

ISUZU NPR

VOLVO VNM 630

RAM PROMASTER CARGO

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

2017

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

SCANIA

S730

DEL MUNDO

STREAMLINE

LA SERIE STREAMLINE REPRESENTA LOS ESFUERZOS DE SCANIA PARA AUMENTAR LA ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE, TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO, RENDIMIENTO Y COMODIDAD DEL CONDUCTOR

GMC SIERRA ALL TERRAIN X



DELGADO. AGRESIVO. MAQUINA PUNTUAL.

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

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

MackTrucks.com



TRANSPORTISTA OFICIAL DE NASCAR



NACIDO PARA SERVIR.



PAG. **16**

SCANIA STREAMLINE

La Serie Streamline representa los esfuerzos de Scania para aumentar la economía de combustible, tiempo efectivo de trabajo, rendimiento y comodidad del conductor, la cual se basa en reducir la resistencia al viento y está diseñada para los camiones de reparto de larga distancia de esta reputada firma sueca.



24

VOCACIONAL

ISUZU NPR

Trabajar más inteligentemente, no más duro, es uno de las premisas bajo las que están diseñados los camiones de Isuzu. El NPR es uno de los modelos más vendidos de la marca, el cual resulta excelente para transportar mercancías en los cada vez más congestionados espacios urbanos.



32

AMERICANO

VOLVO VNM 630

Con una de las distancias de la defensa al fondo de la cabina más cortas del segmento, el VNM 630 es un camión muy ágil que puede moverse con desenvoltura en la ciudad. Pero gracias a su cabina dormitorio te encontrarás con que también se siente muy cómodo en la carretera si necesitas pasar la noche fuera de casa.



42

UTILITARIO

RAM PROMASTER CARGO

La ProMaster es una de las mejores vans de carga de su segmento, pues combina potencia con eficiente consumo de combustible, flexibilidad, gran capacidad de carga y un bajo costo de mantenimiento, argumentos que la hacen una gran opción para quienes se dedican al reparto.

ponible en:

PORQUE TRABAJO DURO NO SIGNIFICA NADA SIN UN DESTINO FINAL.

Sabes muy bien a donde quieres llegar y no vas a parar hasta lograrlo. Nosotros queremos estar contigo todo el camino. Por eso tenemos el compromiso de hacer los Shell ROTELLA® Heavy Duty Engine Oils con la más alta calidad - como el Shell ROTELLA® T6 Full Synthetic Engine Oil, nuestro aceite más fuerte para temperaturas extremas. Le da la limpieza y protección a tu motor que esperas de Shell ROTELLA® y hasta un 1.5% de ahorro en rendimiento de combustible*. Así estarás seguro que tu trabajo duro te llevará muy lejos. Más información en www.rotella.com



Shell ROTELLA® disponible en:



EL ACEITE DE MOTOR QUE TRABAJA TAN DURO COMO TÚ.



*Como se demostró en las pruebas de campo en carretera del 2009, en camiones de servicio medio, ciclos carretera, comparado con Shell ROTELLA® 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.

82



SALUD: DOLOR DE ESPALDA

El dolor de espalda es una de las razones más frecuentes por las cuales la gente acude al doctor o falta al trabajo, motivo por el cual es una de las causas más frecuentes de incapacidad a nivel mundial. La mayoría de la gente lo experimenta al menos una vez en la vida, pero este mes te traemos un artículo para que sepas cómo prevenirlo y tratarlo.



CAMIONETA GMC SIERRA ALL TERRAIN X

GMC tiene en la Sierra All Terrain X la pickup más radical de todo su portafolio, la cual combina una ruda estética con un impresionante desempeño todoterreno.



MANTENIMIENTO: LLANTAS

Uno de los mejores propósitos para tu empresa es darles el mejor mantenimiento posible a las llantas de tu camión o flota, lo cual te dará una mejor economía de combustible, además de reducir las posibilidades de tener imprevistos en la carretera.



FINANZAS HABLEMOS DE NEGOCIOS

Cuando tienes un negocio propio, es momento de hacer algunos cambios en la manera en la que manejas tus finanzas. Abrir una cuenta de cheques empresarial es un primer paso que te ayudará a manejar mejor y a mantener en orden el dinero de tu empresa.



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, Raquel Aviles, Moises Saldivar

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2017 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.



Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



automundo

PLAYBOY
Latino

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

FEBRERO DE 2017 | TRANSPORTE LATINO

ISUZU FTR

Clase 6 LCF

Isuzu Ha Sido El Camión De Baja Adelantada #1
En Ventas Por Más De 30 Años



**THE
WORK
TRUCK
SHOW**

14 - 17 DE MARZO, 2017

Ven y visita a Isuzu en el stand #4639
y aprende más sobre el Isuzu FTR y
nuestros camiones a gasolina y diesel
de la Serie N.



Visita tu distribuidor local Isuzu para más detalles.

ISUZUCV.COM

Los vehículos mostrados aparecen con equipamiento opcional, parte del cual es instalado por el distribuidor. La producción del Isuzu FTR está planeada para comenzar a mediados de 2017. Por favor visita a tu distribuidor autorizado para más detalles. © ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the
App Store



LA ERA TRUMP

Muchísimas personas en el mundo del transporte ven con entusiasmo la llegada de Donald Trump a la presidencia, pues al parecer esta administración podría ofrecer a la industria algunos de los necesarios proyectos en carreteras e infraestructuras, aunque será la industria la encargada de pagarlos mediante impuestos al combustible o con peajes. Las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA) han dado a conocer su oposición a los peajes para financiar las carreteras e infraestructura; ellos están a favor de mayores impuestos a la gasolina. Aunque no hay que descartar un escenario donde ambos estén presentes.

La otra gran ventaja que se viene es la relajación en las nuevas regulaciones del Departamento del Transporte -las cuales para empezar Trump ya suspendió hasta que su equipo pueda evaluarlas-. Por ejemplo la relativa a los limitadores de velocidad a camiones de más de 26,000 libras podría no entrar en vigor. Paradójicamente, esta medida ha dividido a la industria, pues las grandes empresas y la ATA la apoyan, mientras que los conductores independientes y las compañías pequeñas están en contra. Luego está el tema de las horas de servicio.

El caso es que en este momento es muy complicado que vaya a haber muchos cambios en las reglas que ya están aprobadas, según opina Noel Perry, un analista de FTR Transportation Intelligence, una firma que se dedica a analizar la industria del transporte. "Trump va a tener peces más grandes que atrapar y también el Congreso", comentó Perry. "No creo que vaya a pasar mucho tiempo preocupándose por los asuntos regulatorios en este momento".

Luego está el complicado tema de la renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA por sus siglas en inglés), la cual podría desembocar en una serie de políticas proteccionistas que llevarían a una guerra comercial. "Si comienza una guerra comercial, vamos a tener una recesión, punto", dijo Perry. Y no es el único con este temor, pues las políticas proteccionistas que se aplicaron durante la Gran Depresión solamente la agravaron y no hicieron nada para reactivar la economía.

Sin embargo, a pesar de toda la incertidumbre, Trump abre la posibilidad para varios acontecimientos que podrían tener un impacto positivo en la economía. Quizá la primera serían los cambios regulatorios, pues hay mucho margen de maniobra en esta rama del poder ejecutivo que no requiere que el Congreso lo apruebe.

En pocas palabras, hay un gran optimismo con la llegada del Trump a la Casa Blanca, pero solo el tiempo dirá si las políticas que él y su equipo decidan aplicar beneficiarán a largo plazo a la economía.

Edgardo Iorio, Publisher

EDITORIAL

8

FEBRERO DE 2017 | **TRANSPORTE LATINO**

LIBERATE

con un

MES GRATIS DE PREPASS.



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



PrePass.com/Regalo
877-836-8412

Utilizar el código "Transporte" por un mes gratis.

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

BASE DE DATOS DE ALCOHOL Y DROGAS

USO OBLIGATORIO PARA 2020


A partir del 6 de enero del 2020, los transportistas tendrán que reportar información sobre los conductores que hayan dado positivo en pruebas de drogas, se hayan negado a tomarlas, hayan reprobado pruebas de alcohol y más a una base de datos federal. La Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) aprobó este 5 de diciembre una regla final para establecer el Centro de Información de Drogas y Alcohol de Licencias de Manejo Comerciales, el cual será administrado por la agencia y un tercero.

La regla, incluida en la ley carretera MAP-21 de 2012, mejorará la seguridad en la carretera, según la FMCSA, al prevenir la posibilidad de que cualquier conductor oculte "faltas de alcohol y drogas simplemente cambiando de trabajo o de jurisdicción" sin completar el proceso de regreso al trabajo. Las reglas actuales de regreso al trabajo exigen a los empleadores dar a los trabajadores una lista de recomendaciones potenciales para completar un programa de rehabilitación de abuso de sustancias que cumpla con los lineamientos del Departamento del Transporte. Los conductores afectados deben completar el programa y realizar una prueba antes de volver al trabajo con cualquier empleador.

La base de datos del centro de información reflejará dichas finalizaciones y los registros mostrarán a todos los conductores afectados independientemente de cuántas veces haya cambiado de trabajo, busque trabajo o aplique



para una licencia comercial de manejo en un estado diferente, dice la FMCSA. Los empleadores y los oficiales de revisión médica, incluyendo consorcios de pruebas usados por muchos propietarios-operadores independientes, tendrán que reportar la información sobre resultados positivos de drogas, pruebas de alcohol que reflejen un contenido de alcohol en la sangre superior al 0.04, negativas a realizar pruebas y otras faltas de las regulaciones de alcohol y drogas de la FMCSA. Además, la regla exige a los empleadores usar el centro de

información antes de contratar a una persona y al menos una vez al año para los empleados de la compañía. Todo esto, claro, siempre y cuando esta regulación se mantenga tras la suspensión ordenada por el presidente Trump. 



NO MÁS ÓXIDO

BENDIX PERMAGUARD
PROTEGE LAS BALATAS

Bendix acaba de presentar PermaGuard, un nuevo recubrimiento para sus balatas reconstruidas de alto rendimiento el cual está diseñado para mejorar la resistencia al bloqueo por oxidación, el cual incrementa la vida útil de los frenos y ayuda a reducir el costo total de propiedad. Bendix tiene tanta confianza en este producto, que ofrece una garantía de tres años contra el bloqueo por oxidación.

DARLING DICE ADIÓS

EL DIRECTOR SALIENTE DE LA FMCSA ELOGIA A CAMIONEROS

Scott Darling, quien dirigió la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) del Departamento del Transporte por más de dos años, expresó gratitud y dijo adiós el jueves 19 de enero a las industrias que le fue encomendado regular. Darling habló vía telefónica con la prensa especializada en un emotivo discurso en su último día en el cargo.

“Estos últimos dos años han sido un viaje increíble. Espero haber puesto mi granito de arena para fortalecer y expandir nuestras alianzas sobre seguridad”, dijo Darling al referirse a su promesa de hacer del 2016 “el año de las alianzas” con las industrias que supervisa la FMCSA -la de camiones y autobuses-.

Darling encabezó la agencia desde agosto de 2014, cuando la entonces administradora Anne Ferro dejó el cargo. Darling fue nominado por el presidente Obama para asumir el cargo de Administrador de la FMCSA de manera oficial en agosto de 2015, cargo al que fue confirmado por el Senado en julio del año pasado.


Darling dijo que el transporte es uno de los componentes esenciales del progreso económico de Estados Unidos. Incluso con un creciente interés y avances en la automatización, “el transporte no va a desaparecer”, comentó. “Los camiones son el elemento clave para asegurarse de que esta economía se mueva hacia adelante. No me imagino que en cinco años vaya a ser diferente a como la conocemos hoy en día”.



También comentó que continuará siendo un promotor del transporte después de que termine su puesto como administrador. “Voy a contar (la historia del transporte) todos los días a todas las personas con las que hable. Pero también quiero que ellos comiencen a contar esa historia. Valoro mucho lo que (los conductores de camiones) hacen para asegurarse de que un transporte seguro mueva la economía. Nunca olvidaré el trabajo que hacen

y la importancia que tienen para este país”.

Fomentar las alianzas en la industria “es la tarea más importante” del siguiente administrador de la FMCSA, comentó Darling. “Siempre he dicho que el transporte seguro impulsa la economía. Así los intereses económicos y de seguridad no deberían ser dos cosas separadas. Deben estar juntos”, dijo. “Necesitamos de las voces de todos para asegurarnos de que un transporte seguro impulsa la economía”.

Darling dijo que espera que su sucesor, que todo parece indicar será Elaine Chao, continúe construyendo relaciones más cercanas con los transportistas y que trate de obtener experiencia de primera mano con esta industria. “Mi consejo es que salga. Sal y averigua cuáles son las preocupaciones y los problemas”, comentó Darling. “Y entonces regresa y comunícaselo a las personas en la oficina central”. 



El bloqueo por oxidación aparece cuando el acero debajo del recubrimiento de la balata se oxida, ejerciendo presión hacia arriba en el material que hace fricción, lo cual eventualmente agrieta el mismo. Si bien esto puede ocurrir en

cualquier época del año, las condiciones en el invierno -caminos mojados, cambios de temperatura y descongeladores químicos como el cloruro de magnesio o el de calcio- son las más propensas para que suceda. “Es importante que las flo-

tas elijan una balata refabricada con un recubrimiento efectivo, porque esa es la primera línea de defensa contra el bloqueo por oxidación. Nuestro nuevo recubrimiento PermaGuard avanza nuestra exitosa tecnología de recubrimientos para proveer una mejor protección ante las duras condiciones ambientales que causan el bloqueo por oxidación”, comentó Keith McComsey, director de mercadotecnia de ruedas y soluciones al cliente de Bendix. “Nuestra confianza en PermaGuard se refleja en nuestra nueva garantía de tres años”. Además, el recubrimiento cumple con la norma sobre Distancia de Detención Reducida (RSD por sus siglas en inglés). 

RETOS AL SISTEMA DEL TRANSPORTE

MAYOR POBLACIÓN Y VOLÚMENES DE CARGA

El Departamento de Tránsito y el en ese entonces todavía Secretario Anthony Foxx presentaron el reporte Más Allá del Tráfico 2045, en el que se delinear algunos de los retos en transporte e infraestructura que enfrentará el país durante los próximos 30 años. Se espera que la población aumente en 70 millones de personas, mientras que el volúmen de carga crecerá más de un 40 por ciento en las siguientes tres décadas, lo cual creará desafíos mayúsculos para la infraestructura de transporte del país. En el reporte Más Allá del Tráfico 2045 se lee que el país debe mantener en buen estado las carreteras, puentes y puertos, financiar nuevos proyectos basados en proyecciones futuras y no mirando lo que se ha hecho en el pasado, y usar nuevas tecnologías y mejores diseños para aprovechar al máximo la infraestructura existente y futura. Foxx comentó que el reporte no se hizo con el objetivo de ser un plan de acción para los legisladores, sino un punto de partida para las discusiones sobre cómo mejorar la infraestructura de ahora en adelante.

Se estima que el principal motor que hará crecer el volumen de carga más de un 40 por ciento para 2045 será el comercio electrónico, por lo cual Foxx dijo que algunas opciones clave para hacer políticas incluyen mejorar la planeación y coordinación de la carga a nivel nacional, regional y local; políticas específicas e inversiones para reducir las congestiones de tráfico; y fomentar nuevas estrategias para los problemas de transporte de la primera y última milla. Otras áreas mencionadas incluyen la mejora de la infraestructura para lidiar con el cambio climático, la relajación de regulaciones sobre automatización y robótica, y priorizar las inversiones en transporte en las comunidades que más lo necesiten. **TTL**



SE ACABÓ LA RECESIÓN

EN EL TRANSPORTE, DICEN ANALISTAS

Después de un malestar de año y medio en la industria del transporte provocado por el colapso en los precios del petróleo a finales de 2014, la recesión en el transporte ha llegado oficialmente a su fin, dice Mark Montague, analista de DAT Solutions. Los volúmenes e índices de carga han estado reviviendo en general desde mayo del año pasado, pero las comparaciones de un año contra otro no fueron positivas hasta agosto. Y, en lugar de reducirse después de octubre, como había ocurrido con la carga al por menor en años pasados, hubo un incremento en el mercado para el transporte en camión durante noviembre y diciembre.

El comercio electrónico fue una de las causas principales en este incremento en el transporte en lo que usualmente es una temporada tranquila, elevando los índices de carga a un pico sorpresivo en los últimos dos meses del año, lo cual se refleja en la tabla abajo mostrada mostrando que las

tasas promedio nacionales subieron en casi todos los sectores, aunque no mucho, en comparación con el mismo mes en 2015.

ÍNDICE PROMEDIO NACIONAL POR MILA CARGAMENTO - 250 MILLAS Y MÁS

	Base de la tasa	Dic -15	Dic-16
Van	Contrato	\$1.92	\$1.93
	Spot	\$1.72	\$1.73
Plataforma	Contrato	\$2.13	\$2.19
	Spot	\$1.94	\$1.95
Refrigerador	Contrato	\$2.14	\$2.13
	Spot	\$1.96	\$1.98

Información de DAT Solutions

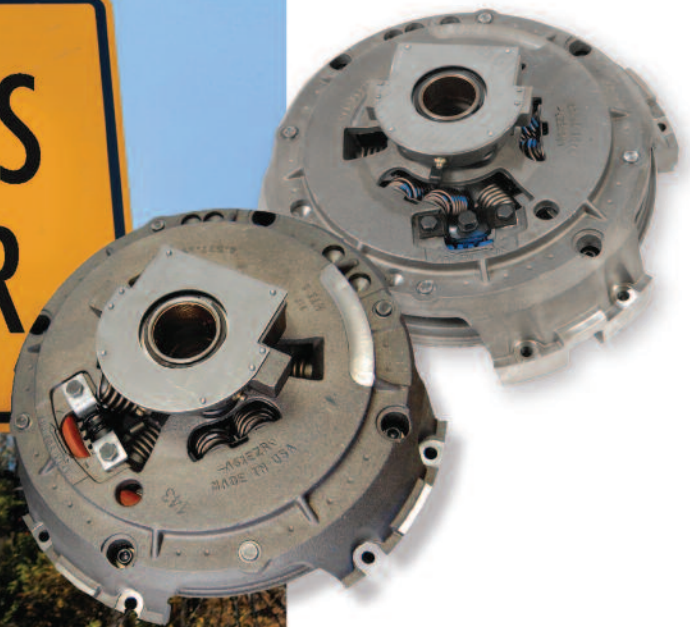
Montague añadió que el optimismo para este año está garantizado, particularmente si la economía se fortalece en respuesta a iniciativas federales de la nueva administración. De acuerdo a Montague, hay que estar atento a estas cosas:

- Mayor gasto en infraestructura de lo anticipado.
- Inversiones corporativas, con menores tasas de impuestos y repatriación de ingresos en el extranjero. **TTL**

ALTO DESEMPEÑO EN EMBRAGUES.
RENTABILIDAD ASEGURADA.



**USE EMBRAGUES
ALLFIT MERITOR**



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


ALLFIT

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





MERITOR



PAUSA AL VNX

VOLVO DETIENE LA PRODUCCIÓN DEL TRACTOR


Volvo anunció recientemente que ha detenido temporalmente la producción del VNX, pero este camión no es lo único en salir del portafolio de la marca, pues también dieron a conocer que descontinuarán el motor D16. La decisión se debe, simplemente, a las condiciones del mercado, comentó el vocero de Volvo Brandon Borgna, y es un cambio que entra en vigor inmediatamente.

De acuerdo a Borgna, el motor de 16 litros tuvo “una limitada demanda en el mercado”, pues cada vez más clientes optan por el D13, de menor cilindrada. “Seguimos viendo un cambio generalizado entre nuestros clientes de carretera hacia el motor D13, más ligero y eficiente, el cual es el desplazamiento más popular entre los motores en Estados Unidos”, comentó Borgna. Esto no quiere decir que la marca se desentienda de los D16 que ya están en el camino, pues seguirán dando servicio a estos motores. A pesar de la pausa en la producción, Volvo planea mantener el VNX en su portafolio de productos, dijo Borgna, después de realizar mayores análisis de mercado. “En vía de mientras, intentamos ofrecer un paquete X para el VNL, el cual provea la altura de marcha y los atributos de transporte pesado del VNX tanto con el motor Volvo D13 como con el Cummins X15. El paquete incluirá un eje delantero de 20,000 libras, ejes de giro duales, defensa de uso rudo, parrilla cromada, mayor altura de marcha para una mayor altura al piso y versiones de 500 caballos de los motores Volvo D13 y Cummins X15”. 

RENUEVAN EL AMERICA'S ROAD TEAM

CONOCE A LOS NUEVOS 20 EMBAJADORES

Las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA) anunció los miembros del America's Road Team 2017-2018, un grupo de 20 operadores de camión que fungirán como embajadores de la industria del transporte durante los próximos dos años. Los nuevos miembros del equipo recorrerán el país en 2017 y 2018 a bordo del Interstate One Image Truck de la ATA, un Volvo VNL con los colores de la bandera que lleva a bordo un simulador de manejo.

Los Capitanes, quienes continuarán con sus labores de conductores de tiempo completo con sus respectivas compañías, hablarán con franqueza sobre la vida de los camioneros, el crítico rol que el transporte juega en la economía de Estados Unidos y la seguridad en la industria. La ronda final de selección del America's Road Team se llevó a cabo del 8 al 10 de enero en Arlington, Va, donde un panel de oficiales y periodistas de la industria evaluaron a los finalistas según su conocimiento de la industria del transporte, dedicación a la seguridad, capacidad para comunicar los mensajes de la industria y su historial general de seguridad. 



LOS CAPITANES DEL AMERICA'S ROAD TEAM 2017-2018 SON:

- Steve Brand, FedEx Freight
- Jon Brockway, Walmart Transportation LLC
- John Gaddy, Carbon Express, Inc.
- Scott Harrison, K Limited Carrier Ltd
- Rhonda Hartman, Old Dominion Freight Line, Inc.
- Gary Helms, Covenant Transport, Inc.
- Bill Krouse, YRC Freight
- David Livingston, TCW, Inc.
- Charles Lobsiger, Walmart Transportation LLC
- Timothy Melody, ABF Freight System, Inc.
- James Moore, Saia LTL Freight
- Chris Outen, FedEx Freight
- Charlton Paul Jr., UPS Freight
- Jeffrey Payne, Reddaway, Inc.
- Stephen Richardson, Big G Express, Inc.
- Michael Sheeds, Werner Enterprises
- Steven Smalley, ABF Freight System, Inc.
- Gary Smith, Garner Trucking, Inc.
- Earl Taylor, Penske Logistics
- Tim Taylor, FedEx Freight



BUGATCHI



CORTANDO EL VIENTO

SCANIA STREAMLINE

LA SERIE STREAMLINE REPRESENTA LOS ESFUERZOS DE SCANIA PARA AUMENTAR LA ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE, TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO, RENDIMIENTO Y COMODIDAD DEL CONDUCTOR, LA CUAL SE BASA EN REDUCIR LA RESISTENCIA AL VIENTO Y ESTÁ DISEÑADA PARA LOS CAMIONES DE REPARTO DE LARGA DISTANCIA DE ESTA REPUTADA FIRMA SUECA. »



STREAMLINE

SCANIA

OSF 229



del mundo: **SCANIA STREAMLINE**

Se llama Streamline a los camiones Scania de larga distancia de las series G y R optimizados para un bajo consumo y dotados de un diseño de baja resistencia aerodinámica y un paquete de deflectores de aire. El Streamline vio la luz en 1991 y desde el primer momento fue el vehículo con el que Scania le enseñó al mundo de lo que eran capaces de hacer en los temas como consumo de combustible, confiabilidad y comodidad.

En aquel entonces Scania celebraba sus primeros 100 años de existencia y el primer Streamline fue un camión Serie 3 con mejoras aerodinámicas y de diseño que ofrecía ahorros de combustible de cuatro o cinco por ciento comparado con la versión normal. Otras características que se introdujeron en aquel tiempo fueron un motor turbocargado de 11 litros y 400 HP, un V8 de 500 HP y una nueva generación de cajas de cambio de 8, 9, 12 y 14 velocidades. Más adelante llegaron un retardador con frenado integrado y control de velocidad al descender pendientes en 1993; el sistema Opticruise de transmisión automática llegaría dos años más tarde, en 1995.

El nuevo Streamline sitúa el ahorro de combustible en unos niveles insuperables gracias a una aerodinámica perfeccionada y a que mejoraron el sistema Scania Opticruise. Además, ofrece motores muy eficientes, con



la más amplia de soluciones de motor que cumplen con la norma Euro 6 disponibles, incluido el Scania V8. Y es que con la implementación de la norma de emisiones contaminantes Euro 6 para todos los camiones nuevos, era inevitable que este sector vea una gran actividad este año; en pocos meses

hemos visto cómo Mercedes-Benz renovó por completo su gama Continental del Atego hacia arriba, y tanto Volvo como Paccar están haciendo lo propio. Pero hoy es el turno de la serie Streamline de Scania, la cual lleva los tracto-camiones de larga distancia de las series G y R a la era de la norma Euro 6. >>



Con el nuevo Streamline, Scania trabajó fuertemente para satisfacer las expectativas de los operadores sobre las cada vez más estrictas normas de regulación ambiental, que podrían estar acompañadas de multas relativas al consumo de combustible. Por ello, Scania asegura que estos nuevos modelos ofrecerán ahorros de hasta un 8% en el consumo de combustible en el formato Euro 6, o hasta un cinco por ciento con las normas Euro 3, 4 y 5. Aunque su apariencia no es radicalmente diferente de la de sus predecesores, los nuevos Streamline combinan motores más eficientes con una versión mejorada del sistema Opticruise, la cual tiene nuevas funciones, así como una considerable cantidad de ajustes aerodinámicos para alcanzar la economía de combustible deseada. Las mejoras aerodinámicas incluyen suavizar las orillas de la cabina, un deflector de viento y un conducto arriba de los faros que disminuye la acumulación de basura, y una visera para el sol rediseñada.



MOTORES Y TRANSMISIÓN

La oferta de propulsores diesel Euro 6 incluyen un 5 cilindros de 9 litros, un 6 cilindros de 13 y un V8 de 16 litros, con una amplia gama de rangos de potencia que van de los 250 a los 580 HP; en cuanto al torque, oscila entre las 921 y las 2,175 lb-pie. El motor tope de gama de Scania, el V8 de 730 HP estará

disponible como un Euro 6 más adelante. Para cumplir con la nueva normativa europea, el Streamline utiliza tecnologías como la recirculación de gases de escape (EGR por sus siglas en inglés) y reducción catalítica selectiva (SCR por sus siglas en inglés), aunque hay un motor de 13 litros y 410 HP que solo emplea el SCR, el cual ha sido específicamente diseñado para tener una óptima economía de combustible.

Los propulsores V8 están equipados con el sistema de inyección de riel común XPI de Scania, además de un turbocargador de geometría variable montado en la parte trasera, el cual se desconecta automáticamente cuando no es necesario que "inyecte" más aire al motor. Además de los que utilizan diesel, Scania ofrece dos propulsores de cinco cilindros y 9 litros adaptados para utilizar biogás, gas natural comprimido o gas natural licuado, con lo que el portafolio de motores es más que variado, con muchas opciones para elegir.▶▶





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



El sistema Opticruise incorpora un control de crucero predictivo que utiliza datos del sistema de posicionamiento global (GPS) y de mapas topográficos para regular la velocidad de crucero, así como diferentes modos de funcionamiento para ajustarse mejor a las necesidades de operación: Standard, Economy, Power y Off-road. Las diversas funcionalidades contenidas en estos modos de funcionamiento mejoran grandemente la capacidad del vehículo para optimizar el desempeño y la economía de combustible en una amplia gama de diferentes condiciones de operación.

INTERIOR

Entre lo más destacable están los nuevos asientos que pueden ordenarse con ventilación de dos fases y que se ajustan en todas direcciones, una cama retráctil y un sistema de sonido con navegación y conectividad Bluetooth disponible como opción. Los paneles de las paredes y del techo están fabricados en un material de excelente calidad. Las paredes y la zona dormitorio son más oscuras para proporcionar un ambiente más tenue. Las características estándar incluyen el tapizado Streamline especial y una nueva repisa; asimismo, la litera extraíble de Scania con un colchón extragruso de resortes recubiertos también se incluye de serie en las cabinas dormitorio de la serie R.

NOVEDADES

Entre las novedades del equipamiento está un control remoto para regular la sus-



pensión neumática que puedes operar con una sola mano, tanques AdBlue de diferentes capacidades, un eje trasero mejorado y un sistema de batería dual. Este último garantiza el suministro eléctrico con un sistema de batería de alta potencia utilizado exclusivamente para el arranque y otro sistema de batería independiente destinado a alimentar

los sistemas de confort del conductor y los equipos personales. Los nuevos faros incluyen biseles, indicadores LED y luces diurnas. Entre las opciones de luces se incluyen H4, H7 y faros de xenón, con H7 de serie en las cabinas dormitorio de las series G y R. Las luces de largo alcance opcionales proporcionan haces de luz más amplios y una comple-



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 5 cilindros de 9,3 litros, 250 a 360 HP y 920 a 1,250 lb-pie
- 5 cilindros CNG de 9,3 litros, 280-360 HP y 995-1,180 lb-pie
- 6 cilindros de 13 litros, 410 a 490 HP y 1,585 a 1,880 lb-pie
- 8 cilindros de 16 litros, 520-580 HP y 1,990-2,175 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 14 velocidades con Opticruise

SUSPENSIÓN DELANTERA


- Muelles parabólicos
- Suspensión neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Suspensión neumática

ta iluminación de la carretera.

En resumen, la más reciente serie Streamline ha adoptado un enfoque integral y efectivo para solucionar los retos ambientales que va mucho más allá de simplemente añadir dispositivos de control de emisiones. Aunque el grado de intervención de la electrónica en el funcionamiento de un vehículo

puede ser un motivo de preocupación para algunos operadores, la verdad es que se ha convertido en una herramienta tan útil en el tema de gestión de combustible, que simplemente no se vislumbra un futuro menos tecnológico. Especialmente porque las normas ambientales en Europa y Estados Unidos son cada vez más estrictas. 



ISUZU NPR

TRABAJAR MÁS INTELIGENTEMENTE, NO MÁS DURO, ES UNO DE LAS PREMISAS BAJO LAS QUE ESTÁN DISEÑADOS LOS CAMIONES DE ISUZU. EL NPR ES UNO DE LOS MODELOS MÁS VENDIDOS DE LA MARCA, EL CUAL RESULTA EXCELENTE PARA TRANSPORTAR MERCANCIAS EN LOS CADA VEZ MÁS CONGESTIONADOS ESPACIOS URBANOS. »

EL CHICO DE CIUDAD



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO



Isuzu llegó a Estados Unidos en 1984, presentándole a los propietarios de empresas una manera más inteligente de trabajar. Los camiones de cabina baja de la marca japonesa eran maniobrables, tenían un bajo costo de propiedad y una durabilidad a prueba de balas. En tan solo dos años, los camiones de cabina baja de Isuzu se convirtieron en los mejor vendidos de su segmento en el país; en total, han llegado a las calles de nuestro país más de 500,000 camiones.

El que nos ocupa este mes, el NPR, es parte de la Serie N, la cual se vende en más de 100 países y, de acuerdo a Isuzu, es líder de ventas en 19 de ellos; de hecho, producen 224,000 camiones de esta Serie cada año, lo cual representa apro-

ximadamente un tercio de la producción total. La herencia del NPR data de 1959, pero el NPR del siglo XXI ha evolucionado bastante en lo que se refiere a desempeño y tecnología. Por otro lado, la premisa básica y su misión no han cambiado con el pasar de los años: transportar bienes en ambientes urbanos con facilidad y eficiencia.

El NPR viene con una variedad de cabinas (Estándar con capacidad para tres pasajeros y Crew para siete), distancias entre ejes (de 109 a 212 pulgadas con capacidad para carrocerías de 10 a 24 pies), clasificaciones de peso bruto vehicular de 12,000 a 16,000 libras, y tres diferentes motores -dos diesel y uno de gasolina que puede usar CNG/LPG-. Esto da como resultado 9 versiones distintas que se adaptan a cualquier necesidad.



vocacional: **ISUZU NPR**

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 4 en línea diesel de 3.0 litros, 150 HP y 282 lb-pie
- 4 en línea diesel de 5.2 litros, 215 HP y 452 lb-pie
- V8 de gasolina de 6.0 litros, 297 HP y 390 lb-pie

DISEÑO

El aspecto del NPR habla de trabajo, trabajo y más trabajo, pues tiene un aspecto claramente funcional. El enorme parabrisas te da una visibilidad sin precedentes con la cual puedes ver todo lo que ocurre frente a ti a solo unas pocas pulgadas de distancia; las ventanas

TRANSMISIÓN

- Automáticas de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Cónica

SUSPENSIÓN TRASERA

- Hojas múltiples

también ayudan a disminuir los puntos ciegos por su gran tamaño y porque no son rectas, sino que van creciendo al acercarse al poste A.

El NPR no ganaría ningún concurso de belleza, pero no pretende hacerlo. En el mundo del transporte lo que más importa es hacer el trabajo, y hacerlo bien. Y para ello

este Isuzu se pinta solo. Los grupos ópticos están ubicados en los costados de la parrilla, justo en las orillas delanteras. Las luces direccionales son inmensas y los faros son de focos convencionales, los cuales resultan más que suficientes para circular en una ciudad.

Algo que resulta extremadamente conveniente es que la cabina se inclina hacia adelante para facilitar el acceso al motor cuando hay que hacer alguna reparación; vamos, incluso resulta cómodo para inspeccionar mejor las llantas y la suspensión. Los espejos retrovisores son bastante amplios, perfectos para saber qué pasa a tu alrededor en todo momento, pero el ajuste es manual, si quieres algo más "elegante" hay disponibles unos calefactados con ajuste eléctrico de manera opcional. >>



VDO RoadLog – soluciones ELD económicas.



www.vdoroadlog.com

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

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

RoadLog



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

VDO

INTERIOR

Ingresar a la cabina resulta extremadamente fácil gracias a que las puertas se abren 90 grados, las barras de agarre están bien colocadas y la base de los escalones tiene una excelente tracción tanto para el conductor como para el pasajero. La cabina es muy amplia, con mucho espacio para las piernas y la cabeza. Los plásticos duros que predominan por la cabina delatan su naturaleza utilitaria, pero el uso de diferentes texturas y materiales da una impresión de calidad. Los asientos de tela tipo velour y el piso de PVC completan la atmósfera trabajadora. La iluminación es un aspecto que hay que destacar, pues además de la típica luz de cabina, el NPR tiene una luz fluorescente que brilla por toda la cabina y se activa utilizando un interruptor independiente. ¿Ven a lo que nos referimos con lo de trabajar más inteligentemente?

Hay varios lugares para almacenar cosas, desde pequeños compartimentos a charolas distribuidos por toda la cabina, así como dos



compartimentos en la parte superior. Entre las cosas que podrían mejorar está el hecho de que solamente tiene dos posavasos y que las bolsas de las puertas son algo pequeñas, pues tienen espacio para poco más que un

portapapeles. Además, tampoco hay puertos auxiliares o USB, aunque sí una salida de corriente de 12 volts. Los asientos son cómodos y el del conductor lleva una perilla para regular la rigidez de la misma según el peso del mismo; el volante de dos brazos es ajustable en altura y profundidad, lo cual te permite encontrar una posición comfortable de manejo sin mayor problema. El sistema de sonido es bastante básico, nada de pantallas táctiles a colores ni mucho menos, pero si quieres algo más de equipamiento está disponible un radio con Bluetooth de manera opcional. >>>





**CARGADO,
ENGANCHADO
Y RODANDO.**

SI NO ESTÁ RODANDO, NO ESTÁ GANANDO.

Busque un distribuidor en DaytonTruckTires.com



DAYTON™
TIRES FOR TRUCKERS™


MOTOR Y TRANSMISIÓN

Pasando a temas más importantes, el NPR está disponible con tres diferentes motores, dos a diesel y uno a gasolina, el cual puede emplear también gas natural comprimido o licuado. El más pequeño de los diesel es un cuatro cilindros de 3.0 litros con 150 HP y 282 lb-pie, el cual resulta perfecto para quien no tiene que mover mucho peso. Si necesitas más potencia está disponible otro cuatro en línea, pero éste de 5.2 litros con 215 HP y 452 lb-pie, el cual tiene una excelente respuesta desde bajas revoluciones y el cual tiene una autonomía de más de 430 millas (claro, todo depende de tus hábitos y condiciones de manejo).

Por último, está disponible un V8 a gasolina de 6.0 litros con 297 HP y 390 lb-pie, el cual, como ya hemos comentado, puede adecuarse para utilizar CNG o LNG, algo que resulta muy útil si trabajas en ciudades con restricciones ambientales estrictas, quieres reducir tus gastos en combustible o simplemente tener camiones más amigables con el medio ambiente. En cuanto a la transmisión, están disponibles cajas de seis velocidades



para cada tipo de motor; es decir, dos para los diesel una para el de gasolina. En todos los casos tiene un gran empuje desde bajas revoluciones hasta alcanzar la marca de las 3,200 vueltas por minuto.

En resumen, el NPR tiene una serie de características que lo hacen un rival difícil de superar en su segmento, pues ofrece una excelente combinación de comodidad y utilidad en un empaque compacto y eficiente. Lo que le falta en presencia -porque realmente no es muy grande- lo compensa con una excelente ética de trabajo y una gran calidad de ensamblado que lo mantendrán trabajando duro en el camino por mucho tiempo. 



vocacional: **ISUZU NPR**

SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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





VOLVO VNM 630

CON UNA DE LAS DISTANCIAS DE LA DEFENSA AL FONDO DE LA CABINA MÁS CORTAS DEL SEGMENTO, EL VNM 630 ES UN CAMIÓN MUY ÁGIL QUE PUEDE MOVERSE CON DESENVOLTURA EN LA CIUDAD. PERO GRACIAS A SU CABINA DORMITORIO TE ENCONTRARÁS CON QUE TAMBIÉN SE SIENTE MUY CÓMODO EN LA CARRETERA SI NECESITAS PASAR LA NOCHE FUERA DE CASA. »

Volvo es uno de los fabricantes de camiones más respetados a nivel mundial, y buena parte de eso tiene que ver con que saben adaptarse muy bien a cada mercado. Esto es particularmente cierto para los Estados Unidos, pues la marca desarrolla varios camiones exclusivamente para las carreteras norteamericanas. Uno de ellos es el VNM 630, el cual resulta ideal para operaciones regionales en ambientes urbanos, aunque también se siente cómodo en salidas más largas que impliquen pasar varias noches en el camino cruzando ciudades y áreas rurales.

El VNM 630 tiene un cofre corto, lo cual significa que la distancia de la defensa al fondo de la cabina (BBC por sus siglas en inglés) también es reducida, permitiéndole cumplir con los requerimientos más estrictos de longitud, incluso con un tráiler de 48 pies



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Volvo D11; 355-405 HP y 1250-1550 lb-pie
- Volvo D13; 375-500 HP y 1450-1850 lb-pie

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos Volvo

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Volvo

TRANSMISIONES

- Eaton manual de 10, 13 y 18 velocidades
- I-Shift de 12 velocidades

a sus espaldas. Todo un caballo de batalla, está disponible solamente con una cabina dormitorio de 61 pulgadas, dentro de la cual encontrarás convenientes espacios para almacenar cosas; y la litera -de tamaño completo- hará que las noches en el camino sean menos pesadas.



DISEÑO

La imagen del VNM 630 grita Volvo a 100 yardas de distancia, con la enorme parrilla cuadrada con borde cromado que caracteriza a la serie VNM como el elemento más dominante al frente del camión. A simple vista no parece que los diseñadores de Volvo hayan puesto mucho

empeño, pero si miras más de cerca podrás ver cómo el cofre y los faros en forma de cuña, las manijas empotradas en las puertas y la visera son elementos que fueron diseñados para darle un menor coeficiente aerodinámico y, por lo tanto, mejorar la eficiencia en el consumo de combustible. >>





americano: **VOLVO** VNM 630



Otra característica destacable es cómo el gran paso de rueda y la posición retrasada del eje delantero le dan un radio de giro impresionante, haciéndolo un camión muy maniobrable, lo que resulta particularmente práctico al circular en entornos urbanos o, si te animas, al participar en el Campeonato Nacional de Manejo de Camiones, donde varios conductores han salido victoriosos al volante de un Volvo. Entrar a la cabina resulta fácil por el tamaño de las puertas (36.5" de ancho y 51.5 de alto) y por el ángulo de apertura de 70 grados; además, hay unas manijas para ambas manos en el interior de la puerta.



INTERIOR

Cuando la jornada de trabajo finaliza, los conductores necesitan un lugar para relajarse y recargar las baterías. Por ello este VNM lleva un dormitorio de 61 pulgadas en el que podrás pasar varias noches fuera de casa bastante cómodo gracias a que hay espacio suficiente para dos literas fijas, muchos compartimentos de carga con puertas con seguros especiales y espacio para electrodomésticos como un refrigerador, una televisión o un reproductor de DVD. El paquete lo completan una cortina para las literas y otra para el interior de la cortina, que te darán privacidad y aseguran que puedas despertar descansado para afrontar la siguiente jornada. »»

Mente Profunda

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



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

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

THE SMART MONEY IS ON



espanol.DoubleCoinTires.com



La ergonomía es estupenda gracias a los asientos -uno de los puntos más fuertes de Volvo-, los cuales ofrecen un excelente apoyo para la espalda, tienen un recorrido de 7" hacia delante y atrás, ajuste de la parte delantera y trasera del cojín, soporte lumbar motorizado y calefacción por zonas; y esos son los asientos de serie, si quieres unos más cómodos, solo es cuestión de pedirlos. Para encontrar la postura perfecta de manejo, el volante puede ajustarse en altura y profundidad. Por otro lado, los controles están girados ligeramente hacia el conductor, por lo que es muy fácil alcanzarlos y el acomodo es muy intuitivo, por lo que no tendrás que batallar mucho para encontrarlos. Para una mayor privacidad, tiene cortinas alrededor del parabrisas y es posible separar la cama de la zona de manejo.


MOTORES Y TRANSMISIÓN

Pero hablemos del corazón de este camión, el tema que puede inclinar la balanza al momento de comprar uno: el tren motriz. El VNM 630 está disponible con dos motores de probada calidad y eficiencia. El primero de ellos es el D11, cuya potencia oscila entre 355 a 405 caballos de fuerza y el torque va de 1,250 a 1,550 lb-pie. El segundo, para quienes necesiten más poder, es un D13 cuyo caballaje va de 375 a 500 HP y el par de 1,450 a 1,850 lb-pie.

Como es de esperarse, cuenta con Reducción Catalítica Selectiva (SCR por sus siglas en inglés) para eliminar el óxido de nitrógeno (NOx) y un filtro de partículas de diesel (DPF por sus siglas en inglés) que elimina el hollín, todo esto con un excelente consumo de combustible y desempeño del motor. En cuanto a la transmisión hay disponibles manuales Eaton Fuller de 10 a 18 velocidades, automatizadas Eaton AMT UltraShift y la automática "de casa", la I-Shift de 12 relaciones.



Como el ahorro de combustible es esencial para todo mundo, pero no siempre es fácil de lograr con motores grandes, Volvo ofrece el paquete XE, el cual funciona con el motor Volvo de 13 litros, en este caso, y la transmisión I-Shift. Lo que hace, básicamente, es reducir el número de revoluciones del

motor a 1,150 cuando circulas a 65 millas por hora -lo cual es aproximadamente 200 rpm más bajo que el promedio-. Esto te permite ahorrar hasta un 3 por ciento de combustible, que puede no sonar como gran cosa mucho, pero cada dólar ahorrado será un dólar más en tu bolsillo al final del año. 



MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible



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

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

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



zMAX
Micro-lubricant
www.zMAX.com





¿QUIERES SER

CA
MIO
NE
RO?



1. FALTA DE PLANEACIÓN

Muchas compañías nuevas no se toman el tiempo para considerar qué será lo que hará que su negocio prospere o fracase. En vez de esto, muchos le dicen adiós a sus gerentes e inician operaciones sin estar seguros de cuál debe ser su siguiente paso.

No se sientan con un contador público o profesional de negocios que pueda ayudarlos a esbozar los planos para obtener equi-

po, contratar nuevos empleados, obtener préstamos, etcétera. Comienzan a andar a ciegas y se ven abrumados por muchas incógnitas, lo que a veces hace que traten de obtener nuevamente su viejo trabajo. No planean más allá de una carga a la vez. Llevan una carga a una ciudad lejana y manejan de regreso con el camión vacío, desperdiciando días de trabajo. Trata de “encadenar” varias cargas cercanas para que el viaje valga la pena.

ERRORES


COMUNES DE PRINCIPIANTE



2. NO ORDENAN SU FINANZAS

Un mal historial crediticio y una mala planeación financiera traen problemas rápidamente. Si te gastas todo tu dinero en camión de primer nivel, ¿qué van a usar tus otros conductores? No compres cosas por impulso. Si tu crédito no es el mejor tendrás problemas para obtener un préstamo adecuado, o tu tasa mensual y los intereses se irán por las nubes. Considera el arrendamiento (leasing) como una opción más barata; hay algunos que incluso te permiten comprar el camión al finalizar el plazo.

Otro error de principiantes es no apartar dinero para el mantenimiento y los accidentes. Los camiones necesitan entrar a servicio de manera regular y tienen problemas tan seguido como uno, por lo que hay que estar preparado para afrontar arañazos, abolladuras y otros accidentes. ¿Serás capaz de mantenerte a flote si no puedes usar uno de tus camiones durante un mes?

Tampoco hay que olvidar que los expedidores pagan a 40 o 60 días, por lo que te tomará más de un mes, o dos, recibir el dinero de una carga que entregas hoy. Sí, hay que estar preparado para pagar tus cuentas, préstamos y a tus empleados, por lo cual ahorrar es una obligación y no una opción. 

LE SUBIMOS LA POTENCIA.
TE SUBIMOS LAS PULSACIONES.



LA LÍNEA IS DE ALTO DESEMPEÑO. MÁS PODEROSA QUE NUNCA¹

De 0 a 60^{2,3,4} un segundo más rápido que su predecesor y con motor turbo, el IS Turbo con 241 caballos de fuerza², hace que cada segundo sea estimulante. Con un 25% más de potencia en el modelo base,⁵ el IS 300 AWD con 255 caballos de fuerza², se agarra el camino tan fuerte como tú te agarrarás al volante. Y el IS 350 con 306 caballos de fuerza², seguirá estimulando tus emociones. Todos disponibles en el modelo F SPORT. El Lexus IS. Desempeño, intensificado.



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

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

PAQUETE



COMPLETO

RAM PROMASTER CARGO

LA PROMASTER ES UNA DE LAS MEJORES VANS DE CARGA DE SU SEGMENTO, PUES COMBINA POTENCIA CON EFICIENTE CONSUMO DE COMBUSTIBLE, FLEXIBILIDAD, GRAN CAPACIDAD DE CARGA Y UN BAJO COSTO DE MANTENIMIENTO, ARGUMENTOS QUE LA HACEN UNA GRAN OPCIÓN PARA QUIENES SE DEDICAN AL REPARTO. »





utilitario: **RAM PROMASTER CARGO**

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 4 en línea de 3.0 litros, 177 HP y 295 lb-pie
- V6 de 3.6 litros, 280 HP y 260 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automática de 6 velocidades
- Automatizada de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente tipo McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

PRECIO

- Desde \$29,945



POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

La Ram ProMaster es un vehículo global en toda la extensión de la palabra, pues se diseñó tomando como base la Fiat Ducato -de la que se han vendido más de 4.5 millones en Europa en sus 30 años de historia- y se fabrica en México. Tiene varias características que uno busca en un vehículo de trabajo como eficiencia de combustible, capacidad de carga, facilidad de uso y, por supuesto, costo total de propiedad, por lo que es una excelente opción para negocios y flotillas. Acorde con los tiempos, Ram pondrá a disposición del público múltiples opciones de personalización, para que puedas configurarla justo a tus necesidades.

DISEÑO

En la ProMaster la forma está completamente supeditada a la función, como es habitual en los vehículos de reparto. Entre lo más destacable del exterior está la posición de la cabina, que permite posiciones de asientos más altas y una mejor visibilidad, y que la defensa delantera tiene un diseño modular de tres piezas, lo que reduce los costos y el tiempo de reparación. Además, hay un pequeño escalón en las dos esquinas de la defensa que facilita la limpieza del parabrisas. La Ram ProMaster está disponible en



siete configuraciones diferentes gracias a que hay dos alturas de techo (88.7 y 99.4 pulgadas), cuatro distancias entre ejes (118, 136, 159 y 159 pulgadas extendidas) y cuatro longitudes de carrocería (195, 213, 236, y 250 pulgadas). En cuanto al volumen de carga, hay tres posibilidades: 259, 304 y 353 pies cúbicos.

INTERIOR

Algo que hace el conductor de cualquier vehículo de carga, independientemente de si tiene cuatro o dieciocho ruedas, es pasar muchas horas tras el volante. Razón por la

cual la ergonomía es primordial en la cabina. Los asientos completamente ajustables facilitan encontrar una posición cómoda de manejo, algo a lo que también ayuda la dirección ajustable en altura y profundidad. Además, los asientos tienen varias características opcionales interesantes, pues hay unos que se ajustan automáticamente al peso del conductor y otros que giran 180 grados hacia adentro y 35 hacia fuera para facilitar el desplazamiento en la cabina. La capacidad de la ProMaster varía de dos a tres personas dependiendo de si pides el asiento del pasajero individual o de banca. >>



La van tiene radio AM/FM y reproductor de MP3 como equipamiento de serie, pero si vas a pasar mucho tiempo en ella te recomendamos pedir el sistema UConnect, el cual integra sonido, navegación y teléfono. Como se trata de un vehículo utilitario y no uno recreativo, la pantalla es de 5 pulgadas; pero tiene una función para responder mensajes de texto automáticamente sin usar las manos con hasta 18 mensajes diferentes (“No puedo hablar ahora”, “Voy en camino”, “Necesito indicaciones”, etc). La pantalla, además, sirve para mostrar las imágenes de la cámara de reversa. Los instrumentos son de fácil lectura gracias a que el panel está debajo de un pequeño domo que le hace sombra y a que la retroiluminación es anaranjada. El resto de equipamiento de serie lo conforman una guanteira con llave, varios posavasos, tomas de corriente y puertos USB. También hay un panel de control para manipular los seguros de las puertas y el control electrónico de estabilidad.

Para el final dejamos lo más importante, el área de carga, la cual tiene una puerta corredera del lado del pasajero y puede llevar otra igual del lado del conductor. El tamaño de estas es de 49 x 60 pulgadas para el modelo de techo bajo y de 49 x 70 pulgadas para los de techo alto. En el interior hay 17 anillos de sujeción con 1,000 libras de capacidad, las cuales se pueden plegar para mantener plano el piso, facilitando las maniobras de carga y descarga. Por su parte, las puertas traseras se abren hasta 260 grados, con lo que prácticamente tocan las paredes de la van.

MOTORES Y TRANSMISIONES

Esta van de carga está disponible con dos mecánicas: un cuatro en línea EcoDiesel y un V6 de gasolina. El primero es un 3.0 litros de 174 HP y 295 lb-pie que están disponibles desde las 1,400 rpm, en el que la marca destaca un sensor de nivel de aceite que contribuye a alcanzar un intervalo de hasta 18,500




millas entre cambios de aceite. Nada mal para un segmento donde cada ida al taller representa tiempo perdido y, como bien dice el refrán, “el tiempo es dinero”. En este caso la potencia pasa al piso mediante una transmisión automática de seis velocidades.

El otro motor es el conocido Pentastar V6 de 3.6 litros con 280 caballos y 260 lb-pie, el cual está “casado” con una transmisión manual automatizada de 6 velocidades con

control electrónico. La ProMaster tiene una impresionante capacidad de carga útil de hasta 5,145 libras y una capacidad de remolque máxima de hasta 5,100 libras. La clasificación de peso bruto combinado (GCWR por sus siglas en inglés) para el EcoDiesel de 3.0 litros es de 12,500 libras, mientras que para el V6 de 3.6 litros es de 11,500 libras.

SEGURIDAD

Que hablemos de un vehículo utilitario no quiere decir que se deje de lado la seguridad. Por eso es que la ProMaster tiene seis bolsas de aire como equipamiento estándar (conductor, pasajero, cortinas laterales y para la pelvis y tórax), con otras disponibles de manera opcional (rodillas). Para minimizar las ocasiones de poner a prueba los sistemas de seguridad pasiva la van equipa un control electrónico de estabilidad activo de 4 canales (control independiente de las 4 esquinas del vehículo) que te ayuda a mantener el control en condiciones exigentes o adversas, como en carreteras mojadas, nevadas o con hielo, en giros bruscos y maniobras evasivas. 



Copyright © 2015 NNA, 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.



15MTT10145-129H-SP

CAMIONETA: GMC SIERRA ALL TERRAIN X

X-TREMA

GMC SIERRA ALL TERRAIN X

GMC TIENE EN LA SIERRA ALL TERRAIN X LA PICKUP MÁS RADICAL DE TODO SU PORTAFOLIO, LA CUAL COMBINA UNA RUDA ESTÉTICA CON UN IMPRESIONANTE DESEMPEÑO TODOTERRENO. ES UNA PICKUP IDEAL PARA TODOS AQUELLOS QUE GUSTAN DE VIVIR LA VIDA FUERA DEL ASFALTO RODEADOS DE LA COMODIDAD DE LAS PICKUPS DEL SIGLO XXI. »



La GMC Sierra es una camioneta que, a menos que hayas estado viviendo bajo una piedra, has visto al menos una vez en la vida. Pero lo que no es tan común es ver la versión más todoterreno de la misma, la All Terrain X, la cual GMC presentó en el Auto Show de Houston el año pasado. Este modelo lleva las capacidades fuera del asfalto de la Sierra All Terrain un paso más allá gracias a que lleva equipamiento funcional adicional (además de varios toques estéticos que la separan del resto de sus hermanas).

Si bien no es la primera edición especial que General Motors ha creado de una pickup, sí es la primera que le pone más potencia al motor. Sí, por fin los mandamases de la marca hicieron caso al clamor popular y le añadieron un sistema de escape de alto rendimiento. Ciertamente el incremento no es nada radical, apenas 10 HP que elevan la potencia del V8 de 5.3 litros a 365 caballos, el sonido que sale del escape te hará sentir que llevas mucho más bajo el cofre -además, si realmente quieres más potencia, te recomendamos instalar un supercargador-.

En cuanto al equipamiento off-road, tenemos llantas para lodo con unos rines exclusivos, una barra antivuelco con dos faros de LED, estribos laterales segmentados para facilitar el acceso a la cabina y, lo más importante, el kit de suspensión Z71. Además de todo, el negro es el color que predomina en la camioneta, nada de cromo por todos lados en la All Terrain X.

DISEÑO

Entre el equipamiento de serie de la All Terrain X encontrarás escalones todoterreno - que GM ofrece en otras camionetas como equipamiento opcional- que te ayudan a entrar o salir de la cabina. También está ahí la infaltable barra antivuelco con una placa en los costados y dos faros de LED en la parte superior para alumbrar tu camino, muy necesarios si consideras que los senderos que esta camioneta está destinada a transitar no suelen contar con iluminación. Además, esta Sierra lleva faros de LED de alto rendimiento, caja con recubrimiento en aerosol, asistente de reversa, así como manijas



y espejos al color de la carrocería, entre otros.

INTERIOR

La cabina de la All Terrain X no es tan diferente de la de otras Sierra. De hecho, solo

hay tres cosas que la diferencian de una SLT: panel de instrumentos con logotipo de All Terrain, tapetes y la función de inclinómetro en la pantalla de información para el conductor. Hay piel forrando prácticamente todo el

EN DETALLE FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V8 de 5.3 litros con 365 HP y 383 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente con amortiguadores monotubo Rancho

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos con amortiguadores monotubo Rancho

camioneta: **GMC SIERRA ALL TERRAIN X**



interior: tablero, volante, asientos, paneles de puertas y una pantalla de 8" que despliega la información del sistema de infotención IntelliLink.

El volante ajustable en altura y profundidad, tiene controles para el sistema de control de crucero y el de sonido, como ya es costumbre en este segmento. Los asientos son cómodos y otorgan un soporte lateral suficiente sin resultar asfixiante, como luego ocurre con los asientos deportivos. En la consola central hay dos tomas de corriente, dos puertos USB y dos

posavasos en una charola corrediza que sirve como tapa para un compartimento para llevar el teléfono o cosas pequeñas.

Los instrumentos, en blanco y rojo, son de muy fácil lectura e incluyen una pantalla con información de la computadora de viaje y también del sistema de sonido. Y como en GMC saben que en esta época es imprescindible estar conectado, viene equipada en total con cinco puertos USB, un enchufe casero de 110 volts y al menos tres tomas de corriente de 12 volts para que nadie se quede sin batería.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Bajo el cofre de esta Sierra encontrarás el familiar V8 EcoTec de 5.3 litros. Construido totalmente en aluminio, utiliza inyección directa, apertura variable de válvulas y Gestión Activa de Combustible para entregar tanto potencia como ahorro de gasolina. El resultado es una potencia de 365 HP a 5,600 rpm y un torque de 383 lb-pie a 4,100 vueltas gracias a la adición de un sistema de escape de alto flujo que además de liberar presión en el escape, le da un sonido bastante más grave a la pickup. >>>



El motor está “casado” con una transmisión automática de seis cambios y una caja reductora de dos velocidades operada electrónicamente. Bajo condiciones normales de manejo, esta opera en modo 2WD, poniendo la potencia en el eje trasero. Pero cuando el terreno es más agreste, puedes elegir entre funcionar en modo 4x4 en alta o baja. Otro de los beneficios del paquete All Terrain X es llevar un diferencial autoblocante Eaton G80, el cual empieza a funcionar cuando una rueda gira 100 rpm más rápido que la opuesta en el eje trasero, mejorando la tracción en condiciones resbaladizas.

Por último pero no por ello menos importante, tenemos el paquete de suspensión Z71, el cual lleva amortiguadores Rancho monotubo que ofrecen un gran desempeño fuera del asfalto, un filtro especial que ayuda a mantener limpio el aire que entra al V8 en condiciones de mucho polvo y, por supuesto, protectores de cárter que evitan que las piedras hagan destrozos en el vano del motor. El Control de Descenso en Pendientes también forma parte de este paquete.

Sin duda, la Sierra All Terrain X es la más ruda que hemos visto por parte de GMC, pues no solo ofrece una apariencia dura, sino que

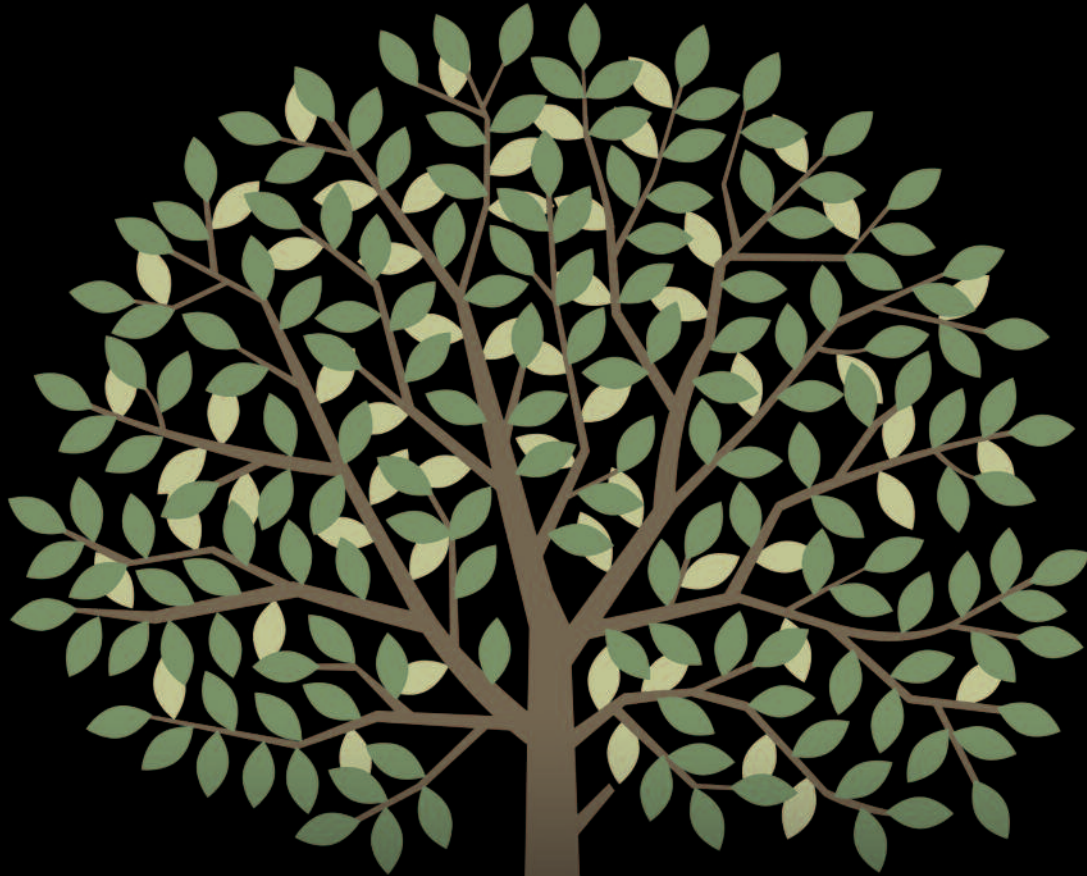


la respalda con un excelente desempeño fuera del asfalto. Por otro lado, esto reduce el mercado a aquellos que aman la vida fuera del asfalto o a quienes buscan una camione-

ta bastante personalizada pero no quieren lidiar con el mercado secundario y de paso aprovechan que todo tiene el respaldo de la garantía de GM. **TTL**

WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



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

automundo

MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

PLAYBOY
Latino

¿Que Pasa?
VEGAS



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING

WANT MOMENTS OR STORIES YOU'LL



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

TO REMEMBER, NEVER FORGET?







TIPS PARA CUIDAR TUS LLANTAS

MANTENIMIENTO: LLANTAS

UNO DE LOS MEJORES PROPÓSITOS DE AÑO NUEVO PARA TU EMPRESA -AUNQUE YA ESTEMOS EN FEBRERO- ES DARLES EL MEJOR MANTENIMIENTO POSIBLE A LAS LLANTAS DE TU CAMIÓN O FLOTA, LO CUAL TE DARÁ VARIOS BENEFICIOS, COMO UNA MEJOR ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE, ADEMÁS DE REDUCIR LAS POSIBILIDADES DE TENER IMPREVISTOS EN LA CARRETERA. »»



POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

Cualquier persona que se dedique al transporte, sin importar si es un propietario-operador de un solo camión o una flota de cientos de vehículos, sabe que las llantas son uno de los rubros donde se pueden ir varios miles de dólares cada año. Por esta simple razón hace mucho sentido darles el mantenimiento apropiado para que duren más tiempo.

Pero no es el único motivo, pues las llantas en buen estado ayudan a obtener una mejor economía de combustible, además de reducir las posibilidades de tener imprevistos a la orilla del camino, que afectan directamente tu productividad. Hay muchas cosas que pueden contribuir al bienestar de una llanta, o a acortar su vida, por lo cual te presentamos una lista de diez consejos para que mantengas tus llantas en el mejor estado posible.

1. INFLADO E INSPECCIÓN

“El inflado correcto de las llantas es el factor más importante para proteger la vida útil y obtener el mejor rendimiento”, comenta Doug Jones, gerente de apoyo al cliente en Michelin. “Las llantas están diseñadas para llevar una determinada cantidad de aire en el interior para soportar la carga”. Pero hay un margen de variación -alrededor del 10% hacia arriba o abajo- que puede afectar el rendimiento respecto a calidad de marcha, economía de combustible y vida del dibujo.

Una llanta que no esté lo suficientemente inflada para la carga que lleva tiene un desgaste irregular, se calienta más y va a fallar antes. Una llanta sobreinflada produce un trayecto más duro, tiene menor tracción y es más sus-



ceptible a los daños del camino y frenado. Por esta razón, monitorear la presión del aire es vital, ya que una llanta pinchada en el camino te puede costar \$500 y nadie en su sano juicio quiere gastar esa cantidad si puede evitarlo.

Para reducir el trabajo pesado que conlle-va revisar la presión de las llantas de un tráiler con 18 ruedas, muchas empresas están utilizando sistemas de inflado y monitoreo de las llantas. Estos sistemas pueden ayudar a revisar la presión de las llantas y alertar al

conductor si hay alguna falla. Además, hay sistemas de inflado pueden inflar las llantas a la presión adecuada automáticamente.

Pero el inflado es sólo una parte del mantenimiento preventivo. “Un mantenimiento adecuado debe incluir un programa confiable que no solo asegure la presión correcta de inflado, sino que prevenga que los vehículos salgan a la carretera con llantas que podrían desinflarse en el camino, como las que tienen clavos, cortes, rajaduras o desgaste irregular que harán



5. USA LAS LLANTAS CORRECTAS

NO IMPORTA LO BIEN QUE CUIDES DE TUS LLANTAS, SI NO ESTÁS UTILIZANDO EL TIPO CORRECTO PARA TU APLICACIÓN, VAN A TENER UN MENOR TIEMPO DE VIDA. "ELEGIR LLANTAS DE LA MEJOR CALIDAD, REFORZADAS CON LA TECNOLOGÍA MÁS NUEVA ES ESENCIAL PARA OBTENER EL MEJOR MILLAJE DE LAS LLANTAS", COMENTA RICHARDS DE GOODYEAR. EL VIEJO DICHO DE "OBTIENES LO QUE PAGAS" ES MUY CIERTO CUANDO SE HABLA DE LLANTAS. LOS FABRICANTES MÁS GRANDES PRODUCEN LLANTAS CON MATERIALES, REFUERZOS Y DIBUJOS DISEÑADOS PARA OPTIMIZAR EL DESEMPEÑO. ESTO INCLUYE CARCASAS DE LLANTAS QUE SOPORTAN MÚLTIPLES VULCANIZACIONES, LO CUAL AYUDA A INCREMENTAR EL VALOR "DE LA CUNA A LA TUMBA" DE LAS LLANTAS. ADEMÁS, CADA VEZ SE UTILIZAN COMPUESTOS DIFERENTES PARA CADA APLICACIÓN, POR LO CUAL ES RECOMENDABLE HABLAR CON TU DISTRIBUIDOR DE LLANTAS PARA QUE TE ASESORE SOBRE CUÁL ES LA MEJOR PARA TI.

que el desgaste alcance el cinturón antes de que puedas quitar la llanta para vulcanizarla", comenta Tim Richards, gerente de proyecto para llantas comerciales de Goodyear.

2. BUENOS TAPONES DE VÁLVULAS

"En una llanta comercial, el tapón de la válvula se considera el sello primario ante la pérdida de aire, mientras que el resto de la válvula es el

secundario", comenta. "En lo personal, soy un gran promotor de los tapones de paso, que reducen el tiempo en checar la presión adecuada y ayudan a evitar la tentación de no revisar las llantas interiores en ejes tandem".

3. MANTÉN EL AIRE SECO Y LIMPIO

La calidad del aire dentro de las llantas puede tener un gran efecto sobre la vida útil de las mis-

mas, pues están diseñadas para utilizar aire limpio y seco. Cada compresor de aire debe tener filtros y secadores en línea para asegurar que el aire que entra a la llanta esté seco. Cuando entra agua junto con el aire, la humedad puede debilitar el revestimiento interior y las bandas de acero.

Una alternativa al aire es el nitrógeno. De acuerdo a sus promotores, uno de sus beneficios es que no migra tan rápido como el aire a través del caucho, permitiendo que la presión se mantenga en el nivel adecuado por más tiempo. Claro que un inconveniente es que no es tan fácil de encontrar y la mayoría de los fabricantes de llantas dicen que ven muy pocas ventajas de usar nitrógeno en lugar de aire.

4. LAVA LLANTAS Y RINES

Mantener limpios los rines y llantas de tu camión no es una cuestión solamente de estética. Nieve, hielo, fango y otros residuos que se pegan a las llantas pueden causar que el caucho se deteriore prematuramente. La sal y otros químicos usados para descongelar las carreteras en invierno no solo se pueden "comer" las llantas, sino también los rines de acero y aluminio.

Lo ideal es lavarlos con agua jabonosa y tibia, asegurándote de lavar las llantas interiores de un eje tandem con tanto cuidado como las exteriores. Si bien no es una mala idea usar una lavadora a presión en los rines, la gente de Bridgestone no recomienda usarlo en las llantas. También debes evitar usar químicos derivados del petróleo y otros solventes, porque pueden dañar el caucho. >>

6. CUIDA LOS HÁBITOS DE MANEJO

Una de las cosas más difíciles de mantener bajo control para las flotas son los hábitos de manejo. “El estilo de manejo tiene un impacto muy grande en el desgaste del dibujo, al igual que en el consumo de combustible”, dice Richards. “Un conductor experimentado, junto a un buen manejo y mantenimiento, podría obtener hasta el doble de millas comparado a un conductor inexperto”. Jones, de Michelin, añade que el manejo agresivo, exceso de velocidad y frenado intenso afectan negativamente el desempeño y duración de las llantas.

Si bien es casi imposible saber exactamente cómo un conductor maneja su camión en la carretera, la educación es la clave. Haz que realicen una inspección del vehículo antes de cada viaje, no solo porque es una norma federal, sino porque así podrán detectar problemas en las llantas antes de que se conviertan en algo más grave. Cada vez hay más sistemas que te ayudan a registrar eventos como las frenadas fuertes, los cuales alertan a los gerentes de flotas vía telemática o al descargar un archivo. Si bien el departamento de seguridad podría estar más interesado en identificar a estos conductores para darles más entrenamiento, hacerlo también tiene beneficios para la vida de las llantas.

7. MANTÉN LA ALINEACIÓN

Una alineación correcta de las llantas es tan crítica para mantenerlas en buen estado, tanto como lo es la presión adecuada. La alineación total del vehículo es importante para prevenir problemas de maniobrabilidad y conducción, así como evitar el desgaste irregular en las llantas. “Una buena alineación requiere varias cosas: buen equipamiento, un técnico altamente entrenado que sepa cómo “leer las llantas” y un buen programa de mantenimiento que se asegure que las alineaciones se hagan de manera periódica”, dice McDonald, de Bridgestone Firestone. “Un buen programa de mantenimiento se asegura de revisar que todos los ejes estén alineados e incluirá también a los tráileres de la flota y no solo a los tractores”.

Un buen técnico de alineación querrá ver las llantas que han estado operando en el vehículo que tiene que alinear. Si han sido reemplazadas, las llantas removidas deberán estar disponibles para que el técnico pueda analizarlas. Es conveniente obtener siempre un registro “antes y después” de la configuración de alineación del vehículo, y mantenerlo en el archivo de mantenimiento para tomarlo como

referencia en caso de que el vehículo continúe con un desgaste no satisfactorio.

8. ANALIZA LAS LLANTAS USADAS

Someter a un análisis las llantas usadas es una excelente manera para entender por qué están fallando o por qué tuvieron que ser reemplazadas prematuramente. “Al evaluar cada llanta cuando es puesta fuera de servicio, se puede detectar y solucionar problemas recurrentes o patrones de desgaste, minimizando el tiempo

total fuera de servicio”, dice Jones. Esto también te dejará saber si tienes la llanta adecuada para la aplicación, si están trabajando o no a la presión correcta o si los conductores las están destruyendo debido a una falta de entrenamiento.

9. MANTÉN BUENOS REGISTROS

Llevar buenos registros es muy importante para determinar el costo por milla de las llantas y para tomar buenas decisiones de compra. El sistema utilizado (papel o compu-





TOMA EN CUENTA LA TELEMÁTICA


LOS SISTEMAS REMOTOS DE MONITOREO DE LA PRESIÓN DEL AIRE LLEVAN AÑOS, PERO LA TELEMÁTICA LOS LLEVA A OTRO NIVEL. EN LUGAR DE SOLAMENTE ENVIARLE UNA ALERTA AL CONDUCTOR EN LA CABINA, EL SISTEMA ALERTA A LA GERENCIA DE LA FLOTA EN TIEMPO REAL UTILIZANDO LOS SISTEMAS MÓVILES DE COMUNICACIÓN DEL CAMIÓN. EXISTE UNA GRAN VARIEDAD DE CARACTERÍSTICAS EN ESTOS SISTEMAS. ALGUNOS SOLAMENTE MIDEN LA PRESIÓN DE AIRE, OTROS SOLAMENTE ENVÍAN ALERTAS. PERO LOS MÁS SOFISTICADOS ANALIZAN LA INFORMACIÓN Y PROVEEN UN VALIOSO RECURSO QUE LA FLOTA PUEDE UTILIZAR PARA MEJORAR EL MANTENIMIENTO DE LAS LLANTAS. COMO RESULTADO, SE PUEDEN EVITAR PARADAS DE EMERGENCIA, MEJORAR LA ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE, DESGASTE Y VIDA ÚTIL DE LAS LLANTAS -TODOS LOS CUALES SE VEN AFECTADOS NEGATIVAMENTE AL NO LLEVARLAS A LA PRESIÓN ADECUADA-. "LO MEJOR DE LA TELEMÁTICA ES QUE LE DEJA SABER AL OPERADOR DE UNA FLOTA CUÁL ES LA PRESIÓN DE LAS LLANTAS EN CUALQUIER MOMENTO, SIN IMPORTAR QUÉ TAN LEJOS ESTÉN", COMENTA PEGGY FISHER, PRESIDENTE DE TIRESTAMP. "LE QUITA AL CONDUCTOR LA RESPONSABILIDAD DE DARLE MANTENIMIENTO Y TOMAR DECISIONES SOBRE LAS LLANTAS -QUIEN USUALMENTE NO LO QUIERE REALIZAR-, PONIÉNDOLO EN LAS MANOS DEL DEPARTAMENTO DE MANTENIMIENTO Y EL PERSONAL DE GERENCIA, QUIENES SÍ SE PREOCUPAN POR LAS LLANTAS".

tadora) es tan bueno como los registros de la persona o personas y el seguimiento de la información. Miller, de Goodyear, señala que un buen sistema de registro almacenará toda la información que necesitas para determinar los costos asociados con tus llantas. La pregunta clave es ¿cómo comenzar uno?

Él recomienda las Prácticas Recomendadas desarrolladas por el Consejo de Tecnología y Mantenimiento de las Asociaciones de Transportistas Americanos, "el cual detalla todos los parámetros esen-

ciales que debes medir para poder analizar con precisión los costos relacionados con las llantas".

Una manera de hacer más fácil el llevar un registro es utilizar programas creados para ello. Hay muchos en el mercado, por ejemplo el Dossier Tire Management System de Arsenault Associates, el cual incluye un dispositivo para medir la profundidad del dibujo y la presión del aire que se comunica inalámbricamente con una computadora de bolsillo (PDA). Cada llanta en la flota es identificada utilizan-

do un código de barras que puede llevar un chip RFID. Para revisar las llantas, el técnico escanea el código de barras del vehículo para ver la información sobre el camión y sus llantas. Después utiliza una sonda para medir electrónicamente la presión y la profundidad del dibujo de las llantas, la cual se transmite inalámbricamente a la PDA que el técnico lleva en el cinturón, avisando automáticamente de posibles problemas. Más tarde transmite toda la información de las llantas en tiempo real a la computadora en el taller. 

TIEMPOS DE CAMBIO

5 REGLAS QUE PUEDEN CAMBIAR EL TRANSPORTE

CADA AÑO, LAS AGENCIAS GUBERNAMENTALES EMITEN UNA SERIE DE NORMAS QUE CAMBIAN LAS REGLAS DEL JUEGO, PERO LAS QUE ENTRARÁN EN VIGOR ESTE AÑO PODRÍAN TRANSFORMAR RADICALMENTE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE. A CONTINUACIÓN, UN VISTAZO A LAS CINCO MÁS IMPORTANTES. »





La normativa para que los dispositivos de registro electrónicos (ELD por sus siglas en inglés) entrará en vigor en menos de un año, lo cual quiere decir que las compañías de transporte tendrán que equipar sus camiones con ELD en diciembre -o antes- y que los camioneros deberán cambiar a bitácoras electrónicas para llevar los registros de las horas de servicio.

Si bien esta regla tiene el potencial de sacar del negocio a algunos transportistas pequeños -con la posibilidad de que las tarifas de carga suban si hay menos camiones en la carretera-, hay otras cuatro reglas y regulaciones propuestas que también podrían tener un impacto grande en la industria del transporte este año, las cuales les presentamos a continuación.

MANDATO SOBRE ELD

Cualquier conductor de camiones que esté obligado a llevar un registro de sus Horas de Servicio deberá hacerlo mediante un dispositivo de registro electrónicos (ELD) a partir del 16 de diciembre. Algunos expedidores podrían exigirle a sus camioneros que hicieran el cambio antes de esa fecha. Ojo: los conductores de vehículos fabricados antes del año 2000 están exentos de cumplir esta norma; aunque aún no está claro si la exención se basará en el año de fabricación o en el modelo.

HORAS DE SERVICIO

Algunas partes de las reglas de Horas de Servicio que entraron en vigor en 2013 dejaron de estarlo en 2014. Las reglas de 2013 exigían que los reinicios de 34 horas incluyeran dos periodos de descanso entre la 1 y las 5 de la



mañana, de igual manera, solo se podía hacer un reinicio a la semana. Estas previsiones fueron suspendidas, y un estudio realizado por la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) y la Universidad Tecnológica de Virginia sobre el impacto de dichas reglas en la seguridad determinará si dicha suspensión es permanente.

NÚMERO DE TRANSPORTISTA


El Sistema de Registro Unificado (URS por sus siglas en inglés) fue desarrollado para ser implementado el 14 de enero, pero la FMCSA anunció una prórroga debido a complicaciones con el proceso. Una vez que comience a funcionar, la URS reemplazará al anterior sistema de registro de la FMCSA para la autorización de operación y, más adelante, todos los transportistas, intermediarios y agentes estarán identificados por un sólo número del Departamento de Transporte en lugar de por un número de transportista (MC), agente (FF) o intermediario (MX).

LIMITADORES DE VELOCIDAD

El pasado diciembre terminó el periodo para comentarios del público sobre una regla propuesta que haría obligatorio el uso de limitadores de velocidad en vehículos que pesen más de 26,000 libras. Hasta ahora, la FMCSA no ha sugerido cuál podría ser la velocidad máxima que dichos limitadores permitirían. Muchos de los comentarios sobre la regla eran en contra del uso de estos dispositivos, aunque algunos transportistas grandes apoyaron la idea de un límite de 65 millas por hora.

HORAS EXTRA

Las nuevas normas sobre horas extra estaban programadas para entrar en vigor en diciembre, pero una demanda presentada en

octubre por 21 estados puso en pausa esta norma. Actualmente la ley dice que cualquier empleado asalariado que gane más de \$23,660 al año está exento del pago de horas extra. Sin embargo, si las nuevas reglas se aprueban esa cantidad aumentaría a más del doble (\$47,476 anuales). También permitiría una comisión del 10% o el pago de una bonificación como parte de la compensación total del empleado, pero solo si se le paga al menos cada tres meses. La mayoría de los conductores cobra por milla, pero los despachadores, vendedores y otros empleados asalariados podrían verse afectados. 



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



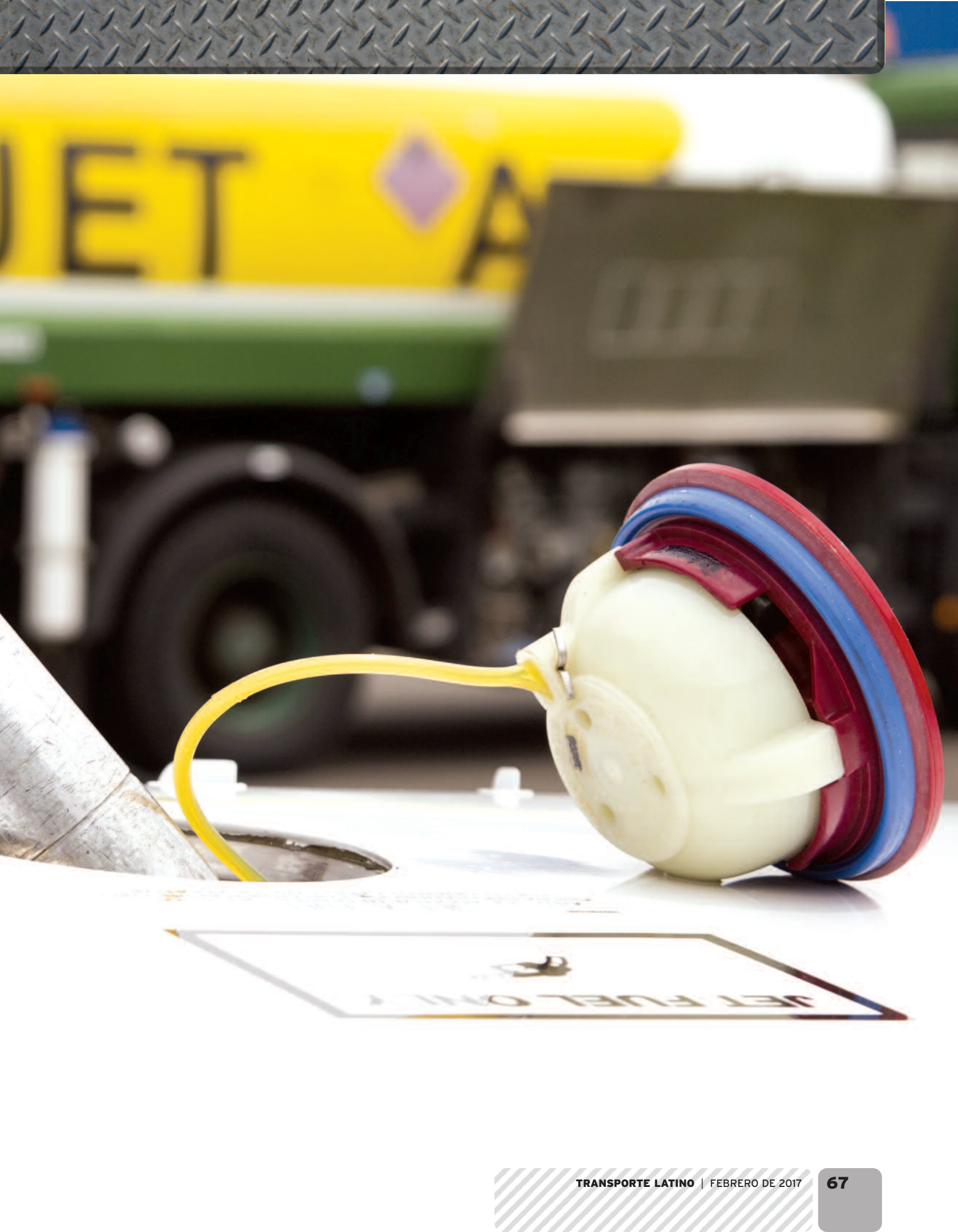
Llame ya al **(888) 628-2188** para una consulta gratis y sin compromiso.



¿ADIÓS AL DIÉSEL?

COMBUSTIBLES ALTERNOS: GAS NATURAL

SI LAS NORMAS AMBIENTALES DE TU ZONA O LAS GANAS DE REDUCIR TUS GASTOS EN COMBUSTIBLE TE HAN HECHO PREGUNTARTE SI EXISTE UNA ALTERNATIVA AL DIÉSEL, ENTONCES ES BUENA IDEA QUE CONOZCAS MÁS A FONDO EL GAS NATURAL, PUES TANTO EL COMPRIMIDO COMO EL LICUADO PUEDEN SER UNA EXCELENTE ELECCIÓN. »



Es probable que ya hayas oído hablar sobre el gas natural, un combustible que actualmente muchos fabricantes de motores para camiones incorporan a sus portafolios. Si bien hay varios argumentos en contra como una limitación en la autonomía, alto peso y configuración de los tanques de combustible, tal parece que la industria ha decidido que las ventajas son mayores que los problemas.

Para empezar, Estados Unidos tiene las mayores reservas de gas natural del mundo, por lo cual el combustible es más barato para quienes trabajamos aquí, además de que es una fuente de energía más segura si tomamos en cuenta los acontecimientos geopolíticos de la actualidad que podrían afectar el suministro de petróleo.

Más aún, el gas natural lleva décadas siendo usado en aplicaciones industriales e incluso automotrices, aunque éstas a pequeña escala. Por lo mismo, se trata de una tecnología probada, no como ocurre con los vehículos eléctricos, que en el caso de los camiones pesados realmente están en pañales.

Westport Innovations es una empresa que cree que el gas natural pronto comenzará a popularizarse en varias áreas del transporte, barcos y trenes incluidos. Sí, no es algo que vaya a ocurrir de la noche a la mañana, pues utilizar gas natural requiere cambios en la infraestructura, mantenimiento y operaciones, pero poco a poco las flotas de camiones de uso rudo están demostrando que estos ajustes no son tan radicales.

Claro, tanto el gas natural comprimido (CNG por sus siglas en inglés) como el licua-

do (LNG por sus siglas en inglés) tienen sus pros y contras, y cada uno se ha hecho de un lugar en el mercado. De hecho, nadie espera que uno desplace al otro, sino que coexistirán dependiendo del tipo de aplicación en que se usen.

Los fabricantes de camiones sienten que los vehículos de uso rudo que utilizan este combustible eventualmente podrían representar entre un 15 y 20 por ciento del mercado de los Clase 8 en Estados Unidos, y un porcentaje aún mayor en camiones medianos. De hecho, a menos que tengas planeado retirarte en un futuro cercano, es muy probable que tengas la oportunidad de manejar uno, por lo que a continuación te daremos un pequeño resumen para que tengas la información más importante.

LOS MOTORES

El hecho de que haya dos tipos de almacenamiento del gas natural podría hacer surgir dudas sobre los propulsores. La realidad es que al motor le da igual cómo guardes el combustible, una vez que llega a la cámara de combustión, el resultado es el mismo. Las principales diferencias entre el CNG y el LNG estriban en la forma de llenar los tanques, cómo almacenarlo y de qué forma llega el combustible a la cámara de combustión.

Hay tres tipos principales de motores de gas natural según su forma de encendido: por chispa, por compresión o por "inyección piloto", la cual utiliza un flujo constante de diesel para iniciar la combustión. Efectivamente, hay una ligera reducción en la potencia debido a que el gas natural tiene un menor índice energético que el diesel, pero el desempeño en los tractores Clase 8 es prácticamente el mismo para ambos combustibles. Especialmente cuando se emplean transmisiones automáticas o manuales robotizadas.

ADAPTACIÓN AL CAMIÓN

Como mencionábamos anteriormente, hay que hacer ciertos ajustes a los camiones para usar gas natural. Como el CNG requiere estar presurizado a 3,600 psi, los tanques para almacenarlo son más costosos que los que se emplean para el LNG.

Pero la verdadera diferencia estriba en el peso, ya que al usar gas natural el camión pesará hasta 2,000 libras más con los tanques llenos, mucho más que las 400 libras que añade el LNG, lo cual afecta directamente tu carga útil. Además, se requiere de un volumen tres a cuatro veces mayor de CNG

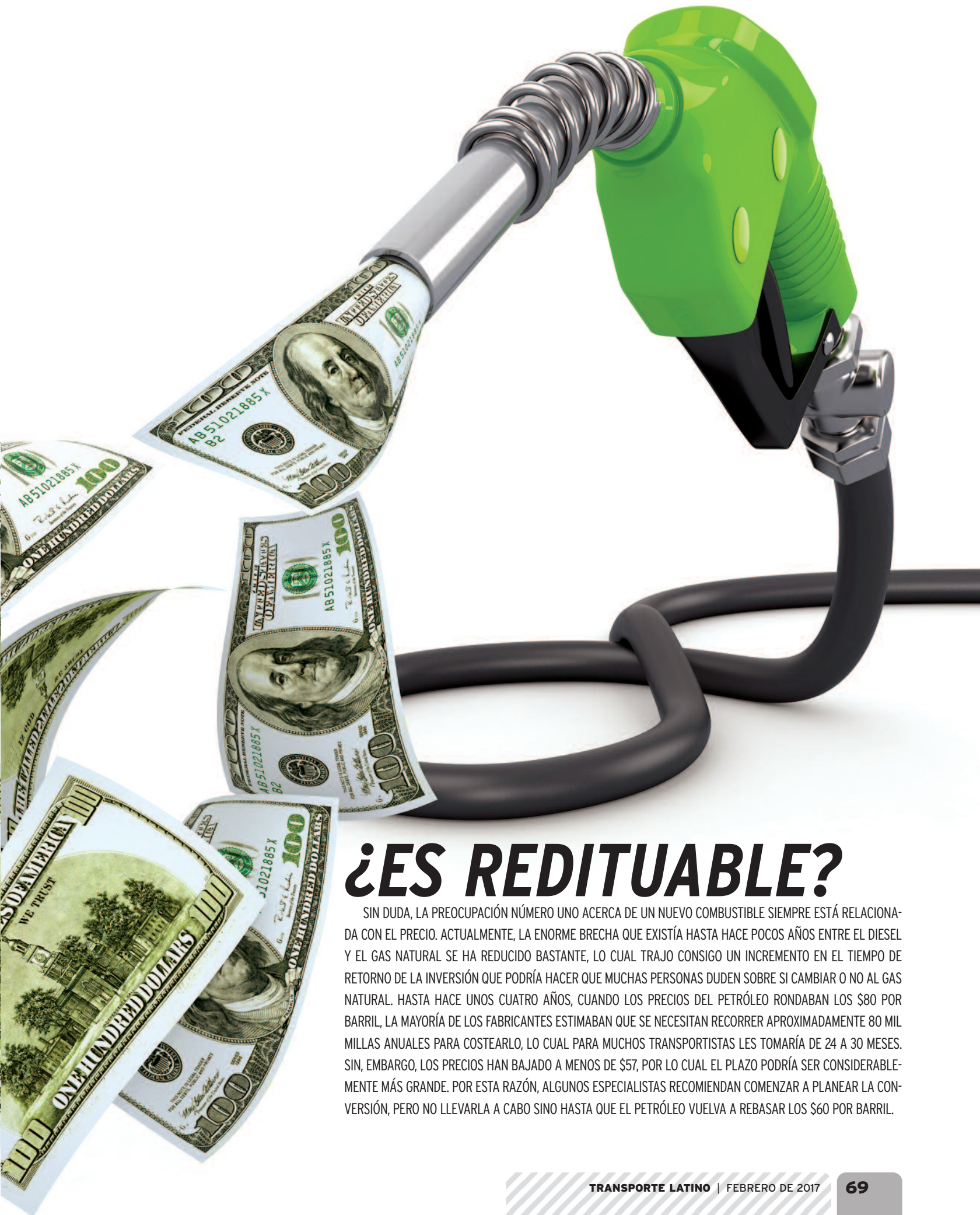
para obtener la misma densidad de energía que de un galón de diésel, mientras que el LNG requiere solo el doble.

En cuanto a autonomía, es prácticamente la misma para cualquiera de los dos tipos de gas natural, pero los camiones que utilizan CNG son más pesados, por lo cual el rendimiento de combustible llevando la misma carga es menor que el de un camión con LNG o diésel. Además, los tanques resultan muy costosos (hasta 20 mil dólares por reemplazarlos cuando hay daños).

ABASTECIMIENTO

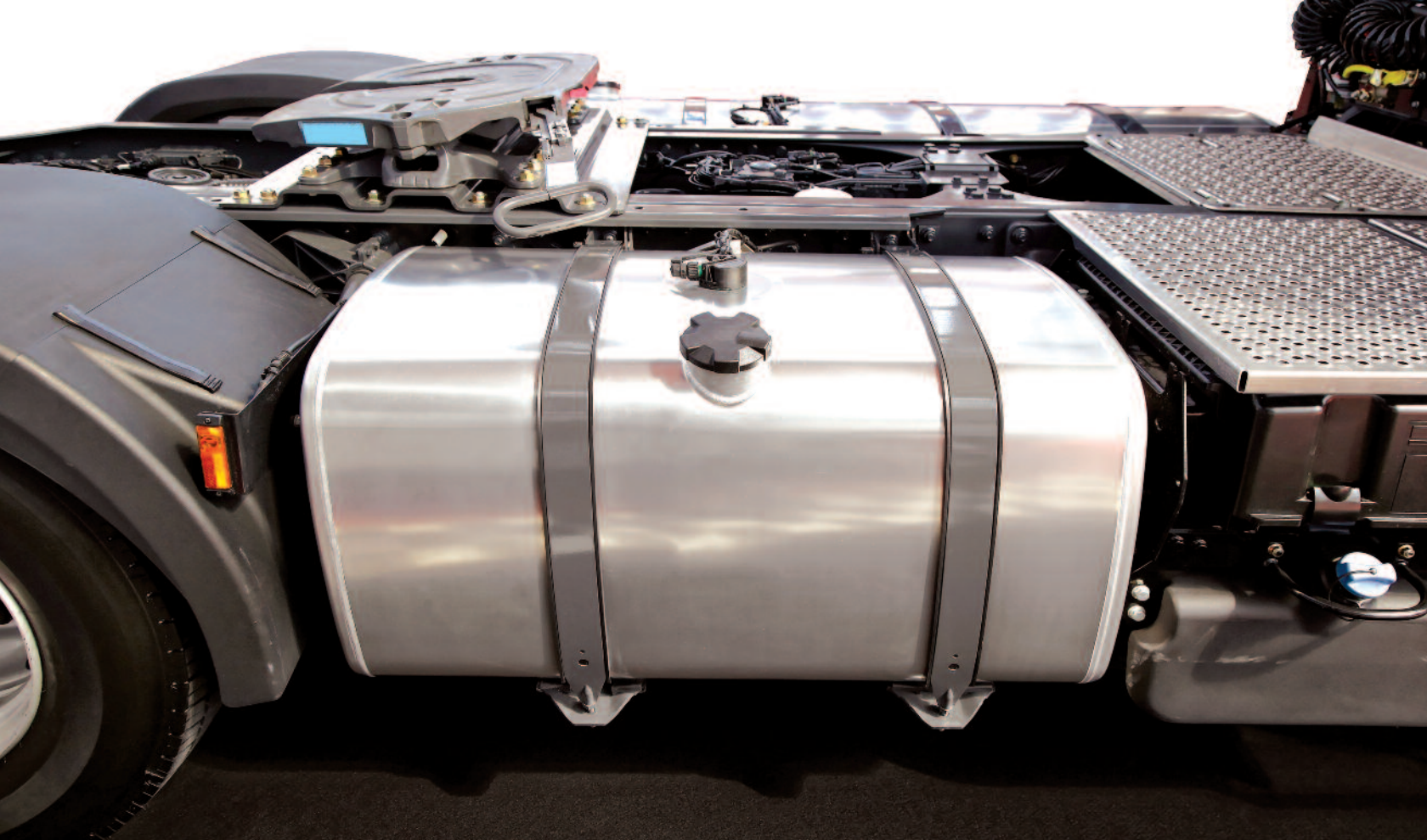
Cuando se trata de rellenar el tanque, sin duda el CNG es más "amigable", pues se puede hacer igual que con el diésel utilizando bombas de llenado rápido, aunque la mayoría de las flotas prefieren emplear el llenado lento, recargando los tanques durante la noche. >>





¿ES REDITUABLE?

SIN DUDA, LA PREOCUPACIÓN NÚMERO UNO ACERCA DE UN NUEVO COMBUSTIBLE SIEMPRE ESTÁ RELACIONADA CON EL PRECIO. ACTUALMENTE, LA ENORME BRECHA QUE EXISTÍA HASTA HACE POCOS AÑOS ENTRE EL DIESEL Y EL GAS NATURAL SE HA REDUCIDO BASTANTE, LO CUAL TRAJÓ CONSIGO UN INCREMENTO EN EL TIEMPO DE RETORNO DE LA INVERSIÓN QUE PODRÍA HACER QUE MUCHAS PERSONAS DUDEN SOBRE SI CAMBIAR O NO AL GAS NATURAL. HASTA HACE UNOS CUATRO AÑOS, CUANDO LOS PRECIOS DEL PETRÓLEO RONDABAN LOS \$80 POR BARRIL, LA MAYORÍA DE LOS FABRICANTES ESTIMABAN QUE SE NECESITAN RECORRER APROXIMADAMENTE 80 MIL MILLAS ANUALES PARA COSTEARLO, LO CUAL PARA MUCHOS TRANSPORTISTAS LES TOMARÍA DE 24 A 30 MESES. SIN, EMBARGO, LOS PRECIOS HAN BAJADO A MENOS DE \$57, POR LO CUAL EL PLAZO PODRÍA SER CONSIDERABLEMENTE MÁS GRANDE. POR ESTA RAZÓN, ALGUNOS ESPECIALISTAS RECOMIENDAN COMENZAR A PLANEAR LA CONVERSIÓN, PERO NO LLEVARLA A CABO SINO HASTA QUE EL PETRÓLEO VUELVA A REBASAR LOS \$60 POR BARRIL.



Por su parte, el LNG necesita estar a una temperatura de -265 grados Fahrenheit para ser líquido, lo que permite reducir el espacio de almacenamiento y el peso; por lo que se requiere utilizar equipo de protección al momento de rellenar los tanques. De hecho, como el LNG frío es más denso que el caliente, puedes meter más a un tanque, lo cual reduce las posibilidades de evaporación al tiempo que incrementa el tiempo de almacenamiento en buen estado y la autonomía del vehículo hasta en un 20 por ciento.

La otra cara de la moneda es que si un vehículo con LNG permanece estacionado con el tanque lleno, el combustible se calentará y comenzará a evaporarse en cuatro o cinco días; en otros cinco, éste se disipará. Esto, como podrás suponer, es permitir que el dinero se evapore, literalmente. Pero un vehículo que sea operado y reabastecido de manera continua no tendrá este tipo de problemas en condiciones normales.

Otro gran tema que asusta a muchas personas es la red de suministro, la cual es mucho menos extensa que la del diésel. Existen 937 estaciones públicas de recarga de CNG, las cuales están concentradas especialmente en California, Nueva York, Utah, Oklahoma, Arizona, Texas y Colorado. Por otro lado, hay solamente 87 estaciones públicas de LNG, muchas de ellas colocadas a lo largo



de las principales rutas interestatales del país.

CUÁL ELEGIR


Para saber si te conviene utilizar CNG o LNG debes considerar las necesidades de abastecimiento de tu camión o flota. Entre las cosas a considerar están:

- Evaluar cuánta energía necesitan tus vehículos.
- Qué tan seguido necesitarás llenar el tanque.

- Número de horas por día que el vehículo está en uso.
- Número de horas por día que el vehículo está en movimiento.

Si tu vehículo está en operación constante y necesitas reabastecer el combustible rápidamente, el LNG es una buena alternativa.

Los camiones y flotas que regresan a la base al final del día son excelentes candidatos para usar CNG, pues pueden utilizar el tiempo que pasan fuera de servicio para compensar el mayor tiempo de llenado de los tanques en llenado en frío y evitar las pérdidas de hasta un 20% en la capacidad de almacenamiento que implica el llenado rápido.

Al final del día, cambiar una tecnología probada y comprobada como es el diésel resulta algo complicado debido a que hay que familiarizarse con los requerimientos y limitaciones del gas natural, entre los que se encuentra una red de suministro mucho menos extensa que la del diésel. Existen 937 estaciones públicas de recarga de CNG, las cuales están concentradas especialmente en California, Nueva York, Utah, Oklahoma, Arizona, Texas y Colorado. Por otro lado, hay solamente 87 estaciones públicas de LNG, muchas de ellas colocadas a lo largo de las principales rutas interestatales del país. 

■ V7-38-ARTCAR

B.R.M.

.. Chronographes ..



■ V12-44-ARTCAR



C
A R T
R

DAORO

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

www.daoromiami.com

HABLEMOS DE NEGOCIOS

FINANZAS: CUENTA DE CHEQUES EMPRESARIAL

CUANDO TIENES UN NEGOCIO PROPIO, ES MOMENTO DE HACER ALGUNOS CAMBIOS EN LA MANERA EN LA QUE MANEJAS TUS FINANZAS. ABRIR UNA CUENTA DE CHEQUES EMPRESARIAL ES UN PRIMER PASO QUE TE AYUDARÁ A MANEJAR MEJOR Y A MANTENER EN ORDEN EL DINERO DE TU EMPRESA. »



Tener una cuenta de cheques para pequeña empresa es algo importante si estás considerando expandir tu negocio o comenzar uno nuevo, ya que tenerla te puede ayudar a lidiar con cuestiones legales, fiscales y prácticas. Un ejemplo de ello es que te permite separar las finanzas de tu empresa de las personales -los cheques dirigidos tu negocio van directamente a la cuenta empresarial-.

Otra ventaja es que una cuenta separada hace más fácil deducir los gastos de representación de tus impuestos. Además, si existe alguna acción judicial contra tu compañía, el tener tus finanzas y las de tu empresa mezcladas pondría en riesgo tu patrimonio. Lo cual, si nos preguntas, es una razón más que suficiente para tener dos cuentas.

Si bien las corporaciones y las Empresas

de Responsabilidad Limitada (LLC por sus siglas en inglés) siempre deben tener una cuenta empresarial separada, los dueños únicos o trabajadores autónomos pueden usar una cuenta de cheques personal, siempre y cuando tengan un método preciso de monitorear los gastos personales y los empresariales. La razón de ser de este artículo es contestar las preguntas más comunes sobre las cuentas de empresas, así que empecemos.

1. ¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE LAS CUENTAS EMPRESARIALES Y LAS PERSONALES?

No es raro que los dueños de empresas pequeñas abran su cuenta empresarial en la misma institución financiera en la que tienen la cuenta de cheques personal, pero más tarde cambian de institución porque encuentran



tarifas sorpresivas o no están satisfechos con el servicio al cliente. Recuerda que las cuentas de cheques empresariales varían mucho entre sí y para elegir una no se puede aplicar el mismo razonamiento que para las personales ya que la estructura de la cuenta es diferente.

- Las cuentas empresariales tienen un límite al número de transacciones mensuales gratuitas y a la cantidad de efectivo que puedes depositar sin cargo. Como los negocios suelen



ser más activos que las personas, esto es, tienen más transacciones y depósitos mensuales, hay una mayor posibilidad de que el banco te cobre comisiones por actividad adicional.

- Las cuentas empresariales tienen reglas que establecen qué tipo de negocio es elegible para cada cuenta. Por ejemplo, hay cuentas disponibles únicamente para organizaciones benéficas.

- Las cuentas de negocios suelen tener tasas de interés más bajas que las cuentas personales; de hecho, la mayoría de ellas no paga interés alguno si no eres una beneficencia.

Por otro lado, las cuentas empresariales y las personales son parecidas en muchas formas, como el hecho de que ambas te cobran una comisión mensual si no mantienes un saldo mínimo promedio, mismo caso si tienes un sobregiro o cheques rebotados. Y si revisas las páginas de internet de los bancos,

verás que en ambos casos hay una gran variedad de opciones.

2. ¿CÓMO DIFIEREN LAS CUENTAS EMPRESARIALES?

Las cuentas difieren en varios aspectos clave dependiendo del tipo de negocio que las puede abrir, los límites de transacciones y los de depósitos en efectivo:

• TIPO DE NEGOCIO

Si eres el único dueño o una beneficencia, eres elegible para una cuenta que pague intereses con menores tasas mensuales de mantenimiento y límite de transacciones. Las tasas de interés suelen variar del 0.1 al 1.01%, comenta Adriaan van Zyl, ejecutivo del California Business Bank. “Los bancos usualmente quieren hacerlo atractivo para los propietarios de negocios pequeños”, dice van Zyl. Pero también recomienda que ‘hagas tu



tarea’. “En ocasiones, si cuantificas el valor de las transacciones gratuitas y se lo sumas a la tasa de interés ganado, el valor combinado podría ser bastante más grande que el de una cuenta que solamente ofrezca una tasa de interés alta”, asegura. >>





• LÍMITE DE TRANSACCIONES

Los bancos pueden limitar el número de operaciones, y no todos tienen la misma definición de lo que es una transacción. Estas usualmente incluyen cheques pagados, depósitos en ventanilla y cajeros automáticos, instrumentos depositados y transferencias ACH (Automatic Clearing House, la red electrónica de transacciones financieras del país). “Es muy común que haya tarifas por cada operación una vez que se excede el límite predefinido”, comenta Diane Lanier, gerente de ventas del Heartland Bank and Trust Co. “En nuestro portafolio actual de cuentas empresariales, la tarifa es de 25 centavos por operación una vez que el límite es excedido”.

• LÍMITE A DEPÓSITOS EN EFECTIVO

También hay reglas respecto a la cantidad de dinero que tienes en la cuenta. De nuevo, cualquier ingreso mensual de efectivo después de superar el límite tendrá una tarifa de manejo de efectivo, la cual usualmente ronda el 0.2%. Los bancos hacen esto porque es más difícil procesar grandes cantidades de dinero y prefieren las transacciones electrónicas. “Esto es algo común y varía de banco a banco”, comenta Lanier. “Algunos bancos cobran un porcentaje después de determinada cantidad. Otros bancos lo hacen por fajo



de dinero o por rollo de moneda, con o sin límites”. El consejo de Lanier es este: si tu negocio utiliza principalmente efectivo, como en un restaurante o un establecimiento que cobra la admisión, quizá te convenga una cuenta cuyo límite de depósitos sea alto.

3. ¿QUÉ ES UNA CUENTA DE CHEQUES ANALIZADA?

Puedes ahorrar dinero en tarifas si utilizas un sistema bancario común llamado

cuenta de cheques analizada, pero sólo si tu cuenta tiene un uso alto y mantienes un saldo considerable. En este sistema, el banco evalúa las necesidades individuales de tu empresa y aplica una tasa de crédito sobre ganancias basado en el saldo de la cuenta y el nivel de actividad.

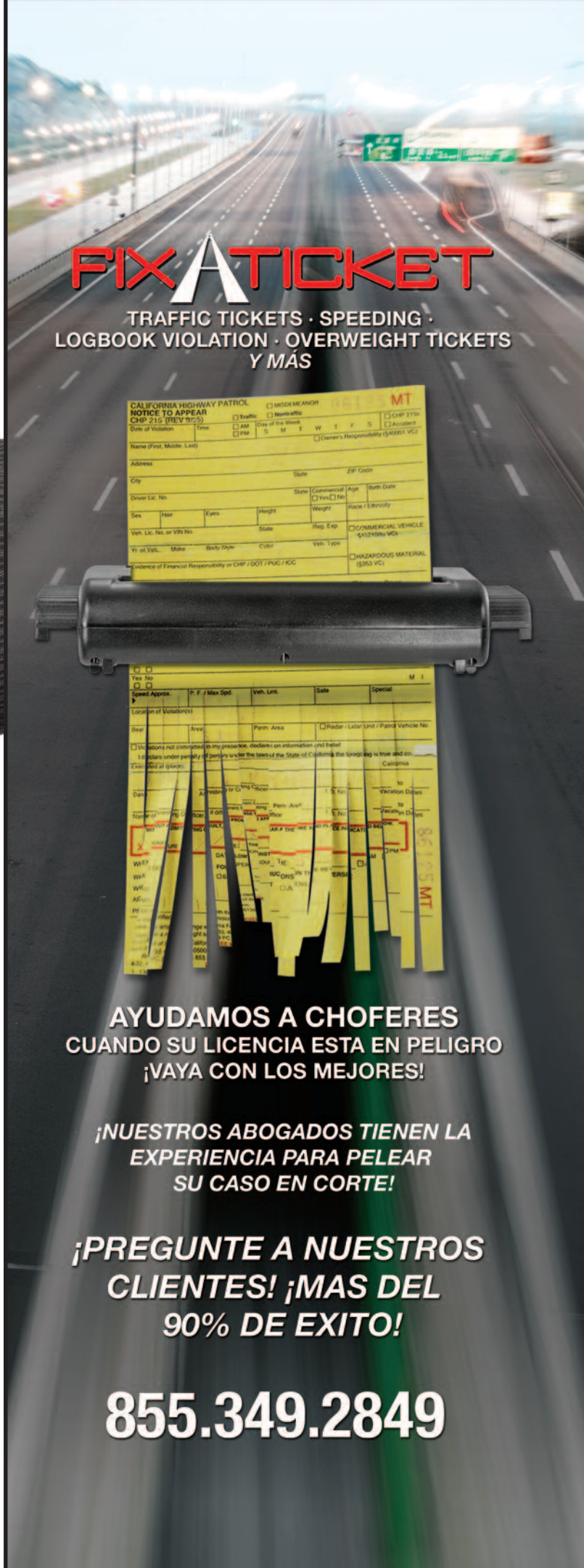
Con esa tasa de crédito sobre ganancias (ECR por sus siglas en inglés), el dueño de una empresa pequeña podría contrarrestar algunas de las tarifas del banco. Las reglas varían



según el banco. Bank of America, por ejemplo, ofrece una "cuenta de cheques empresarial totalmente analizada" para pequeñas empresas con un depósito mínimo de \$60,000, que escriban más de 150 cheques y que depositen más de 200 cheques al mes.

"El análisis de cuentas usualmente se ofrece en cuentas de alto volumen para ayudar al negocio a gestionar su cuenta", comenta Lanier. "El saldo objetivo se puede calcular basándose en la ECR para mostrarle a la empresa qué saldo necesita mantener en la cuenta para contrarrestar las tarifas mensuales de actividad de la cuenta".

El análisis de cuentas de cheques y la tasa de crédito sobre ganancias tienen el objetivo de ayudar a las empresas pequeñas a ahorrar dinero, pero van Zyl comenta que hay otras maneras en que las compañías pueden reducir los costos bancarios. Por ejemplo, los propietarios de empresas chicas deberían buscar bancos con estructuras de tarifas más simples que además paguen un interés real. "Muchos bancos pagan un buen interés sobre las cuentas de cheques empresariales, sin tener que tomar el camino del crédito sobre ganancias, que es más complicado", comenta. "Muchos de ellos son bancos más nuevos o que principalmente trabajan por Internet". >>



FIX A TICKET

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



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

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

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

855.349.2849



4. ¿QUÉ FACTORES DEBO CONSIDERAR PARA ELEGIR UNA CUENTA DE CHEQUES EMPRESARIAL?

La elección de qué cuenta de cheques elegir debe basarse en el tipo y la ubicación de tu negocio, tus requerimientos de transacciones y tus necesidades de depósitos en efectivo. Si tienes una tarjeta de crédito empresarial, debes saber que el procesamiento de las tarjetas de crédito es más veloz dentro del mismo banco. Así que si tienes una tarjeta con Chase, podría tener sentido abrir una cuenta de cheques con ellos porque tener tus cuentas en el mismo banco usualmente acelera el tiempo de procesamiento de las transacciones.


Si vas a recibir un préstamo para pequeñas empresas de un banco o una institución financiera, considera lo que tu prestamista tiene para ofrecerte. Algunas veces, las tarifas de mantenimiento mensual pueden suspenderse si mantienes un saldo combinado predeterminado en tus cuentas, incluyendo el saldo de tu cuenta de cheques y el saldo pendiente de tu préstamo.



5. ¿DEBO ACUDIR CON UNA INSTITUCIÓN FINANCIERA?

Las instituciones financieras suelen ofrecer tarifas mensuales más bajas en sus cuentas empresariales y su enfoque en el servicio al cliente las hace muy amigables para las empresas pequeñas. Usualmente no tienen límites a los depósitos en efectivo, lo cual las hace una buena opción para restaurantes y otros negocios que suelen mover mucho efectivo. También suelen cobrar tarifas más bajas por sobregiros y cheques rebotados, y usualmente ofrecen mejores

tasas de interés en las cuentas de depósito.

La única desventaja es que tienen pocas locaciones a lo largo y ancho del país; al contrario que los bancos grandes, que tienen sucursales por todas partes y cajeros automáticos (ATM) en todas las ciudades grandes, mientras que las instituciones financieras tienen pocas sucursales. Pero dependiendo de dónde esté ubicado tu negocio y las necesidades del mismo, una institución financiera podría ser una buena opción para abrir una cuenta de cheques empresarial. 



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.





www.moodsofnorway.com

7964 Melrose Ave. Los Angeles



moods of norway





CUIDA TU ESPALDA

SALUD: DOLOR DE ESPALDA

EL DOLOR DE ESPALDA ES UNA DE LAS RAZONES MÁS FRECUENTES POR LAS CUALES LA GENTE ACUDE AL DOCTOR O FALTA AL TRABAJO, MOTIVO POR EL CUAL ES UNA DE LAS CAUSAS MÁS FRECUENTES DE INCAPACIDAD A NIVEL MUNDIAL. LA MAYORÍA DE LA GENTE LO EXPERIMENTA AL MENOS UNA VEZ EN LA VIDA, PERO ESTE MES TE TRAEMOS UN ARTÍCULO PARA QUE SEPAS CÓMO PREVENIRLO Y TRATARLO. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

No importa si se trata de una ligera molestia o si es agudo y punzante, el dolor de espalda puede hacer que concentrarte en tu trabajo sea difícil -y eso es algo que particularmente no te puedes permitir cuando vas al volante de un camión-. Desafortunadamente, hay muchas profesiones como la construcción, el trabajo en fábricas o la enfermería, las cuales requieren un gran esfuerzo de la espalda. Vamos, incluso el trabajo de oficina rutinario puede causar o empeorar el dolor de espalda. Por ello, te traemos un texto donde explicaremos cuáles son los causantes prin-

cipales en el trabajo y qué puedes hacer para prevenirlo.

ENTRE LOS FACTORES QUE CONTRIBUYEN AL DOLOR DE ESPALDA EN LA OFICINA SE ENCUENTRAN:

- **Fuerza.** Ejercer un esfuerzo muy grande con la espalda, como ocurre al levantar o mover cosas pesadas, puede causar una lesión.
- **Repetición.** Repetir ciertos movimientos, especialmente aquellos que involucran torcer o girar la espina dorsal, pueden lastimar la espalda.
- **Inactividad.** Un trabajo sedentario (como manejar o estar detrás de un escritorio todo el día) puede contribuir al



dolor de espalda, especialmente si tienes una mala postura o utilizas una silla sin un soporte adecuado para la espalda.

Afortunadamente, hay varias medidas que puedes tomar para prevenir o aliviar la mayoría de episodios de dolor de espalda. Si la prevención no es suficiente, un tratamiento sencillo en casa y una mecánica corporal adecuada usualmente curarán tu espalda en unas pocas semanas y la mantendrán funcional a largo plazo.

SÍNTOMAS Y SEÑALES

- Dolor muscular
- Dolor punzante
- Dolor que baja hacia la pierna
- Flexibilidad o rango de alcance de la espalda limitados >>

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





CUÁNDO VER A UN MÉDICO

La mayoría del dolor de espalda mejora gradualmente con un poco de cuidado y tratamiento caseros, pero si el dolor persiste por más de dos semanas, es buena idea contactar a un doctor. En algunas ocasiones, pocas, el dolor de espalda puede ser una señal de un problema médico más grave; por ello, debes acudir con un médico inmediatamente si el dolor:

- Causa nuevos problemas intestinales o de vejiga
- Está acompañado de fiebre
- Acompaña a una caída, golpe u otra lesión

ACUDE A UN MÉDICO SI EL DOLOR:

- Es severo y no mejora con el descanso
- Se extiende a una o las dos piernas, especialmente si llega más abajo de la rodilla.
- Causa debilidad, entumecimiento o cosquilleo en las piernas.
- Está acompañado de una pérdida de peso involuntaria
- Si tienes más de 50 años o si tienes un historial de cáncer, osteoporosis, uso de esteroides o abuso de drogas o alcohol.

CAUSAS

El dolor de espalda que aparece súbitamente y dura menos de seis semanas (agudo) suele ser causado por una caída o por levantar algo pesado. El que dura más de tres meses (crónico) es menos común que el agudo. El dolor de espalda usualmente se desarrolla sin una causa específica que el doctor pueda detectar sin realizar una prueba o estudio de imagenología.

ENTRE LAS CONDICIONES USUALMENTE ASOCIADAS AL DOLOR DE ESPALDA ESTÁN:

- **Distensión muscular o de ligamento.** Levantar cosas pesadas repetidamente o un movimiento difícil repentino pueden causar que los músculos o ligamentos de la espalda se distensionen. Si tienes mala condición física, una distensión en la espalda podría causar dolorosos espasmos musculares.

- **Discos protuberantes o herniados.** Los discos actúan como colchones entre las vértebras de la columna. El material suave dentro de un disco puede abultarse o herniarse y presionar un nervio. Sin embargo, puedes tener un disco protuberante o herniado y no tener dolor de espalda. Las enferme-

dades de los discos usualmente se detectan cuando te hacen rayos X de la espalda por algún otro motivo.

- **Artritis.** La osteoartritis puede afectar la espalda baja. En algunos casos, la artritis en la espina puede llevar a un estrechamiento del espacio alrededor de la espina dorsal, una enfermedad llamada estenosis espinal.

- **Irregularidades del esqueleto.** Si tu espina tiene una curvatura anormal, puede causar dolor de espalda. La escoliosis, una afección en la que la espina se curva hacia un costado, también puede causar dolor de espalda, pero usualmente solo cuando es severa.

- **Osteoporosis.** Las vértebras en la espina pueden desarrollar fracturas por compresión si los huesos se vuelven porosos y quebradizos.

FACTORES DE RIESGO

Cualquier persona puede tener dolor de espalda, incluso los adolescentes o niños. Estudios al respecto no han encontrado qué es lo que contribuye a esta causa, pero estos factores te pueden colocar en un grupo de mayor riesgo:



- **Edad.** El dolor de espalda es más común cuando envejeces, empezando a los 30 o 40 años.

- **Falta de ejercicio.** Músculos débiles en la espalda que no se utilizan pueden causar dolor de espalda.

- **Sobrepeso.** Cargar mucho peso pone un estrés adicional en la espalda.

- **Enfermedades.** Algunos tipos de artritis y cáncer pueden contribuir al dolor de espalda.

- **Levantar erróneamente.** Hay que utilizar las piernas, no la espalda, para levantar cosas pesadas.

- **Afecciones psicológicas.** La gente propensa a la depresión y ansiedad suele tener mayor riesgo de sufrir dolores de espalda.

- **Fumar.** Puede impedir que tu cuerpo lleve los nutrientes suficientes a los discos en la espalda.

PREVENCIÓN

Como ocurre con muchas afecciones, es mejor prevenir que curar y lo mejor que puedes hacer para prevenir el dolor de espalda - o para evitar su recurrencia- es mejorar tu condición física y aprender y practicar mecánicas corporales adecuadas. »»





salud: **DOLOR DE ESPALDA**

PARA MANTENER TU ESPALDA SALUDABLE Y FUERTE ES CONVENIENTE QUE:

- **Ejercítate.** Practicar regularmente actividades aeróbicas de bajo impacto -aquellos que no distienden ni contraen la espalda- pueden incrementar la fuerza y resistencia en la espalda y permiten que tus músculos funcionen mejor. Caminar o nadar son buenas opciones. Habla con tu doctor sobre qué actividad es mejor para ti.

- **Tener** fortaleza y flexibilidad. Ejercicios abdominales y para la espalda (los que fortalecen la zona abdominal) ayudan a condicionar a estos músculos a trabajar juntos como una faja natural para tu espalda. La flexibilidad en la cadera y parte superior de las piernas alinea los huesos pélvicos para mejorar cómo se siente tu espalda.

- **Mantén un peso saludable.** El sobrepeso distiende los músculos de la espalda, si tienes unos kilos de más, despedirte de ellos puede ayudarte a disminuir o prevenir el dolor de espalda.

USA MECÁNICAS CORPORALES ADECUADAS:

- **Párate bien.** Mantén una posición pélvica neutral. Si tienes que estar de pie por períodos prolongados, coloca un pie en un taburete peque-



ño para quitar algo de la carga a tu espalda baja.

- **Alterna los pies.** Una buena postura puede reducir el estrés en los músculos de la espalda.

- **Siéntate bien.** Elige un buen asiento con un soporte adecuado para la espalda baja, brazos y con una base giratoria. Considera colocar una almohada o toalla enrollada en la parte inferior de la espalda para mantener la curvatura natural. Mantén niveladas las rodillas y la cadera. Cambia tu posición frecuentemente, al menos cada media hora.

- **Carga bien.** Evita cargar cosas pesadas, de ser posible, pero si debes hacerlo deja que las piernas hagan el trabajo. Mantén la espalda derecha -sin torcerla- y dobla única-

mente las rodillas. Mantén la carga cercana al cuerpo. Si el objeto es muy pesado o complicado de cargar, busca a alguien que te ayude.

QUE NO TE ENGAÑEN

Como el dolor de espalda es una afección muy común, hay muchos productos que prometen prevenir o aliviarlo. Pero la realidad es que no hay evidencia definitiva de que utilizar zapatos especiales, plantillas, soportes para la espalda, muebles especialmente diseñados sea de alguna ayuda, así como tampoco los programas de manejo de estrés. Además, no parece que exista un solo tipo de colchón para personas con dolor de espalda, lo más probable es que se trate de cuál es más cómodo para cada uno.



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

MAL CREDITO NO HAY PROBLEMA!

RAPIDO Y FACIL!

Si ha sido rechazado por su banco nosotros le podemos ayudar

DÚO DINÁMICO

INDIAN SCOUT / SCOUT SIXTY

COMBINANDO UNA IMAGEN RETRO CON UN MODERNO BASTIDOR Y MOTOR, INDIAN TIENE EN LAS HERMANAS SCOUT DOS DE LAS MOTOS MEDIANAS MÁS INTERESANTES DE SU SEGMENTO. MÁS POTENTE Y EFICIENTE QUE SUS RIVALES, LA SCOUT ES UNA MOTOCICLETA IDEAL PARA QUIEN GUSTA DE LA IMAGEN CLÁSICA PERO QUIERE UN DESEMPEÑO ACORDE A NUESTROS TIEMPOS. »





POR: **TRANSPORTE LATINO / MANNY MARTÍNEZ**

La Scout es un modelo de Indian con una herencia que se remonta a 1920, la cual estuvo fuera de circulación a principio de siglo durante más de 10 años pero que regresó a las calles en 2015. Más grande que una café racer pero más pequeña que una cruiser, Indian define a la Scout como una moto mediana, el año pasado Indian presentó una versión con motor ligeramente más pequeño, la Scout Sixty, para quienes están comenzando en el mundo del motociclismo o quienes no quieren mucha potencia en la mano derecha.

Estilísticamente, la Scout destaca del resto del portafolio de Indian porque no lleva las clásicas salpicaderas que envuelven las llantas, sino que usa unas más pequeñas, además de que tampoco lleva el icónico emblema de cabeza de indio en la salpicadera delantera. Aún así, el resto del ADN de Indian está presente, como lo dejan claro la gruesa llanta delantera, que le aporta a la moto



una muy buena dosis de estilo cruiser americano.

DISEÑO

Hay que destacar la baja posición del asiento de tan solo 25.3 pulgadas, algo que tendrá de plácemes a quienes no son muy altos pero que se traduce en una sensación de apretujamiento si mides más de 6 pies al tener el trasero tan abajo y los pies adelante. Por otro lado, no hay que olvidar que es una moto mediana y que esto es algo difícil de evitar.



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

- **MOTOR** V-twin de 1,113 cc, 100 HP y 72.2 lbs-pie / 999.6 cc, 78 HP y 65 lb-pie
- **TRANSMISIÓN** Por cadena de 6 velocidades.
- **SUSPENSIÓN** Telescópica de 41 mm adelante y doble amortiguador atrás.
- **FRENOS** 1 discos de 298 mm adelante y 1 de 298 mm atrás.
- **LLANTAS** 130/90 R16 y 150/80 R16
- **PRECIO** Desde \$11,299 / \$8,999 (Sixty)



moto: **INDIAN SCOUT SCOUT SIXTY**



Gracias a su bajo centro de gravedad la Scout se comporta excelentemente y resulta una delicia al volante. Es ágil y rápida, fácil de inclinar en las curvas hasta 31 grados, lo cual te permite tomar medianamente agresivo una curva. Vamos, que tendrás que esforzarte mucho para lograr que roce uno de los reposapiés.

El velocímetro análogo mantiene la imagen clásica, algo a lo que también ayuda que la instrumentación es muy básica. Los testigos son pequeños y algo difíciles de notar a

la luz del día, pero eso le pasa a todas cuando el sol brilla en todo lo alto.

Pero no dejes que su tamaño te engañe. No se trata de una moto solo para viajes cortos, aunque bien podrías usarla así. Esta moto está diseñada para pasar mucho tiempo tras el manubrio sintiendo el aire en la cara. Es un placer egoísta, pues el asiento es individual y no hay espacio para un pasajero. Claro que siempre podrás recurrir al catálogo de accesorios y comprar uno para llevar compañía, junto con reposapiés y un par de alforjas para salir a carretera.

CHASIS

Pasando a los fierros, la Scout tiene un bastidor y basculante de acero, pero para mantener el peso contenido utilizan el motor como un componente estructural. El ángulo de lanzamiento (rake) de 29 grados le da a la Scout una vibra casi de moto custom y, junto al avance de 4.7 pulgadas, mantiene la moto lo suficientemente estable en las rectas y bien dispuesta en las curvas. >>



La horquilla delantera de 41 mm es de tipo clásico, lo cual va muy bien con la imagen de la moto, pues si bien la horquilla invertida tiene un mejor desempeño, no viene mucho al caso en una moto con look vintage. Los amortiguadores traseros duales llevan un ángulo que recuerda la geometría trasera de antaño, aunque el bastidor claramente delata que se trata de una moto moderna. La suspensión tiene un recorrido de 4.7 pulgadas adelante y 3 atrás, lo cual ciertamente no es mucho, pero resulta suficiente para una moto que no está creada para rodar fuera del asfalto.

Los rines de aleación miden 16 pulgadas en ambos ejes, con discos de 298 mm con cálipers de dos pistones adelante y uno atrás para detener a este caballo de acero. Es destacable cómo a pesar de tener un solo disco, la sensación de frenado es de confianza. Como se trata de una moto solamente de apariencia retro, está disponible un sistema ABS, en una versión como opción y en otra de serie. Así puedes elegir la que más te guste.

MOTOR


El corazón de la Scout es un bicilíndrico de 69 pulgadas cúbicas (1,113 cc) que te da lo mejor de dos mundos, pues los ingenieros se las arreglaron para darle una imagen clásica a una mecánica totalmente moderna. Enfriado por líquido y con inyección de combustible, el V-twin de 60 grados tiene una decoración en cromo más que llamativa, pero no se trata de un motor que solo luce bien, pues empaqueta la nada despreciable cantidad de 100 HP y 72.2 libras-pie, aunque hay que revolucionarlo a más de 5,000 rpm para obtener todo el empuje.

Como mencionamos, hay una mecánica más pequeña de 61 pulgadas cúbicas (999.6 cc) que no solo resulta más fácil de manejar, sino que baja el precio de la moto por un par de miles de dólares, lo cual le permite a Indian llegar a un público mucho más amplio.



Como el hermano mayor, el pequeño usa inyección de combustible y refrigeración por líquido, además de presentar el mismo diseño con varillas de empuje falsas, aunque en este caso con un acabado negro. El desempeño de este es aceptable con 65 libras-pie a 5,800 vueltas, nada mal para una moto que pesa 550 libras.

La Scout compite directamente con la

Forty-Eight de Harley-Davidson y esto queda más que claro al mirar el precio, pues ambos modelos comienzan en \$11,299. Claro que esto es solo para la moto color negro, si la quieres en otro color sin ABS deberás aflojar 300 dólares adicionales y si quieres montar este sistema el precio comienza en \$12,299. El as bajo la manga es la Scout Sixty, pues su precio va de \$8,999 a \$9,999 con ABS. 





DR
DAORO

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

XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL★MART TRANSPORTATION

WAL★MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿BUSCAS EMPLEO?

BOLSA DE TRABAJO

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

CHEVY. MÁS RECONOCIMIENTOS J.D. POWER POR CALIDAD INICIAL QUE CUALQUIER OTRA MARCA. POR CUATRO AÑOS CONSECUTIVOS.



NUESTROS GALARDONADOS DEL 2016 ...



Cada año, J.D. Power hace una encuesta de 233 preguntas a 80,000 personas sobre cada aspecto de sus vehículos nuevos. Y cada año desde el 2013, Chevrolet ha recibido más reconocimientos por Calidad Inicial que cualquier otra marca.

2016 “RANKING MÁS ALTO EN AUTO PARA CIUDAD, SUV COMPACTA (EMPATE), CAMIONETA PICKUP GRANDE DE CARGA LIGERA, CAMIONETA PICKUP GRANDE DE CARGA PESADA Y SUV GRANDE POR CALIDAD INICIAL”

El Chevrolet Spark, la Chevrolet Equinox (empate), la Chevrolet Silverado HD y LD, y la Chevrolet Tahoe tuvieron el menor número de problemas por cada 100 vehículos en sus respectivos segmentos en el Initial Quality Study (estudio de calidad inicial) del 2016 de J.D. Power, basado en 80,157 respuestas totales, evaluaciones a 245 modelos y la medición de las opiniones de los propietarios de vehículos nuevos del 2016 después de 90 días de propiedad, encuestados entre febrero y mayo del 2016. Tus experiencias pueden variar. Visita jdpower.com.

RA



OS.

FIND NEW ROADS™

CHEVROLET



los

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

CAMRY 2017

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

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



Vayamos
Juntos