones, reparaciones, auto-

partes y ventas, etc.), y sabes que a cada una de esas clasificaciones se le asigna una tasa por cada 1,000 dólares de ventas estimadas; en este caso tu y tu agente podrían clasificar adecuadamente tus ganancias. Si no eres consciente de esta ventaja, la compañía de seguros generalmente agrupará todas tus ventas bajo un solo rubro. Revisar cuidadosamente tus operaciones y listarlas adecuadamente para el asegurador podría evitarte mucha ansiedad en caso de una auditoría y quizá hasta evitar que te cobren doble.

EVALUACIÓN DE RIESGOS

Estar expuesto pueden ser reconocido de varias maneras, desde una inspección de la compañía de seguros a una conversación con tu agente de seguros. Una inspección de seguros es muy detallada y puede ayudarte a identificar áreas dentro de tus operaciones que podrían estar sujetas a una reclamación.

Muchas veces, la compañía de seguros hace recomendaciones que son fáciles de implementar, como llevar a servicio tus extinguidores, arreglar una estación para lavado de ojos que no funciona o señalar claramente qué zonas de tu negocio están prohibidas al público. No hacer estos pequeños ajustes puede llevar a pérdidas considerables, por lo que hacerse cargo de ellas resulta más fácil y económico que mirar para otro lado. >>>

finanzas: **AHORRA AL RENOVAR TU SEGURO**



ONE OF A KIND.



TWO-PIECE FORGED WHEELS

MADE IN GERMANY



c27

Available in 20" - 23" (widths from 9" - 13")

Made in Germany

Two Piece Forged Construction

Staggered, Deep Concave Design

Deep Inner Lip with Machined Finish

Accepts OE TPMS & Center Caps





AHORRAR DINERO

No conocemos a nadie en su sano juicio que no quiera recortar sus gastos y revisar tu póliza de seguro al momento de renovarla es un buen momento. Algo que pasa muy a menudo es que la gente renueva automáticamente su póliza cada año, pero si te tomas el tiempo, quizá podrías encontrar que tu póliza vieja te cubre contra riesgos que ya no necesitas. Por ejemplo, tal vez tengas un taller que se dedique a modificar vehículos que ya no tiene licencia de distribuidor, así que ya no es necesario que tengas cobertura de inventario de vehículos ni de riesgos de distribuidor.

Otro caso podría ser que hubieras mejorado la seguridad en tu negocio, lo cual repercute inmediatamente en tu prima de propiedad. Quizá instalaste un sistema de alarma, un rociador antiincendios o cambiaste el viejo sistema eléctrico. Todos estos son solo ejemplos de cómo podrías pagarle menos dinero a tu aseguradora, aunque es importante que lo hables con un agente para que te asegures que todo está en orden.


REvisa LAS ÁREAS GRISAS

Muchas veces las pólizas no cubren ciertas cosas que pueden ser tan elementales como el hecho de que hayas comprado un nuevo camión en el año y tu agente de seguros no lo supiera. Pero hay otras mucho menos obvias como el hecho de que una Junta de Directores tome decisiones importantes respecto a tu compañía, pero



no tengas seguro contra riesgos de Directores y Oficiales -cuyas demandas, por cierto, están entre las que acarrearán pérdidas más altas, desde 150 mil a 1 millón de dólares-. En el primer caso, si ese nuevo camión tiene un accidente, el impacto en tu compañía, especialmente si es pequeña, podría ser devastador; pues dependiendo de tu póliza, quizá no haya ningún tipo de cobertura para los vehículos que no estén registrados en ella. Y este es el tipo de información que puede salir a relucir durante una plática larga y detallada con un agente de seguros.

Según varios profesionales del ramo, una conversación con tu agente de seguros sobre

tus operaciones actuales y las que ya no haces, así como tus planes para el futuro, es muy importante. Tu agente podría tener varias recomendaciones que a ti ni siquiera te habrían pasado por la cabeza, como ofrecerte una cobertura para el caso de que un ex empleado te demande por un despido injustificado. Así que si bien una plática con tu agente de seguros para revisar la renovación de tu póliza no es precisamente la manera más emocionante de pasar unas horas, sí es una excelente oportunidad para entender mejor cómo funciona tu póliza, evaluar tus riesgos y determinar qué medidas puedes tomar para reducirlos. 



LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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



alliancetruckparts.com



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



facebook.com/alliancetruckparts

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

DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler

DIABÓLICA

Ducati XDiavel

LA XDIAVEL UNE LA FILOSOFÍA DE LAS CRUISER - BAJA VELOCIDAD, POSICIÓN DE MANEJO RELAJADA, LARGOS RECORRIDOS Y UNA ERGONOMÍA CON LOS PIES HACIA DELANTE -, CON EL MUNDO DUCATI, CARACTERIZADO POR EL ESTILO ITALIANO, INGENIERÍA REFINADA Y UN RENDIMIENTO SIN PRECEDENTES.

POR: TRANSPORTE LATINO / MANNY MARTÍNEZ

Ducati entra en el mundo de las cruiser y lo hace presentando una motocicleta con todo el diseño, tecnología y prestaciones que uno puede esperar de una pura sangre de Borgo Panigale. Larga, baja, musculosa, con líneas modernas y componentes tecnológicamente avanzados. Y, sobre todo, sexy. La XDiavel tiene una silueta única. Captura la mirada, el bastidor se extiende por toda la moto y lo equilibra entre las ruedas resaltando la belleza del motor Testastretta DVT 1262. Como la estrella del espectáculo, éste se ha diseñado meticulosamente hasta el último detalle. El objetivo primordial era destacar el hueco en 'L' entre los cilindros, el sello distintivo de Ducati.

DISENO

Extrema en sus proporciones, se diseñó "elemento por elemento". El bastidor, corto y moderno, es un multitubular clásico de Ducati. El tanque de acero en forma de lágrima recuerda al mundo cruiser, pero mantiene el ADN de la Monster y la Diavel. El faro, una interpretación ultramoderna del clásico faro naked de Ducati, cuenta ahora con la innovadora luz DRL. >>



DUCATI

La XDiavel lleva una posición de manejo relajada, digna de un cruiser. El asiento es bajo y los posapiés están adelantados. Y para que la moto se adapte al conductor como lo haría un traje hecho a la medida, los posapiés se pueden ajustar en tres posiciones diferentes. Pasa lo mismo con el manillar si eliges la opción Ducati Performance, pues se pueda cambiar rápidamente de posición de la estándar a más adelantada (+ 25 mm) o más retrasada (- 25 mm).

MOTOR

El bicilíndrico Ducati Testastretta DVT 1262 es un motor completamente nuevo, con homologación Euro 4 que cuenta con el sistema DVT (Desmodromic Variable Timing). Presentado por primera vez en la Multistrada 1200, se ha rediseñado y recalibrado para ofrecer un par elevado incluso a bajo régimen, asegurando una entrega de potencia fluida a bajas revoluciones y una curva de par casi constante en toda la gama de revoluciones. Tiene una potencia de 156 HP a 9.500 rpm y un par motor máximo de 95 lb-pie.

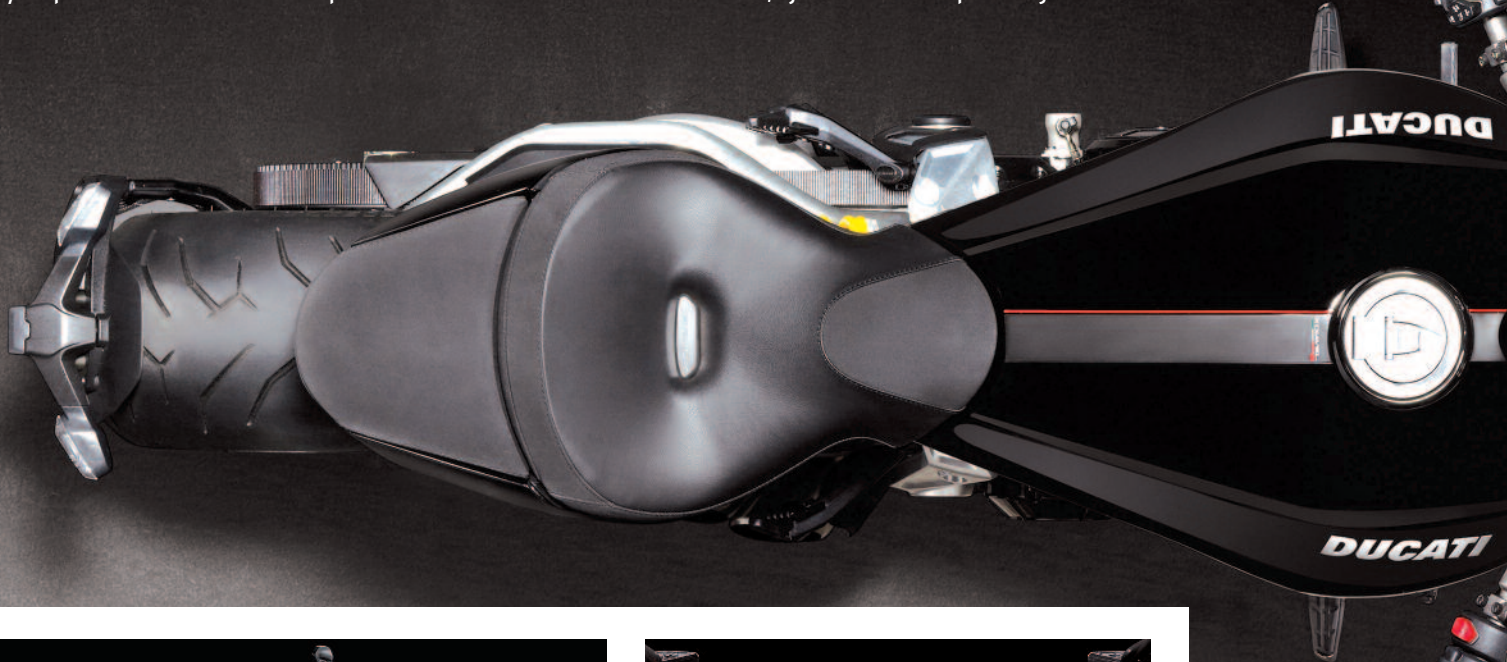
MANEJO

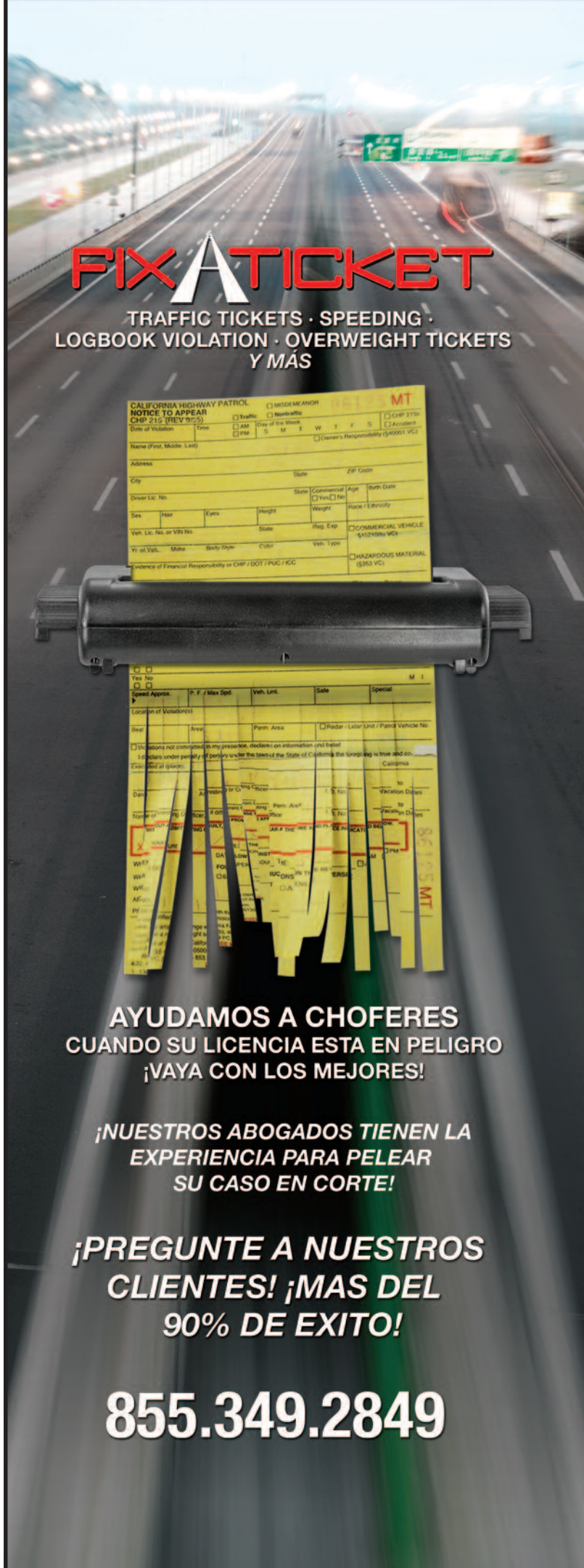
Esta moto tiene tres personalidades distintas gracias a sus diferentes modos de manejo (Sport, Touring y Urban). Cada uno tiene diferentes entregas de potencia, potencia, control de tracción y ajustes del ABS con asistencia en curva. Con el modo Sport la XDiavel se transforma en una máquina de alta adrenalina con 156 HP. El piloto tiene un control total sobre la respuesta del acelerador para maximizar la aceleración. Esto se combina con una intervención reducida del DTC (Nivel 2), perfecta para pilotos que quieren llevarla al límite y disfrutar la potencia desenfundada de motor. El ABS, en cambio, se ajusta a una intervención de Nivel 2.

Para el modo Touring, Ducati ha proporcionado una entrega de potencia agradable, de nuevo con 156 HP, pero esta vez en una configuración para hacer viajes que ofrece más suavidad y un par más fácil de manejar. La tracción se controla con el DTC, ajustado a



un nivel diseñado para garantizar estabilidad y una conducción relajada (Nivel 4), ideal para un máximo confort del piloto y pasajero en viajes largos. Por último, el modo Urban transforma la XDiavel en una moto fácil de manejar que infunde confianza, limitando la potencia a 100 HP y ajustando el control de tracción en el Nivel 6, permitiendo al piloto asumir el tránsito en horas punta con una completa seguridad. >>





FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL MIDDLE MEANOR MT

NOTICE TO APPEAR
CHP 215 (REV 9/05)

Date of Violation: _____ Time: AM PM Day of the Week: _____

Name of Vn. (Make, Linc) _____

Address _____

City _____ State _____ ZIP Code _____

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

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

Veh. Lic. No. or VIN No. _____ State _____ Reg. Exp. _____ COMMERCIAL VEHICLE (S1210(b) VC)

Vn. or Vn. Make _____ Body Style _____ Color _____ Veh. Type _____ HAZARDOUS MATERIAL (S353 VC)

Evidence of Financial Responsibility or CHP 7 (DOT / PUC / FIC) _____



Speed Approx. _____ P. F. / Max Spd. _____ Veh. Unit. _____ Safe _____ Special _____

Location of Violation(s) _____

Best _____ Area _____ Perm. Area _____ Radar / Lidar Unit / Photo Vehicle No. _____

I, the driver, not committed in my presence, declare on information and belief that the information under penalty of perjury under the laws of the State of California the foregoing is true and correct.

Evaluated at (place): _____ California _____

Date _____

Signature of Driver _____

Signature of Officer _____

Officer No. _____

Station _____

City _____ State _____

County _____

Officer's Name _____

Officer's Title _____

Officer's License No. _____

Officer's License State _____

Officer's License Expiration Date _____

Officer's License Class _____

Officer's License Category _____

Officer's License Endorsement _____

Officer's License Restrictions _____

Officer's License Status _____

Officer's License Type _____

Officer's License Grade _____

Officer's License Points _____

Officer's License Suspension _____

Officer's License Revocation _____

Officer's License Annulment _____

Officer's License Cancellation _____

Officer's License Ineligibility _____

Officer's License Inactivity _____

Officer's License Non-compliance _____

Officer's License Non-payment _____

Officer's License Non-renewal _____

Officer's License Non-application _____

Officer's License Non-acceptance _____

Officer's License Non-issuance _____

Officer's License Non-delivery _____

Officer's License Non-availability _____

Officer's License Non-accuracy _____

Officer's License Non-completeness _____

Officer's License Non-regularity _____

Officer's License Non-propriety _____

Officer's License Non-utility _____

Officer's License Non-justice _____

Officer's License Non-peace _____

Officer's License Non-safety _____

Officer's License Non-health _____

Officer's License Non-welfare _____

Officer's License Non-morality _____

Officer's License Non-ethics _____

Officer's License Non-integrity _____

Officer's License Non-honesty _____

Officer's License Non-fidelity _____

Officer's License Non-loyalty _____

Officer's License Non-zeal _____

Officer's License Non-diligence _____

Officer's License Non-care _____

Officer's License Non-attention _____

Officer's License Non-application _____

Officer's License Non-activity _____

Officer's License Non-availability _____

Officer's License Non-accuracy _____

Officer's License Non-completeness _____

Officer's License Non-regularity _____

Officer's License Non-propriety _____

Officer's License Non-utility _____

Officer's License Non-justice _____

Officer's License Non-peace _____

Officer's License Non-safety _____

Officer's License Non-health _____

Officer's License Non-welfare _____

Officer's License Non-morality _____

Officer's License Non-ethics _____

Officer's License Non-integrity _____

Officer's License Non-honesty _____

Officer's License Non-fidelity _____

Officer's License Non-loyalty _____

Officer's License Non-zeal _____

Officer's License Non-diligence _____

Officer's License Non-care _____

Officer's License Non-attention _____

**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



SUSPENSIÓN Y FRENOS

Adelante hay una horquilla Marzocchi de 50 mm totalmente ajustables en extensión compresión y precarga de amortiguador. Con un ángulo de lanzamiento de la dirección de 30° y un avance de 130 mm, la XDiavel ofrece una excelente agilidad y tacto en el tren delantero, asegurando una manejabilidad excepcional y un generoso radio de giro. En la parte trasera monta un monoamortiguador Sachs - con ajustes de precarga de muelle y extensión - de tanque separado. Montado casi horizontalmente, el amortiguador trabaja con un sistema de bieletas que le proporciona progresividad variable.

Los frenos son Brembo con pinzas monobloque radiales M4 32 y discos de 320 mm en la rueda delantera; mientras que en la posterior se emplea un disco de 265 mm con una pinza de 2 pistones PF 30/32, también Brembo. Los rines son de 14 rayos de 3.5" x 17" adelante y 8" x 17" atrás. El rin delantero calza una llanta tradicional 120/70 ZR17 con una huella rediseñada que maximiza el rendimiento en mojado. El neumático trasero es un 240/45 ZR17. La moto viene equipada con neumáticos Pirelli Diablo Rosso II. 





Bolt®



Bolt® R-Spec



Bolt
C-Spec

WELCOME TO GENERATION BOLT.



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

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

Scan to see the 2015 Bolts in action.



We build it. You make it your own.



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



@YamahaMotorUSA

@StarMotorcycles



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

¿Buscas

BOLSA DE TRABAJO

Una y otra vez nos llegaban cartas solicitando compañías que ofrecieran 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 acercarlos 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.

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.

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**

empleo?



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

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.

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



Se muestra el equipamiento opcional. ©2015 General Motors. Todos los derechos reservados. Las marcas que se presentan en este anuncio son marcas comerciales o marcas de servicio de GM, sus subsidiarias, afiliados o licenciatarios.

LA PRECISIÓN

LA PICKUP MEDIANA QUE SOLO GMC PODRÍA CONSTRUIR.

YA LLEGÓ LA NUEVA CANYON.

GMC
WE ARE PROFESSIONAL GRADE



LA PRECISIÓN

LA PICKUP MEDIANA QUE SOLO GMC PODRÍA CONSTRUIR.

YA LLEGÓ LA NUEVA CANYON.

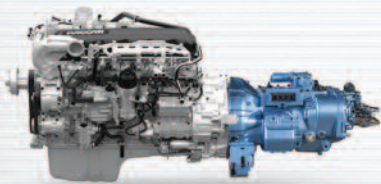
GMC
WE ARE PROFESSIONAL GRADE





579

SUPERIOR ECONOMIA DE COMBUSTIBLE DISPONIBLE EN DOS PODEROSOS EQUIPOS



El 579 EPIQ, es el mejor equipo de ahorro de combustible de Peterbilt disponible, incorpora mejoras aerodinámicas y un Asistente de Rendimiento al Conductor que provee un ahorro del 14% en el consumo de combustible. APEX un exclusivo sistema de propulsión totalmente integrado, maximiza el ahorro de combustible y proporciona una respuesta excepcional del motor. En el equilibrio óptimo de eficiencia y rendimiento de combustible, Peterbilt lidera el camino.

Visita www.peterbilt.com para más información.

Mejora la economía de combustible individual pero varía dependiendo del uso, las condiciones del camino y otros factores.

