

FREIGHTLINER 114 SD

RENAULT TRUCKS T

FORD F-150

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

JUNIO

MAGAZINE

2016

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



METRIS
MERCEDES-BENZ

VNL 430

VOCACIONAL

VOLVO TIENE TODA LA EXPERIENCIA CONSTRUYENDO CAMIONES DE PRIMER NIVEL Y EL VNL 430 NO ES LA EXCEPCIÓN, CON UNA EXCELENTE VISIBILIDAD QUE TE AYUDARÁ A CONDUCIR MAS RELAJADO Y PREPARADO TANTO EN CARRETERA COMO EN ESPACIOS REDUCIDOS

LOS MEJORES NUNCA DESCANSAN

SISTEMA DE COMBUSTIBLE DE RIEL COMÚN

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

CAPITALIZACIÓN DEL TURBO

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

PISTÓN ONDULADO

Innovador diseño patentado que da una combustión más eficiente.

BOMBA DE LIQUIDO REFRIGERANTE DE DOS VELOCIDADES

Enfriamiento optimizado para situaciones de poca carga.

VÁLVULA REGULADORA DE ADMISIÓN

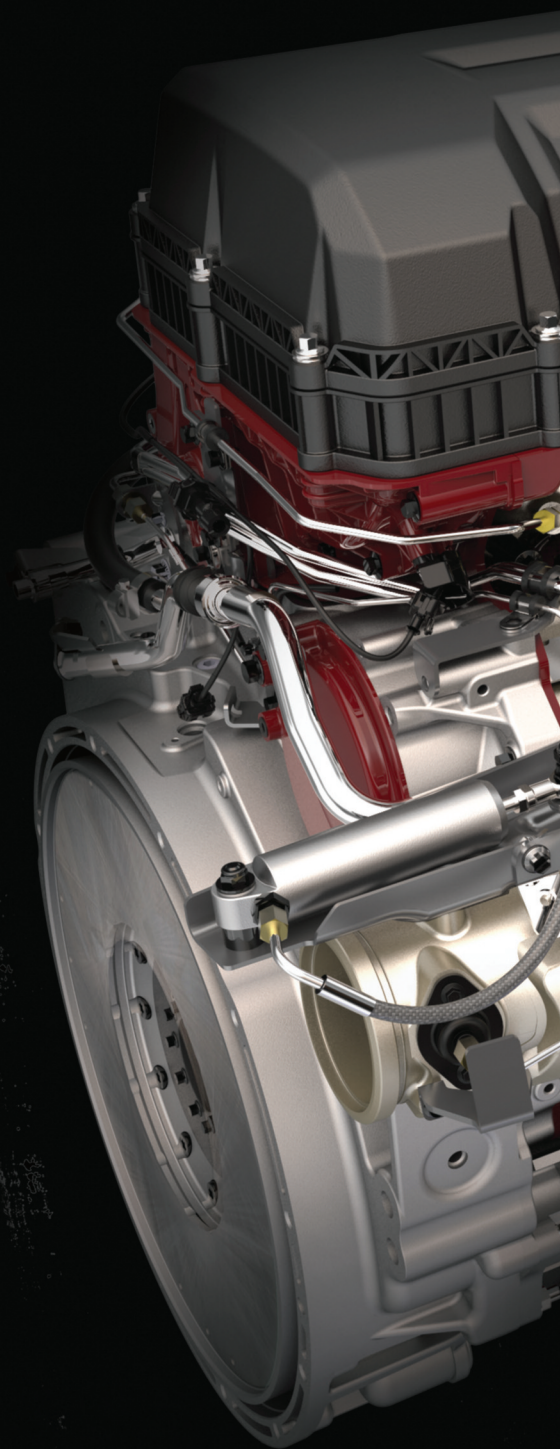
Conserva los gases de escape para un tratamiento posterior más eficiente y menores emisiones.

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

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

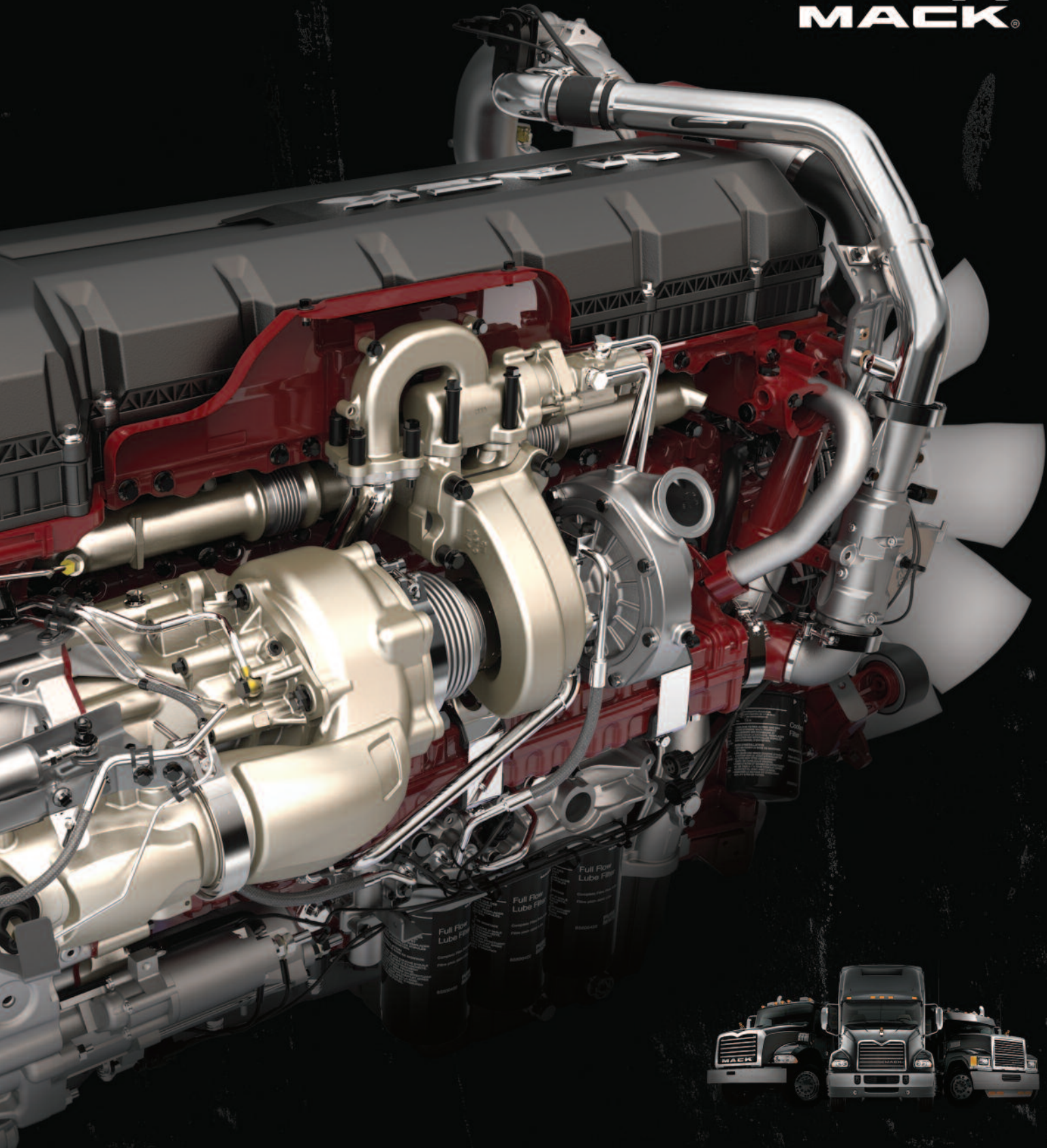


TRANSPORTISTA OFICIAL DE NASCAR





MACK®



NACIDO PARA SERVIR



PAG. 10

VOLVO VNL 430

Si en tu trabajo recorres principalmente distancias cortas o te dedicas a aplicaciones regionales, pero te gustaría tener la oportunidad de llevar tu camión para trabajos que requieren pasar una o dos noches fuera de casa, entonces el Volvo VNL 430 es para ti, pues aunque está diseñado para lo primero, lleva una cabina dormitorio de 42 pulgadas.



18

DEL MUNDO

RENAULT TRUCKS T

Renault Trucks T vuelve para demostrar que mantiene vigentes la innovación tecnológica, seguridad, características ruteras, ahorro de combustible, huella medioambiental y costo total de explotación del vehículo que le valieron ser nombrado como el mejor del mundo.



26

AMERICANO

FREIGHTLINER 114SD

El camión más versátil de la marca ha sido construido con robustos componentes y un chasis diseñado para facilitar las modificaciones a la carrocería. Esta plataforma está lista para llevar a cabo los trabajos más demandantes en las condiciones más exigentes.



32

UTILITARIO

MERCEDES-BENZ METRIS

La Metris tiene varios ases bajo la manga, como una arquitectura orientada longitudinalmente, tracción trasera, una mirada de asistencias electrónicas y un precio relativamente bajo para un Mercedes

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



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



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

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



EL ACEITE DE MOTOR QUE TRABAJA TAN DURO COMO TÚ.



PAG.

62

NIKOLA ONE

Nikola Motor Company afirma tener casi a punto el primer camión clase 8 totalmente eléctrico, el cual será capaz de recorrer más de 1,200 millas llevando una carga de 80,000 libras. Sin duda, estamos frente al surgimiento de una nueva especie en el transporte.



SALUD

DEPRESIÓN

No dejes que la depresión tome las riendas de tu vida. Reconoce los síntomas y señales de advertencia para que puedas actuar a tiempo y recuperes nuevamente la alegría de vivir.



FINANZAS

5 CLAVES PARA TRIUNFAR

Hay muchos factores que influirán en cómo te irá en tu negocio cuando decides independizarte, como la relación que tengas con el operador o cliente, pero hay otros más que te competen solo a ti y no debes pasarlos por alto si quieres que tu empresa prospere.



MOTO

SUZUKI SV650 ABS

Suzuki continua la evolución de la línea SV650 con esta motocicleta modelo 2017. Basándose en el éxito de la SV650 original que se vendió entre 1999 y 2008, a la que siguió la SFV650 "Gladius", esta motocicleta lleva el ADN de la familia SV a una nueva generación.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

Contributors Ivo Cutzarida, Sergio Andrade, Diego Guerra, Sonia García, Pablo Olavarieta, Raquel Aviles, Moises Saldivar

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

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

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

BPA
WORLDWIDE
CONSUMER
Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.

ARBOL
PUBLISHING

PLAYBOY
Lifestyle

automundo

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

JUNIO DE 2016 | TRANSPORTE LATINO



MEDIMOS LA SEGURIDAD HASTA LAS LIBRAS POR PULGADA CUADRADA.

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

GENUINA • COMPLETA • CONFIABLE

1-844-68-TIRES • gcrtires.com/service

GCR
TIRES & SERVICE

ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the
App Store



TRUCKING MOVES AMERICA FORWARD



A particularly cool program that promotes the importance of trucking is the Trucking Moves America Forward (TMAF) effort. It strives to make the general public aware of the job our industry does day in and day out. And the most obvious way it promotes the industry is by making "trailer wraps" available to supporting companies and organizations. The wraps cover sides and rear of 53-foot vans and reefers, with special wraps for tank trailers and 28-foot pups. Sponsoring companies purchase the wraps and with 100 wraps on the road, the message is seen by as many as 16 million people every day.

The wraps differ in design but all concentrate on the fact that the industry is seven million people strong. One in particular I like carries the message "7 million People Move America Forward - One is driving this truck." Co-chairman of TMAF and a past chairman of the Truckload Carriers Association is Kevin Birch, president of Ohio-based Jet Express, who is well known - and highly respected - for his continued efforts to boost the image of the trucking industry to the general public. "Trucking truly does move America forward, but we need to do a better job of promoting that message," said Birch at a recent truck show. "By putting more of TMAF's bold trailer wraps on the road, we hope to do our part in proudly demonstrating that trucking is the backbone of this country."

Burch said in March this year that TMAF had reached its goal of raising \$1 million since its inception the previous March. It was made possible by contributions from more than 100 trucking companies, allied members and individuals.

"We have achieved great strides during our first year of the movement, and we are grateful for everyone who has contributed to TMAF through both financial and in-kind support," he said.

BURCH UNDERScoreD THE RUNAWAY SUCCESS OF THE MOVEMENT WITH THESE HIGHLIGHTS:

- A total of more than 180 donors
- More than \$4 million of in-kind donations through advertising, sponsorships, trade shows, printing and more
- Sponsorship on the Love's Travel Stops and Pilot Flying J NASCAR race cars
- 2,100 website subscribers
- More than 35,000 YouTube views
- 7,700 Facebook likes, triple the number from last year
- 1,870 Twitter followers, double last year's number
- 24 news stories and 26 thought leadership editorials in the media

At the press event, Don Logan, an ATA America's Road Team captain and a driver for FedEx Freight, pointed out that he has 2.4 million accident-free miles, "and there are thousands of drivers out there that are just like me. Here's where we come up short. We need to improve the overall image of the industry and that's why TMAF is so important and the resources the movement provides to help us tell our story."

He said that TMAF is there for the drivers, not only improving their image but also helping fleets in their recruiting efforts at a time when the industry has never been shorter of drivers and technicians. "We want to reach out to the next generation and show them trucking can not only be a great career choice but one they can be proud of." Emphasizing the cross-industry nature of the movement (Burch is second vice chairman of the American Trucking Associations), there also were speakers from the Owner-Operator Independent Drivers Association.

"I'd be proud to pull one of the trailers with the TMAF wrap on it," said Todd Spencer, OOIDA executive VP. "Folks need to be reminded that when they think about trucks they think about the most recent experience they had." Spencer wants that to be a good experience. "We have a good story to tell; let's share the message." TMAF continues to expand its presence online at www.truckingmovesamerica.com, with downloadable videos, advertisements, speeches, editorials, press release, fact sheets and more for those who sign up. The site also now includes a TMAF store, where hats, polo shirts, T-shirts, tumblers, back door decals and other TMAF-branded items are available for purchase.

"We need your support to keep this image movement going," Burch said. "Every donation counts. Every trailer wrap counts. Every Facebook like counts. Every positive news story counts." 

Steve Sturgess, Executive Editor

EDITORIAL

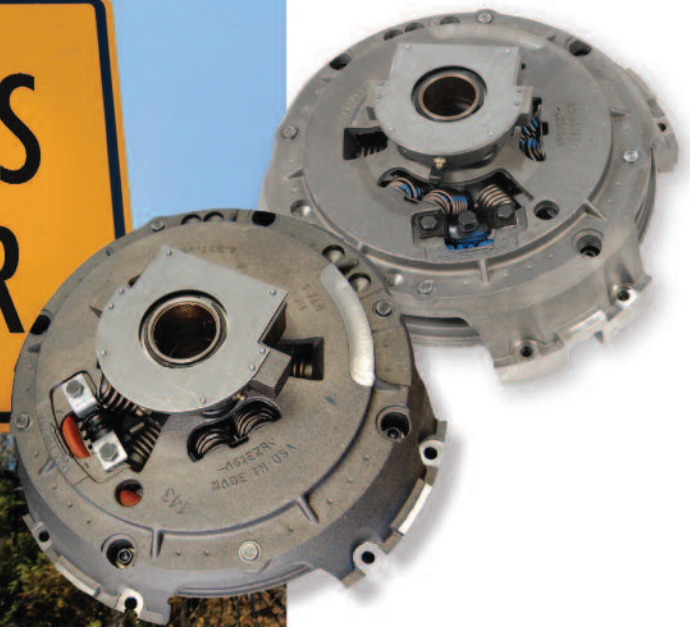
8

JUNIO DE 2016 | TRANSPORTE LATINO

ALTO DESEMPEÑO EN EMBRAGUES.
RENTABILIDAD ASEGURADA.



**USE EMBRAGUES
ALLFIT MERITOR**



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

ALLFIT

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


MERITOR





MULTIFACÉTICO

VOLVO VNL 430

SI EN TU TRABAJO RECORRES PRINCIPALMENTE DISTANCIAS CORTAS O TE DEDICAS A APLICACIONES REGIONALES, PERO TE GUSTARÍA TENER LA OPORTUNIDAD DE LLEVAR TU CAMIÓN PARA TRABAJOS QUE REQUIEREN PASAR UNA O DOS NOCHES FUERA DE CASA, ENTONCES EL VOLVO VNL 430 ES PARA TI, PUES AUNQUE ESTÁ DISEÑADO PARA LO PRIMERO, LLEVA UNA CABINA DORMITORIO DE 42 PULGADAS. »»



vocacional: **VOLVO** VNL 430



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

En el mundo de los autos, Volvo es famosa por ser una marca segura, primero, y un fabricante de autos de lujo después. Pero la realidad es que toda la experiencia que tienen en construir vehículos de primer nivel es algo que aplican también cuando hacen camiones. De hecho, la firma sueca es una de las que mejor reputación tiene cuando se habla de camiones para carretera, no importa si hablamos de distancias cortas con la serie VNM o recorridos que te llevarán muy lejos de casa con los VNL.

Aunque el VNL 430 está diseñado para recorrer distancias relativamente cortas en trayectos regionales, tiene la flexibilidad para que puedas salir a carretera con la confianza de saber que podrás dormir en él si el viaje así lo requiere. Además, es un camión bastante maniobrable gracias al radio de giro de 50 grados de las ruedas delanteras y con una excelente visibilidad que te ayudará a conducir más relajado y siempre dueño de la situación, tanto en la carretera como en espacios más reducidos. El VNL 430 está disponible con cabina de día de altura normal o media, ambas con una cama de 42".

DISEÑO

El aire de familia de Volvo está a todo lo largo y ancho de su línea de camiones en Norteamérica y el VNL 430 no es la excepción. En el frente tenemos la siempre imponente parrilla cuadrada con el marco

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
- Volvo D16; 500-600 hp y 1650-2050 lb-pie
- Cummins ISX15; 400-550 hp y 1850 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Eaton de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizadas Eaton UltraShift Plus y Advantage
- Automática I-Shift de 12 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos Volvo

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Volvo

cromado y una franja en diagonal recorriéndola; también sobresalen los faros, integrados a las salpicaderas, los cuales le dan una apariencia moderna a este camión. Pero más importante que la estética es que el 430 se diseñó pensando en reducir lo más posible la resistencia al viento, para hacer más eficiente el consumo de combustible, lo cual se nota especialmente en el cofre, los faros, las manijas de las puertas -hundidas en la carrocería-, los delgados espejos retrovisores o el parasol aerodinámico. >>



INTERIOR

Acceder a la cabina del VNL 430 es fácil gracias a que los escalones no son muy grandes, las manijas a ambos lados son de buen tamaño y, claro, a que las enormes puertas abren 70 grados. El aislamiento sonoro de la cabina es bastante bueno, no dejando que entre casi ningún sonido, lo que contribuye a un ambiente de trabajo relajado. A esto también ayuda el famoso diseño y materiales de Volvo, que están entre los mejores del mercado. Los controles son de fácil lectura, tanto los medidores tradicionales (velocidad, tacómetro, temperatura de aceite, etc.), como la pantalla donde puedes ver datos como tu consumo promedio de combustible, por ejemplo, en inglés, francés o español.

Los asientos son muy cómodos desde los de serie, con 7" de movimiento hacia delante o atrás, ajuste de la parte delantera y trasera del asiento, soporte lateral y lumbar. Si quieres más comodidad puedes elegir el nivel Confort, el cual lleva además soporte para los hombros, almohadillas laterales, ajustes eléctricos de seis botones y soporte lumbar de triple cámara. Si quieres ir aún más lejos puedes ordenar los opcionales de este nivel, que incluyen asientos con calefacción y rotatorios, así como banca y respaldo dos pul-

gadas más anchos de lo normal. Vamos, que son tan cómodos como los de tu sala.

Además el volante se ajusta en altura y profundidad, haciendo muy fácil encontrar una posición cómoda de manejo. 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 TRANSMISIONES

Flexibilidad es la palabra clave al hablar del VNL 430 y a ello contribuye la oferta de cuatro motores a elegir: tres Volvo (D11, D13 y D16) y un Cummins ISX15. Los rangos de potencia comienzan en 355 HP con el D11 y llegan hasta 600 HP en el D16; lo mismo pasa en cuanto al torque, el oscila entre 1,250 y 2,050 lb-pie en los mismos motores. Una cualidad muy atractiva es que los rangos de potencia se pueden ajustar fácilmente si por alguna razón cambias la aplicación de tu camión, basta hacer un cambio en la programación de la computadora del motor. >>



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



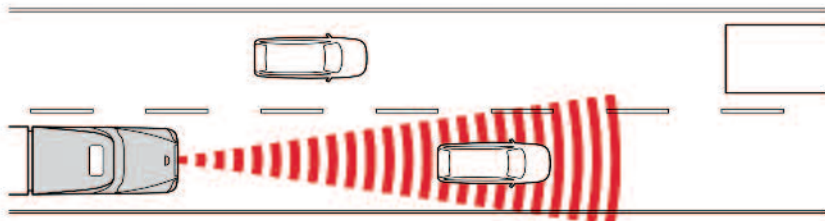
UTILIZARLO PARA:

- 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




VOLVO CRUISE MEJORADO (VEC).

El estar rodeado de vehículos más pequeños y más ágiles puede ser estresante. Volvo Cruise mejorado (VEC) añade tranquilidad al ayudar al conductor a mantener una distancia segura. La montado en el parachoques delantero radar vigila los vehículos que circulan en la parte delantera del camión, y si reciben advertencias demasiado cerca, de audio y visuales alertar al conductor. Si el camión sigue cerrando en el vehículo, VEC puede dethrottle automáticamente el motor y aplicar los frenos de servicio del camión para ayudar a evitar una colisión.

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 varias opciones disponibles, tanto manuales como automáticas. La manual Eaton puede ser de 9, 10, 13, 15 o 18 velocidades. En cuanto a las automáticas tenemos una Eaton UltraShift y

la Volvo I-Shift de 12 velocidades. Cuando utilizas la segunda junto a un motor Volvo puede manejar hasta 2,323 lb-pie de torque, que es la cifra más grande para una caja manual robotizada; esto al tiempo que ofrece un excelente consumo de combustible.

Otra función disponible en los motores Volvo que hará tu vida más sencilla es Eco-Torque, la cual permite que el vehículo llegue más rápido a la velocidad superior y te deja "brincarte" cambios más seguido. Con esta función, el camión acelera de manera normal en las relaciones bajas, pero en las dos superiores, que es en las que más combustible se consume, el motor automáticamente elige la curva de torque más baja. Por supuesto, la curva más alta siempre está disponible, pero solo bajo ciertas condiciones, lo que elimina la necesidad de bajar una velocidad. Otra función interesante es Eco-Roll, la cual permite que el motor gire libremente cuando ruedas por colinas con una ligera inclinación, lo cual, como habrás deducido, ayuda a obtener un mejor consumo de combustible.

El ahorro de combustible es esencial para todo mundo, pero no siempre es fácil de lograr con motores grandes. Pero para eso existe el paquete XE, el cual funciona con un motor Volvo de 13 o 16 litros 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. 

ATRÉVETE A DOMAR 467 CABALLOS.



EL LEXUS RC F ES MÁS RÁPIDO QUE EL BMW M4 Y EL AUDI RS 5 EN CIRCUITOS CERRADOS.¹



EL LEXUS RC F DEL 2016

Un auto diseñado para desafiar. Con motor sobrealimentado de 5.0 litros, 8 cilindros y 467 caballos de fuerza², el RC F llevará al límite tus propios límites. Dentro de su cabina, cuenta con un dinámico conjunto de indicadores con pantallas personalizables y también asientos deportivos delanteros inspirados en las carreras. Con el Paquete de Alto Rendimiento disponible, que ayuda a garantizar un desempeño y manejo sin precedentes y que incluye distribución variable del poder en las ruedas, techo de fibra de carbono y alerón trasero retráctil activado por velocidad, el Lexus RC F hará que cuando lo conduzcas, no haya vuelta atrás.

 **LEXUS**
EN BUSCA DE LA PERFECCIÓN

vidalexus.com

Se muestran opciones. 1. Certificado de prueba AMCI, pista de prueba de 1.8 millas, vehículos probados MY15. RC F con el Paquete Performance; RS 5 con ruedas de 20 pulgadas; M4 con transmisión de doble embrague, suspensión adaptable M y ruedas de 19 pulgadas. 2. Clasificaciones logradas utilizando gasolina premium sin plomo con un octanaje de 91 o superior. Si no se utiliza combustible premium, el rendimiento disminuirá. ©2016 Lexus.





REY DE FRANCIA

RENAULT TRUCKS T

TRAS GANAR EL PRESTIGIADO NOMBRAMIENTO COMO CAMIÓN DEL AÑO 2015, EL RENAULT TRUCKS T VUELVE POR SUS FUEROS EN 2016 PARA DEMOSTRAR QUE MANTIENE VIGENTES LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA, CONFORT, SEGURIDAD, CARACTERÍSTICAS RUTERAS, AHORRO DE COMBUSTIBLE, HUELLA MEDIOAMBIENTAL Y COSTO TOTAL DE EXPLOTACIÓN DEL VEHÍCULO QUE LE VALIERON SER NOMBRADO COMO EL MEJOR DEL MUNDO. »



POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

En el mundo de los camiones, el segmento de largas distancias es uno de los más interesantes y competidos, en donde la mayoría de los fabricantes enfocan la mayoría de sus esfuerzos para ahorrar combustible –en buena medida gracias a las largas horas que estos camiones pasarán en carretera–; los cuales, poco a poco, van llegando a otros

modelos de diferentes nichos.

Por ello, no es de extrañar que Renault Trucks apostara fuerte cuando llegó el momento de diseñar el modelo T, con el cual la marca ofrece un vehículo versátil que cubre las necesidades de los clientes en el ámbito del transporte de largas distancias. El T ha sido diseñado para ofrecer a los transportistas el perfecto equilibrio entre el ahorro de combustible y la vida a bordo.



del mundo: **RENAULT TRUCKS T**

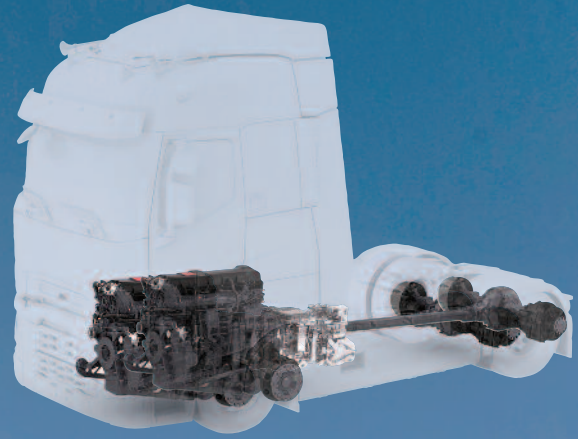
20

JUNIO DE 2016 | TRANSPORTE LATINO

Gracias a la forma aerodinámica de la cabina, desarrollada en túneles de viento, el T reúne en un nuevo vehículo la eficacia y el bajo consumo del Premium Ruta y el confort del Magnum. Con su diseño y su nueva cadena cinemática, que mejoran el rendimiento, el T muestra uno de los consumos más bajos del mercado, con una reducción hasta 5 % en comparación con la generación anterior, a pesar de las exigencias vinculadas a la norma Euro 6.

DISEÑO

La cabina del T, específica de Renault Trucks, ha sido desarrollada para favorecer el ahorro de combustible. Su parabrisas de 12° de inclinación la forma en trapecio de la cabina de 2.3 m en el frente y 2.5 m atrás, así como grupos ópticos con deflectores integrados, son la mejor forma de ilustrarlo. Para asegurar un ahorro máximo, Renault Trucks ofrece además deflectores de techo, deflectores laterales y carenados laterales, con extensión o sin extensión de puertas. »



VDO RoadLog – soluciones ELD económicas.



www.vdoroadlog.com

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

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

RoadLog



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

VDO



El acceso al T ha sido diseñado para que sea lo más fácil posible y empieza con la posibilidad de encender las luces del vehículo con la llave, para iluminar el camino. Las puertas se abren a 85°. El acceso se hace por medio de tres o cuatro escalones, según el tipo de cabina elegida. Estos escalones llevan una luz integrada y son antideslizantes. Cierto es que la forma no es precisamente la más agraciada, pero no hay que olvidar que ésta sigue a la función, cuya misión principal es reducir la resistencia al viento para ahorrar combustible.

INTERIOR

Con una cabina de base más grande que en el Premium Ruta, un abanico de cuatro cabinas, así como un ancho de cabina de 2.5 m, el T ofrece un entorno de trabajo y de descanso ideal para largos trayectos. Tiene un suelo perfectamente plano en su versión High Sleeper Cab y el túnel central, cuando esta presente, ha sido rebajado a 200 mm. Se ofrecen dos alturas de techo. Un techo plano (Day Cab y Night&Day Cab) y un techo elevado (High Sleeper y Sleeper Cab) que permiten una altura máxima interior de cabina que puede llegar a 2,10 m. Los asientos han sido diseñados por Recaro con suspensión neumática, térmicos y ventilados. Tanto el reposacabezas como las sujeciones lateral y lumbar son ajustables; también pueden replegarse para tener una mejor posición de conducción y liberar un espacio para las piernas que llega hasta 98 cm.

El conductor puede adaptar su espacio de conducción a sus costumbres. Tiene a su disposición de botones con ubicación modificable en el tablero de instrumentos y puede decidir personalizarlo a su gusto. La reconfiguración es automática. Además, puede introducir en la memoria sus preferencias y sus ajustes, como la página preferida que aparece en la pantalla principal, la página del cronógrafo, sus ajustes de calefacción o de climatización, de despertador, la selección del tipo de conducción económica o los reajustes



del regulador de velocidad. Encontrara todos estos datos con solo insertar su tarjeta de conductor y ganara tiempo en cada salida.

El interior del T ha sido diseñado para separar bien el espacio de conducción del espacio de descanso. Este ultimo se articula en forma de "L" en la cabina, a través del asiento de pasajero pivotante y la litera o las literas, inferior y/o superior, según las versiones. La litera inferior tiene un colchón extensible que permite ampliar la cama hasta 80 cm. La litera superior tiene una escaleira integrada. Cuando no se utiliza, el conductor

puede replegar una parte y tener así un amplio espacio portaobjetos adicional. Los espacios portaobjetos han sido diseñados con la colaboración de los clientes que han probado los camiones y a partir de un "cesto" con los principales productos o accesorios que los conductores suelen utilizar a bordo de su camión. Los espacios se han diseñado con un material específico, de tacto más agradable que un plástico tradicional. El conductor tiene también a su disposición un refrigerador de 24 litros que puede llegar a 40 en la versión con suelo plano. >>



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

SI NO ESTÁ RODANDO, NO ESTÁ GANANDO.

Busque un distribuidor en DaytonTruckTires.com



DAYTON™
TIRES FOR TRUCKERS™

Una vez instalado en su litera, el conductor del T de Renault Trucks tendrá a la mano un control inalámbrico con el que podrá regular la iluminación de la cabina, la radio, el teléfono, la calefacción, el aire acondicionado, el bloqueo de las puertas, el cierre de los cristales y de la ventana del techo. Para lograr un descanso reparador, las cortinas ocultan la luz y proporcionan una oscuridad completa, incluso en pleno día. Permiten también mantener una temperatura interior agradable, incluso cuando el vehículo está estacionado a pleno sol.


MOTORES Y TRANSMISIÓN

Para desarrollar sus nuevos motores Euro 6 DTI 11 y DTI 13, Renault Trucks se apoyó en una evolución de sus propulsores Euro V optando por optimizar la tecnología SCR. Estos bloques, reconocidos por su eficacia y su bajo consumo, han sido modificados en más del 50% y disponen de nuevos ajustes electrónicos. Gracias a la utilización de nuevos materiales en su fabricación se ha mejorado la eficiencia de la reducción catalítica para reducir aun más eficazmente las emisiones de NOx. De ahora en adelante, se comple-



ta con un filtro de partículas.

En cuanto a la transmisión, la caja robotizada Optidriver cuenta con un nuevo software de mando electrónico de transmisión, un nuevo mando de velocidad con regulación de temperatura, para una refrigeración más eficaz. Opcionalmente, la caja Optidriver puede acompañarse con un nuevo modo, llamado Fuel Eco,

acoplado al control de velocidad Eco Cruise Control. Este modo modifica la estrategia del paso de las marchas, dando prioridad absoluta a la reducción del consumo. Como opción está la caja manual B14, desarrollada por Volvo, la cual es particularmente robusta y cuenta con el Driving Monitoring System, que indica al conductor la velocidad que debe engranar. 



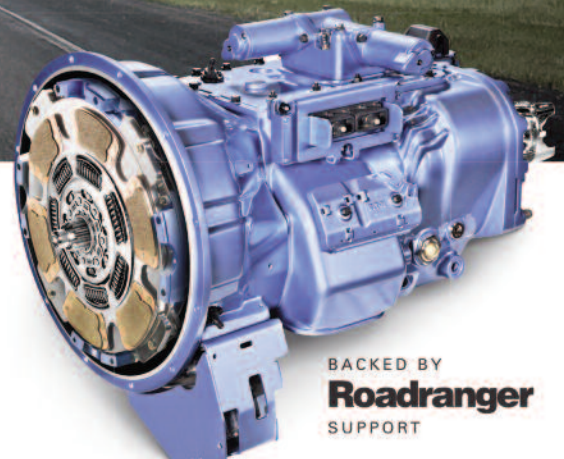
LAS ESPECIFICACIONES PARA EL ÉXITO

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



EATON

Powering Business Worldwide



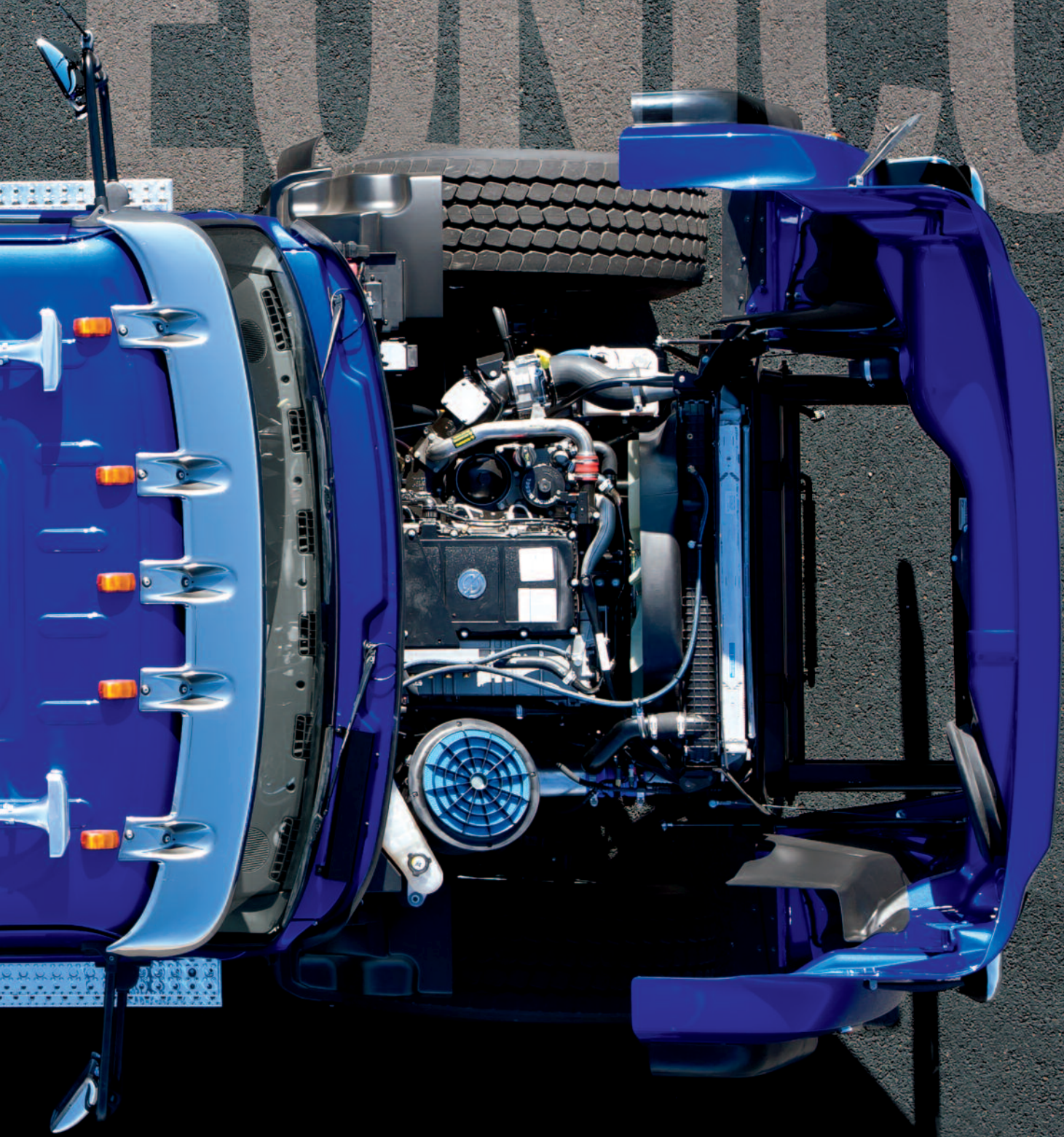
BACKED BY
Roadranger
SUPPORT

CANAL

FREIGHTLINER 114SD

EL FREIGHTLINER 114SD ES EL CAMIÓN MÁS VERSÁTIL DE LA MARCA Y HA SIDO CONSTRUIDO CON ROBUSTOS COMPONENTES Y UN CHASIS DISEÑADO PARA FACILITAR LAS MODIFICACIONES A LA CARROCERÍA. ESTA PLATAFORMA ESTÁ LISTA PARA LLEVAR A CABO LOS TRABAJOS MÁS DEMANDANTES EN LAS CONDICIONES MÁS EXIGENTES. »

ECONOMICO



Cuando uno toma en cuenta que las siglas SD quieren decir Severe Duty, es decir, Trabajo Duro, queda claro desde un principio que el 114SD está construido para llevar a cabo tareas pesadas en ambientes exigentes día tras día. Y puede hacerlo por su diseño inteligente y sólida construcción, es una fórmula simple; pero se requiere de mucha ingeniería, materiales y compromiso para hacerlo. Ejemplo de ello son el bastidor de uso rudo y la cabina de aluminio reforzada con acero.

Para lidiar con muchas de las diferentes tareas que entran debajo de las 42 toneladas, este camión ofrece tres diferentes motores -dos Cummins y un DetroitDiesel-; de igual manera, está disponible con el mismo número de cabinas -de Día, Extendida y Crew-, con distancias de defensa a la parte posterior (BBC por sus siglas en inglés) de 114, 140 y 162 pulgadas, respectivamente. Freightliner asegura que sometió al 114SD a rigurosas pruebas para asegurarse de que sea uno de los camiones más confiables en su clase y la cantidad de unidades que se han vendido deja claro que no son palabras vacías.

DISEÑO

A primera vista, cuesta diferenciarlo del 108SD, especialmente para el ojo no entrenado. Pero un análisis más detallado nos deja ver diferencias como una parrilla trapezoidal del radiador atravesada por cinco barras horizontales pintadas de negro. A su vez, ésta está rodeada por un borde brillante y va coronada por el logotipo de la marca, como mandan los cánones de diseño tradicional de camiones. Los faros son más grandes y brillantes que los del 108SD, y el escape vertical montado detrás de la cabina acentúa aún más ese toque clásico. La cabina está construida en aluminio reforzado con acero y fue probada exhaustivamente para ofrecer



una gran seguridad en caso de accidente.

De serie, el Freightliner 114SD viene sobre un larguero resistente de un solo canal con una tensión de rotura de 120k (es decir, muy robusto), pero también están disponibles otras configuraciones para los trabajos más pesados. Otro opcional interesante, si lo necesitas, es un gancho de remolque de uso rudo que va montado en la defensa trasera, el cual tiene una capacidad de arrastre de 80,000 libras. Como ocurre con el 108SD, el 114SD también utiliza el Sistema Eléctrico SmartPlex de casa, el cual provee un alto grado de flexibilidad para configurar el camión según el tipo de carrocería que vayas a instalar. >>





FREIGHTLINER



INTERIOR

La cabina es muy parecida a la del 108SD. Para bien y para mal, pues el diseño no es precisamente el más moderno y tiene los mismos materiales, plásticos duros hechos para durar más que para agradar al tacto. Por otro lado, los acabados son mejores que los de Kenworth o Peterbilt, mientras que la ergonomía en general es bastante buena gracias al acomodo de los instrumentos y los controles en el tablero. De hecho, nos gustan bastante los medidores del panel de instrumentos, pues la retroiluminación de LED hace sea muy fácil leerlos de un vistazo y puedas mantener tu atención en el camino.

Los asientos no son los más cómodos y no tienen cabeceras, pero sí es posible ajustarlos de muchas formas hasta encontrar la posición de manejo que más te acomode sin mucho esfuerzo. El volante mantiene la sensación utilitaria de toda la cabina y su gran tamaño hace que sea un poco complicado maniobrar. Lo bueno es que es ajustable en altura y profundidad, y se puede mover para facilitar la entrada y salida del camión.


Lo que sí es muy bueno es la visibilidad gracias al gran parabrisas de 2,500 pulgadas cuadradas y a que el cofre está inclinado hacia el frente. Por otro lado, no le caerían mal unos cuantos más compartimentos para guardar cosas voluminosas, pues solo hay un posavasos grande en el tablero, compartimentos pequeños en una consola superior, la guantera y bolsas en las puertas.



MOTORES Y TRANSMISIONES

Hay tres diferentes motores para mover al Freightliner 114SD, un Detroit DD13, un Cummins ISL-G y otro ISL. El primero está equipado con tecnología de emisiones BlueTec y desarrolla hasta 350 HP y 1,350 lb-pie de torque, ofreciendo el par de manera constante a lo largo de todo el rango de revoluciones. El Cummins ISL-G ofrece las ventajas ecológicas del gas natural sin sacrificar el desempeño ni los costos, lo que lo hace una opción ideal para quienes buscan reducir la huella de carbono de sus empresas. Por último, el Cummins ISL9 tiene una excelente relación peso-potencia y eroga hasta 380 HP y 1,300 lb-pie. En cuanto a las transmisiones, todos los motores pueden ser acoplados a una caja manual Eaton-Fuller de 10 velocidades o a transmisiones automáticas Allison.

MANEJO

Gracias a que la cabina tiene suspensión neumática, no se sienten tanto las irregularidades del camino y solo los obstáculos más grandes se resienten. De hecho, como el camión está disponible con suspensiones neumática y waking beam de Hendrickson, Airliner de Freightliner y TuffTrac, el 114SD puede llevar cargas muy pesadas sin resentirlo. La dirección es ligera y responsiva y, a pesar de que no tiene la mejor retroalimentación de lo que pasa en el camino, te ayuda a mantener a este "grandulón" bajo control en todo momento. De hecho, resulta bastante fácil maniobrar al 114SD en espacios reducidos gracias a su corto radio de giro y a los 50 grados que giran las ruedas. 



**DÉJATE LLEVAR
POR LAS APARIENCIAS.**



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

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

PRESENTANDO EL TOTALMENTE NUEVO CHEVROLET MALIBU DEL 2016

FIND NEW ROADSSM

CHEVROLET 

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

LA CEREZA EN EL PASTEL

MERCEDES-BENZ METRIS

EL SEGMENTO DE VANS DE CARGA MEDIANA TIENE UN NUEVO REFERENTE EN CUANTO A COMODIDAD Y EQUIPAMIENTO CON LA LLEGADA DE LA MERCEDES-BENZ METRIS. BASADA EN LA POPULAR VAN VITO, TIENE UN MANEJO MÁS PARECIDO AL DE UN AUTO QUE AL DE UNA VAN Y UNA CABINA MUY SILENCIOSA. SIN DUDA, HA LLEGADO PARA PONER UN NUEVO ESTÁNDAR. »





Por: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

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

La Metris debutó en el NTEA Work Truck Show de Indianápolis, en el cual se reunió una gran cantidad de compañías de flotas, carroceros y dueños de negocios. Diseñada para ocupar un nicho de mercado un escalón debajo de la Sprinter en términos de tamaño y capacidades, la Metris compite directamente con la Ford Transit Connect, la Nissan NV200 y la Ram Promaster City y la



Chevrolet City Express. Pero aunque parece muy similar a sus rivales, la Metris tiene varios ases bajo la manga, como una arquitectura orientada longitudinalmente, tracción trasera, una miríada de asistencias electrónicas y un precio relativamente bajo para un Mercedes (\$28,950 la de carga y \$32,500 la de pasajeros).



DISEÑO

Claramente, la Metris no es el vehículo que le hará ganar concursos de diseño a Mercedes-Benz; pero dentro de su segmento, se trata de toda una belleza. Especialmente cuando hablamos de la versión de pasajeros, con defensas al color de la carrocería y rines de ale-

ación. En cuanto a longitud, mide casi exactamente lo mismo que la Ram C/V Tradesman, pero es más angosta y más alta. Por otro lado, es casi un pie más larga que la Transit Connect y la NV200, lo cual le da una mayor capacidad de carga a pesar de sus contenidas dimensiones, algo que la hace ideal para moverse en la ciudad. >>

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

4 en línea de 2.0 litros
con 208 HP y 258 lb-pie

TRANSMISIÓN

Automática de 7
velocidades

SUSPENSIÓN

DELANTERA
Independiente

SUSPENSIÓN

TRASERA
Independiente

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

INTERIOR

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

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

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

la central y un espacio de almacenamiento debajo de estos. Bueno, en realidad hay un tercer posavasos en el tablero, pero como está tallado en éste, no se ve muy práctico.

Sorprendentemente, a pesar de tener tracción trasera, el piso es plano en la parte posterior. E incluso en la parte delantera el túnel de la transmisión es prácticamente indetectable. Es impresionante cómo se las arreglaron los ingenieros de Mercedes para lograr esto. Algo que también vale la pena destacar es la cantidad de bol-





sas de aire. La versión de carga lleva seis y la de pasajeros ocho -incluyendo bolsas de cortina para las tres filas de asientos-

Ambas versiones tienen buena capacidad de carga. Evidentemente, la de pasajeros tiene un cifras más contenidas: 38 pies cúbicos de espacio para las maletas y una carga útil máxima de 1,874 libras; la de carga alcanza los 186 pies cúbicos de espacio y puede llevar hasta 2,502 libras. Ambas tienen la misma capacidad de arrastre de 5,000 libras. >>

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.

©2016 CMA, LLC.

THE SMART MONEY IS ON



espanol.DoubleCoinTires.com




MOTOR Y TRANSMISIÓN

Bajo el cofre de esta van encontramos un motor de cuatro cilindros y 2.0 litros que, como no podía ser de otra manera, está complementado por un turbocargador. Esto le da una potencia total de 208 caballos de fuerza y un torque de 258 libras-pie. Si te interesa sobremanera ahorrar combustible, está disponible de manera opcional un sistema start/stop que apaga automáticamente el motor cuando el auto se detiene y lo enciende en cuanto tocas el acelerador. En cuanto a la transmisión, una caja automática de siete cambios se encarga de poner la potencia en el piso.

Si bien no se trata de la más asequible de su segmento -de hecho todo lo contrario-, el precio resulta sorprendentemente contenido para una van mediana de Mercedes-Benz. La de carga comienza en \$28,950 y la de pasajeros en \$32,500, a los cuales hay que sumarle un cargo de destino de 950 dólares. Sí, no es barato, pero hay que tomar en cuenta que además del tamaño, calidad y capacidades, cuenta con ayudas electrónicas de serie como un control de estabilidad que se adapta al peso de la carga, un sistema que combate la fatiga y otro que asiste cuando hay



vientos cruzados. Por supuesto, están disponibles muchas otras asistencias como el Asistente Activo de Estacionamiento, de Abandono de Carril, de Prevención de Colisiones, de Punto Ciego y una cámara de reversa. En resumen, esta nueva van de Mercedes-Benz ofrece una impresionante versatilidad y grandes capacidades en un diseño llamativo. Si bien el precio de partida es

casi igual al final del de sus competidores, el espacio interior podría compensar la diferencia en el precio gracias a que podrás llevar una carga más grande (o pasajeros más cómodos). Por supuesto, los clientes tienen la última palabra sobre qué tan bien se venderá esta van, pero seguro que en Nissan, Ford, Chevrolet y Ram estarán alertas de lo que suceda. 



LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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



alliancetruckparts.com



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



facebook.com/alliancetruckparts

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

DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler



REINA DEL CAMINO

FORD F-150 LIMITED

CON MÁS DE 35 MILLONES DE PICKUPS VENDIDAS A LO LARGO DE LA HISTORIA DE LA SERIE F, LA F-150 NO ES SOLO UNO DE LOS VEHÍCULOS MÁS VENDIDOS DE FORD, SINO DE TODAS LAS MARCAS DEL MUNDO. LA VERSIÓN LIMITED REPRESENTA EL LUJO MÁXIMO EN EL MUNDO DE LAS PICKUPS Y DEJA CLARO QUE NO ES UN VEHÍCULO DE TRABAJO CUALQUIERA, SINO QUE ES TAN CÓMODO COMO EL QUE MÁS.

POR: **TRANSPORTE LATINO** / IVO CUTZARIDA

Podríamos apostar que, si realizas una encuesta entre tus conocidos, el primer modelo de Ford que a muchos le vendría a la cabeza sería el Mustang; y no es de extrañar, pues este deportivo se ha convertido en todo un ícono norteamericano. Pero la realidad es que el modelo más vendido de Ford no es el Mustang, vamos, ni siquiera es un auto. No. Ese honor está reservado para la Serie F, la cual lleva siendo la pickup más vendida desde la época en la que estas tenían solo cabinas sencillas, transmisión manual, V8s carburados y ventanas de manivela. Pero esto ha quedado en un glorioso pasado, pues hoy en día las pickups pueden ser tan o más lujosas que muchos sedanes Premium y la Ford F-150 Limited es un claro ejemplo de ello. >>





Si bien la versión Limited no es precisamente una novedad, pues fue lanzada en el 2013, esta es la primera vez que la tope de gama de la F-150 es construida sobre la carrocería de aluminio que debutó en el modelo 2015. Antes, la Limited te daba todas las comodidades de la King Ranch, nada más que sin el motivo del oeste. Ahora, en la nueva generación de la F-150 encontramos una serie de mejoras y características nuevas que no se había visto hasta este momento. Identificar una F-150 Limited en la calle es bastante fácil, no solo porque la camioneta lleva un letrero enorme a lo largo del cofre indicándolo –justo arriba de la parrilla-, sino porque lleva unos inmensos rines cromados de 22 pulgadas y tiene una pieza con el mismo acabado con el logotipo de “Limited”, entre otras cosas. Pero más adelante nos extenderemos sobre esto.

DISEÑO

Como es de esperarse en un modelo tope de gama, la F-150 Limited tiene varios emblemas que la separan del resto en el cofre y la puerta de la caja. Otras diferencias menos evidentes son toques

personalizados en el diseño de tres franjas de la parrilla. Cada una de las franjas horizontales está compuesta a su vez de barras más pequeñas que la separan del resto de sus hermanas. Por supuesto, al tratarse del modelo más equipado, lleva faros de LED y luces de niebla de serie. Pero los LED no se limitan solo a los faros,

sino que también es posible encontrarlos en los espejos retrovisores, donde están montados unos reflectores –algo que no posee ninguna otra pickup equipada de fábrica-. Los LED también están presentes en las luces de freno, donde también están alojados los sensores del radar para el monitoreo de puntos ciegos y las alertas de tránsito cruzado –dos de varios sistemas de asistencia que son equipamiento estándar en la F-150 Limited-.

Otras ayudas electrónicas son una cámara de 360 grados, alerta de abandono de carril y el nuevo asistente de reversa con remolque, Pro Trailer Backup Assist -. Más características exteriores que harán tu vida más cómoda incluyen escalones motorizados en los estribos, apertura remota de la puerta de la caja y un quemacocos panorámico en la versión SuperCrew.

INTERIOR

Si crees que el equipamiento exterior es basto, espera a que te subas a la camioneta. Como era de esperar, tiene el mismo diseño llamativo que presentaron en el modelo 2015, con un tablero hecho de materiales suaves al tacto diseñado para no crear ningún reflejo ni bajo el sol más potente. Lo que sí es una gran novedad es el sistema de infotainment, pues la F-150 Limited 2016 equipa el SYNC 3. Según Ford, éste es más fácil de usar y ofrece mayor capacidad y flexibilidad. Además, incluye un reconocimiento de voz mejorado, el cual permite a los ocupantes hablar de manera más natural con el sistema.

Como no se trata de presentar la lista completa de características (pues tenemos espacio limitado), te invitamos a que visites el sitio de internet para conocerlas todas. Lo que sí te diremos es que los asientos son de piel y con calefacción, mientras que los delanteros además tienen refrigeración y ajustes eléctricos en 10 posiciones. El asiento del conductor, no podía ser igual a los otros, por supuesto, por lo cual además incluye memorias. Además encontrarás insertos de madera de eucalipto y aluminio repartidos en la cabina, mientras que el reposabrazos central lleva una placa que deja claro que vas en una Limited y lleva el VIN de cada camioneta grabado en láser. >>

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V6 EcoBoost de 3.5 litros con 365 HP y 420 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos







Otras características incluyen una enorme pantalla de 8 pulgadas en el panel de instrumentos entre el velocímetro y el tacómetro que despliega información útil como el consumo de combustible o datos sobre el remolque justo en la línea de visión del conductor. Además hay una toma de corriente de 110 volts en el tablero, climatización dual, faros automáticos, el control del freno del remolque y suficiente espacio para guardar todas tus cosas –incluso si te gusta viajar como gitano-. Por último, el sistema de sonido de 10 bocinas Sony con radio HD y SiriusXM asegura el entretenimiento.

MOTOR Y TRANSMISIÓN


La reina de la familia F-150 solo está disponible con un motor, el V6 EcoBoost de 3.5 litros. Gracias a que utiliza dos turbocargadores, este propulsor eroga la nada despreciable cantidad de 365 caballos de fuerza y 420 lb-pie de torque al tiempo que logra unas cifras de consumo de combustible de 17mpg en ciudad, 24 en carretera y 20 combinado. De poner la potencia al piso se encarga una transmisión automática de seis velocidades,



la cual tiene la posibilidad de hacer los cambios de manera manual, un modo de arrastre/remolque e incluso uno deportivo.

Debidamente equipada, la F-150 Limited puede remolcar hasta 10,100 libras, cifra que se queda apenas 2,000 libras corta de la máxima clasificación de remolque de la F-150, la cual solo se logra con la configuración de cabina sencilla y caja larga. Si bien la carrocería está fabricada totalmente en aluminio, el chasis está construido en acero

reforzado. El bastidor lleva ocho travesaños del bastidor que unen los dos rieles principales. Cinco de ellos están soldados a través del riel, lo cual quiere decir que entran por un costado y salen por el otro. Ambos lados se sueldan entonces para una mayor rigidez.

En resumen, la F-150 Limited es una pickup que claramente no está diseñada para ser la más vendida de la familia, sino que está pensada para quienes quieren todas las comodidades de un auto de lujo combinados con la potencia de una camioneta. Tipos que nos imaginamos que llevan caballos de salto o de carreras, dirigen una fábrica o simplemente gustan de la conveniencia de una pickup y no quieren renunciar a las comodidades. Sí, a nosotros también se nos salen un poco los ojos al ver que el precio rebasa los \$58,000 –como referencia, el modelo de entrada cuesta poco más de \$26,000-. Pero recordemos que las pickups ya no son solamente las bestias de carga del pasado, ahora se han convertido en símbolos de estatus. Sí, para llegar a este punto han pasado casi 70 años, pero hoy en día la Ford F-150 Limited representa la vanguardia de esa transición. 

E

AHORRANDO COMBUSTIBLE

#1*

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

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

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

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

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

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

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

Fuel Max LHD G505D

Fuel Max LHS



GOODYEAR

MORE DRIVEN.

LA HISTORIA DE LA TOTALMENTE NUEVA
SILVERADO Z71 DEL 2016

DIRECTO DE QUIENES LA CREARON

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





JEFF LUKE

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

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

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

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

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

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

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

Jeff Luke

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



JORDAN LEE

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

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

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

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

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



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





¿LISTO PARA UNA INSPECCIÓN?

INSPECCIONES

DICE EL DICHO QUE EN ESTA VIDA SÓLO HAY DOS COSAS SEGURAS: LA MUERTE Y LOS IMPUESTOS. PERO SI TE DEDICAS AL TRANSPORTE LA REALIDAD ES QUE CADA AÑO, EN ALGÚN MOMENTO, SERÁS SOMETIDO A UNA INSPECCIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL TRANSPORTE. POR ESTE MOTIVO, TE TRAEMOS UNA GUÍA PARA QUE ESTE CHEQUEO NO SE CONVIERTA EN UN DOLOR DE CABEZA (NI DE CARTERA) Y TANTO TU CAMIÓN COMO TU EMPRESA SE MANTENGAN, LITERALMENTE, SOBRE RUEDAS. »

No es fácil mantener un camión de transporte en óptimas condiciones, pues el trabajo de llevar mercancías de un lado a otro puede ser un trabajo duro (o severo, incluso, si trabajas en la construcción o aplicaciones muy exigentes). Por ello es necesario que estés atento al mantenimiento de todo el vehículo, especialmente porque corregir las fallas cuando comienzan termina costando menos tiempo y dinero.

Para algunos conductores y gerentes de flotillas, las inspecciones vehiculares son un trámite engorroso, pero la verdad es que este procedimiento tiene una razón de ser: mantener los caminos seguros. Pero esta no es la única ventaja, también puedes descubrir problemas potenciales antes de que causen accidentes; encontrar problemas mecánicos antes de que ocurra una avería; evitar ser puesto fuera de servicio durante una inspección carretera del Departamento del Transporte (DOT por sus siglas en inglés) o incluso pagar multas.

Entender la información sobre cómo hacer una inspección vehicular, llenar correctamente un reporte de inspección de tu camión y conocer las consecuencias que puede tener una inspección carretera del DOT te ayudará a proteger tu camión, a tus conductores -o a ti, si eres un propietario-operador- y a la reputación de tu empresa. Además, tampoco es como que sean opcionales. Por eso es conveniente que como conductor sepas qué revisar en el camión y cómo encontrar defectos, a quién llamar cuando hay un problema y cómo presentar la documentación.

Lo más conveniente es tener la disciplina de hacer un chequeo completo del camión antes de comenzar la jornada y otro más al final de la misma, por engorroso que parezca. Y es que esto, sumado a un mantenimiento competente, puede mantener tu camión en buen estado y ayudar a mantener bajas tus calificaciones del programa CSA BASIC »

LA BITÁCORA

Aunque las bitácoras electrónicas (o e-logs, como se les conoce en inglés) cada vez son más comunes, aún hay muchos camioneros usando pluma y papel. Y la verdad es que es fácil caer en la tentación de no hacer un registro diario, pues no todos los días te revisa un oficial del DOT. Pero esto no es una buena idea. Lo más fácil es llenar la bitácora todos los días (piensa en lavar los platos, mientras más se acumulan más pesado es hacerlo); pues de hecho, las Regulaciones Federales de Seguridad en el Transporte (FMCSR por sus siglas en inglés) estipulan que debes ir al corriente con tu más reciente cambio de estatus. Quizá un oficial del DOT pase por alto que no lleves la bitácora ultra actualizada, pero también puede no hacerlo y multarte por ello.

Un consejo a este respecto es comprar las bitácoras de papel a una compañía especializada, pues algunas tienen rubros extra que la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) no exige que llenes, como la sección de resumen, pero el o la oficial en turno podrían no saberlo.







LAS INSPECCIONES

Hay seis tipos de inspecciones que lleva a cabo el Departamento de Tránsito, las cuales pueden realizarse en cualquier lugar por un inspector calificado del DOT o un oficial de la policía estatal.

NIVEL 1: INSPECCIÓN ESTÁNDAR NORTEAMERICANA

Es la más completa de todas y aplica para todos los transportistas, aunque los

de Materiales Peligrosos deben cumplir con algunas exigencias adicionales dependiendo de la carga. En ésta el oficial o inspector revisará:

- Licencia de manejo
- Bitácora diaria del conductor
- Reporte de Inspección del Conductor y el Vehículo
- Dispositivos de acoplamiento
- Tarjeta médica
- Cinturón de seguridad

- Frenos
- Sistema de escape
- Chasis
- Sistema de combustible
- Direccionales
- Luces de freno
- Luces y/o señales al transportar cosas que excedan las dimensiones del camión
- Carga sujeta de manera segura
- Mecanismo de la dirección
- Suspensión



Llantas
Remolque
Rines
Limpiaparabrisas
Requerimientos de Materiales Peligrosos (Hazmat)

NIVEL 2: INSPECCIÓN VISUAL DEL CAMIÓN Y EL CONDUCTOR

Aquí revisan todo lo que aparece en el Nivel 1 excepto aquello que hace necesario

que el inspector se meta bajo el camión.

NIVEL 3: INSPECCIÓN DEL CONDUCTOR

En este caso examinan:
Licencia de manejo
Tarjeta médica
Bitácora diaria de manejo
Cinturón de seguridad
Reporte de Inspección del Conductor y el Vehículo
Requerimientos de Materiales Peligrosos (Hazmat)

NIVEL 4: INSPECCIONES ESPECIALES

Se refieren a una revisión de un elemento específico.

NIVEL 5: INSPECCIÓN DEL VEHÍCULO

Se examina todo lo del Nivel 1 referente al camión sin el conductor presente.

NIVEL 6: INSPECCIÓN MEJORADA DE CARGAMENTOS RADIOACTIVOS

Debido al riesgo que implica el transporte de materiales radioactivos, esta inspección es la más rigurosa de todas. »

ENTENDIENDO LA BITÁCORA

Este puede ser un elemento algo intimidante, por eso a continuación desgranaremos algunos términos empleados, en inglés, para que no te confundas al momento de llenarla, así como algunas otras cosas que debes tomar en cuenta:

1. Main Office Address se refiere a la dirección corporativa del transportista.

2. Home Terminal es la dirección desde la cual despacha el conductor.

3. Las descomposturas y accidentes (breakdowns and accidents) deben ser documentados a la hora indicada, además de la ciudad y el estado en que ocurrieron. Tienes que escribir la palabra "breakdown" o "accident" cuando ocurran.

4. La escritura debe ser legible.

5. Debes entregar la bitácora a la gerencia antes de 13 días, según la ley federal, aunque la compañía podría pedirte antes.

6. No abrevies los nombres de las ciudades, debes escribirlos completos. (Por ejemplo Indy, IN es incorrecto, debe decir Indianapolis, IN).

7. Sí puedes abreviar los estados.


8. Si conduces varios equipos en un mismo día, debes registrar cada uno de ellos en la bitácora.

9. Debes poner tus iniciales a todos los cambios que hagas a la bitácora.

10. Suma correctamente las horas al volante, pues el DOT puede multarte por ello.

¿REPORTAR O NO REPORTAR?

Hasta hace un par de años, todos los conductores de vehículos comerciales motorizados (CMV por sus siglas en inglés) estaban obligados a llenar un reporte diario con los resultados de la inspección de su vehículo. Pero esto ha cambiado.

Actualmente, solo se debe enviar un reporte a la en caso de encontrar alguna falla o desperfecto que pudiera afectar la seguridad de operación del camión o causar una avería mayor. Esto si no te dedicas al transporte de personas, pues en tal caso debes seguir haciendo los reportes todos los días, independientemente de si encuentras fallas o no. 



PREPÁRATE PARA UNA INSPECCIÓN EN EL CAMINO:

- Haz una inspección antes o después de cada viaje.
- Mantén limpio tu vehículo.
- Revisa el peso de tu camión.
- Baja la ventanilla cuanto te aproximes a la estación de inspección.
- Revisa la documentación de tu vehículo (inspecciones, registro, etc.)
- Revisa tu documentación (bitácora, tarjeta médica, licencia de manejo...)
- Maneja cortésmente y respeta el límite de velocidad.
- Usa tu cinturón de seguridad.

FORMULA **DRIFT** PRESENTED BY: BLACKVUE™

BURN

RUBBER



2016 SEASON SCHEDULE

ROUND 01 **PRO** 
APRIL 8-9 LONG BEACH, CA.
STREETS OF LONG BEACH - LONG BEACH GP COURSE

ROUND 02 **PRO** **PRO2** 
MAY 6-7 ATLANTA, GA.
ROAD TO THE CHAMPIONSHIP - ROAD ATLANTA

ROUND 03 **PRO** **PRO2** 
JUNE 3-4 ORLANDO, FL.
UNCHARTED TERRITORY - ORLANDO SPEEDWAY

ROUND 04 **PRO** 
JUNE 17-18 WALL TOWNSHIP, NJ.
THE GAUNTLET - WALL SPEEDWAY

ROUND 05 **PRO** 
JULY 15-16 MONTREAL, CANADA
CANADA - AUTODROME ST. EUSTACHE

ROUND 06 **PRO** 
AUGUST 5-6 MONROE, WA
THROWDOWN - EVERGREEN SPEEDWAY

ROUND 07 **PRO** **PRO2** 
SEPTEMBER 9-10 FORT WORTH, TX.
SHOWDOWN - TEXAS MOTOR SPEEDWAY

ROUND 08 **PRO** 
OCTOBER 7-8 IRWINDALE, CA.
FINAL FIGHT - IRWINDALE SPEEDWAY

JPN ROUND 01  **JPN**
MARCH 12-13 MIE, JAPAN
SUZUKA TWIN CIRCUIT

JPN ROUND 02  **JPN** 
MAY 21-22 FUKUSHIMA, JAPAN
EBISU NISHI CIRCUIT

JPN ROUND 03  **JPN** 
AUGUST 20-21 OKAYAMA, JAPAN
OKAYAMA INTERNATIONAL CIRCUIT

JPN ROUND 04  **JPN**
OCTOBER 15-16 SHIGA, JAPAN
OKUIBUKI STREET

FOR MORE INFORMATION, VISIT FORMULADRIFT.COM

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



NEUMÁTICOS: LAS LLANTAS PUEDEN SER UNAS GRANDES ALIADAS

RUEDAS





VERDES



LAS LLANTAS PUEDEN SER UNAS GRANDES ALIADAS

LAS NORMAS AMBIENTALES SOBRE EMISIONES DE GASES SON CADA VEZ MÁS ESTRICTAS PARA LOS VEHÍCULOS COMERCIALES, PERO APARTE DE TENER QUE CUMPLIR CON LA LEY, NO HAY UN SOLO TRANSPORTISTA AL QUE NO LE GUSTARÍA GASTAR MENOS DINERO EN COMBUSTIBLE. Y EN ESTO, TUS LLANTAS PUEDES SER UNAS GRANDES ALIADAS. »

Es curioso como cuando se habla de camiones más eficientes los reflectores se enfocan en el motor y la aerodinámica, dejando de lado a otro de los grandes factores en esta fórmula que busca optimizar el millaje obtenido de cada galón de diesel. Nos referimos a la única parte de tu camión que tiene contacto con el piso: las llantas. ¿Sabías que unas de baja resistencia a la rodadura te pueden ayudar a ahorrar muchos dólares? Pero ahondemos un poco más sobre qué son estas ruedas que pueden hacer mucho por el ambiente y tu bolsillo.

Cualquiera que trabaja en este negocio sabe que las llantas son un factor importante en el consumo de combustible, pero no muchos están conscientes de cuánto. ¿Sabías que la resistencia al rodamiento de los neumáticos, muy frecuentemente subestimada, es responsable de un tercio del consumo de combustible? Sí, leíste bien, 33.3 de cada 100 dólares en diesel. Seguro que ahora te interesa saber más del tema, ¿verdad?

Así que comencemos por el principio, ¿qué es la resistencia a la rodadura? Se trata de una medida que indica cuánta de la energía necesaria para hacer girar las llantas se pierde debido a la fricción con la superficie de la carretera y a un proceso llamado histéresis. La histéresis es el proceso mediante el cual la llanta se dobla al colocar peso sobre ella y luego retoma su forma original mientras rueda.

Una vez que tenemos claro esto, pensemos que, como toda la energía que provee el motor viene del tanque de gasolina, resulta muy importante retener dicha energía. Pues mientras más se utilice para mover el camión, mejor será el millaje obtenido. Y como todos en la industria sabemos, reducir el consumo de combustible es una de las piezas clave para mantener bajos



los costos. Sin embargo, como resulta muy difícil reducir la fricción en el motor o cualquier otra parte del tren motriz, la solución más sencilla es hacerlo en las llantas para así reducir lo más posible la energía que se pierde.

RRF Y RRC

Estas siglas son las correspondientes a los números más usados para evaluar la resistencia a la rodadura de las llantas. La Fuerza de Resistencia a la Rodadura (RRF por sus siglas en inglés) es esencialmente la fuerza requerida para rotar una llanta a 50mph contra un tambor de acero expresada en libras o kilogramos; por otro lado el Coeficiente de Resistencia a la Rodadura (RRC por sus siglas en inglés) se obtiene dividiendo

el RRF entre la carga colocada en ese tamaño de llanta en particular.

El proceso para llevar a cabo esta operación es ridículamente complicado y hay un par de inconvenientes en usar estos números para comparar diferentes marcas de llantas. Si bien el RRF es bastante fácil de comparar, no toma en cuenta el tamaño ni la carga de las llantas, y si bien el RRC sí que los toma en cuenta, hace imposible comparar llantas de diferentes tamaños. Por esta razón las compañías usualmente comercializan sus llantas con términos algo vagos como "20% más eficiente en el consumo de combustible que sus rivales" o "una resistencia a la rodadura 10% menor a su predecesora". Pero bueno, no perdemos la esperanza de que, a medida que se hagan más populares, en algún momento podamos comparar el desempeño de las llantas de una manera que sea más fácil de entender para el usuario final.

EFICIENCIA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE

La tecnología actual presente en las llantas de baja resistencia a la rodadura les da una mejora del 1 a 4mpg en el mejor de los casos. Y si bien esto no parece mucho, cuando haces la cuenta de la cantidad de millas extra que obtienes a lo largo de la vida útil de la llanta, la cifra empieza a ser considerable. Sin embargo, hay que tomar en cuenta ciertos factores. >>>





Primero que nada, es casi inevitable que en algún momento leas en algún foro a alguien que se queja de que sus nuevas llantas de baja resistencia a la rodadura gastan más combustible que sus viejos neumáticos. Esto tiene una explicación simple: las llantas usadas tienen una menor resistencia a la rodadura que las nuevas. Así que cuando pones llantas nuevas en tu camión, es inevitable que tu consumo de combustible suba un poco, sin importar qué tipo de llantas coloques. La única comparación justa sería entre llantas nuevas o con el mismo nivel de uso.

En segundo lugar, cuando usas llantas de baja resistencia a la rodadura hay dos factores que son tan importantes para la eficiencia en el consumo de combustible de un camión como las llantas: el aceite y la presión de aire. Utilizar la cantidad necesaria de aceite en tu camión reduce la fricción en el motor, la cual repercute en el consumo tanto como las llantas. En cuanto a la presión de las llantas, llevarlas incluso ligeramente desinfladas hará que se vayan por la borda cualquier posible ganancia de tus flamantes llantas.

LA TEMPERATURA ES CLAVE

Para que unas llantas tengan buena adherencia sobre la carretera deben mantenerse en un rango óptimo de temperatura. Por encima de él, la llanta se destruye poco a poco, con lo que va perdiendo sus prestaciones; por debajo, simplemente no tiene suficiente agarre. Si alguna vez has visto carreras de coches, seguro que has visto cómo los pilotos calientan las llantas antes de que agiten la bandera verde y también cómo, según pasan las vueltas y se van desgastando, los neumáticos van perdiendo adherencia.

Cuando hablamos de que el calor afecta el comportamiento de las llantas no nos referimos a la temperatura ambiente -aunque sí afecta-, sino a la histéresis que, por sí sola, la histéresis es responsable del 90% de la resistencia a la rodadura de las llantas; por eso la clave es reducir esta resistencia para que el vehículo necesite menos energía para moverse.


Para conseguirlo, los diferentes fabricantes de llantas siguen distintos caminos, aunque todos ellos coinciden en un uso masivo de sílice en el compuesto de la llanta y en un proceso de fabricación diferente al convencional. El resultado es una llanta que mantiene la temperatura en el rango ideal de funcionamiento en la banda de rodadura, de manera que no se transfiera a otras partes de la misma, donde no es necesaria. Para comprar una llanta con baja resistencia a la rodadura, simplemente fíjate que el núme-



ro que la indica sea lo más bajo posible.

En resumen, las llantas de baja resistencia a la rodadura parecen ser una tecnología útil y efectiva para reducir el consumo de combustible. Pero también es cierto que es

aún está en su infancia. Sin embargo, cualquier aditamento que te permita ahorrar dinero en la bomba de combustible suena como un buen negocio. Hoy por hoy, casi todos los fabricantes de llantas tienen algún

modelo con baja resistencia a la rodadura, pero si quieres conocer la lista completa, la puedes encontrar en la página de internet de la Agencia de Protección al Medio Ambiente (www.epa.gov). 



Copyright © 2015 Uniroyal, Inc. All Rights Reserved.

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

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



UNIROYAL

TRANSPORTE LATINO | JUNIO DE 2016

15MTT10145-12H-SP

ALTO VOLTAJE

NIKOLA ONE

NIKOLA MOTOR COMPANY AFIRMA TENER CASI A PUNTO EL PRIMER CAMIÓN CLASE 8 TOTALMENTE ELÉCTRICO, EL CUAL SERÁ CAPAZ DE RECORRER MÁS DE 1,200 MILLAS LLEVANDO UNA CARGA DE 80,000 LIBRAS. SIN DUDA, ESTAMOS FRENTE AL SURGIMIENTO DE UNA NUEVA ESPECIE EN EL TRANSPORTE. »





Desde que comenzaron a aparecer más autos eléctricos en el mercado, sabíamos que era solo cuestión de tiempo para que llegara el primer camión totalmente eléctrico. Fabricado por la Nikola Motor Company, el Nikola One es un tractor Clase 8 capaz de arrastrar 80,000 libras y cuya autonomía de 1,200 millas echa por tierra el viejo prejuicio de que los vehículos eléctricos están confinados a la ciudad. Sí, aún no está lista la versión de producción, pero el prototipo está bastante avanzado, por lo cual vale la pena echarle un vistazo más a fondo.

El Nikola One utiliza un motor eléctrico con una potencia equivalente a 335 HP y una reducción de doble engranaje en cada rueda (6x6) que, al funcionar juntos, le otorgan una potencia de más de 2,000 caballos de fuerza y más de 3,700 lb-pie de torque. Además, gracias a los seis motores eléctricos, todo el torque está disponible desde el momento en que tocas el acelerador, algo que no ofrece ningún vehículo a diesel.

En cuanto a la suspensión, el Nikola One utiliza un sistema independiente diseñado por la propia compañía, el cual está basado en la línea High Mobility de ProTec. Esto es una primicia en el mundo del transporte y sin duda le dará a los conductores uno de los viajes más cómodos de su vida al reducir las vibraciones, reduciendo



así la fatiga. En lo que se refiere al manejo, la compañía asegura que la geometría de la dirección ofrecerá un nuevo estándar en sensaciones y retroalimentación, permitiendo a los conductores enfocarse en el camino.

Muchos de los componentes más pesados del camión están colocados a la altura de los rieles del bastidor o por debajo de estos, bajando el centro de gravedad, lo cual incrementa la seguridad.

Esto se logró parcialmente al eliminar el motor a diesel y la transmisión, así como al hecho de que la cabina está hecha de paneles de fibra de carbono. Quitar el motor no solo elimina la emisión de gases de efecto invernadero, sino que permite tener una cabina más espaciosa y aerodinámica. Como es de esperarse, no hay transmisión, el conductor solamente tiene que encargarse de acelerar, frenar y mover el volante. >>



concepto: **NIKOLA ONE**



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



De almacenar la electricidad se encarga un paquete de baterías de litio-ion de 320 kWh, las cuales se recargan mediante una turbina ubicada a bordo, la cual puede funcionar utilizando gasolina, diesel o gas natural. Esta carga las baterías automáticamente cuando se necesita, eliminando la obligación de detenerte a conectar. La turbina produce casi 400 kW de energía limpia, que le permite al camión subir una pendiente de seis grados a 65mph totalmente cargado. Para dimensionar esto, pensemos que un camión a diesel la podría subir a una velocidad de 35 millas por hora. Además, al comenzar a descender, los motores eléctricos del Nikola One transforman la energía de la frenada en electricidad y la almacenan en las baterías.

TECNOLOGÍA DE PUNTA

Como hay un motor eléctrico en cada rueda, el software del Nikola One provee un control dinámico a cada rueda, denominado "vectorización del torque", el cual se logra al controlar la velocidad y torque de cada una de las ruedas de manera independiente en todo momento. Presente en autos eléctricos, esta es la primera vez que se utiliza en un camión de seis ruedas y permitirá que el Nikola One tome las curvas de manera más segura, doble la capacidad de frenado, mejore la tracción,

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 800V AC Motors

TRANSMISIÓN

- Automatizada de 2 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente

reduzca el desgaste de las llantas y alargue la vida útil de los componentes.

CONFORT

Como la cabina es 30 por ciento más grande que en los camiones habituales, hay mucho espacio para hacer más cómoda la vida del conductor. La puerta de entrada es corrediza y en el interior hay un refrigerador, una pantalla táctil de 15 pulgadas para el sistema de infotainment, un panel de instrumentos de 10", parabrisas panorámico, quemacocos, dos camas de tamaño completo, horno de microondas o y una televisión de 42". Todos estos

sistemas son impulsados por las baterías de 320 kWh, lo cual hace innecesario un generador. En teoría, uno podría pasar casi una semana a bordo usando todos los aparatos sin drenar las baterías al punto de que fuera necesario encender la turbina.

Por último, otra ventaja del Nikola One respecto a los camiones convencionales es que, al tener menos partes móviles (motor, transmisión, filtros de emisiones, diferenciales, etc.), es más ligero. Y esto, además de permitirle mover una mayor carga útil, hace que el costo de operación oscile entre los 20 y 30 centavos por milla, justo la mitad del costo de uno a diesel, que ronda las 40 a 60 centavos por milla. Y por si esto fuera poco, el camión está diseñado para funcionar en convoy, lo cual permitirá que un solo conductor opere hasta cinco camiones -una vez que terminen satisfactoriamente el periodo de pruebas en Nikola Motor Company, claro-.

Ciertamente todo esto suena demasiado bueno para ser verdad y hay que tomarlo con cierta reserva hasta ver qué tal se comporta el camión en condiciones reales de uso. Pero lo que es un hecho es que la tecnología está avanzando a pasos agigantados y quizá veamos el primer camión eléctrico en la carretera antes de lo que muchos habíamos pensado. **57L**

BUGATCHI

THE RIGHT LOOK
RIGHT NOW



Shop the new
bugatchi.com



REVERSA A HORAS DE SERVICIO

NOTICIAS LEYES

PASAN LOS MESES Y EN EL GOBIERNO NO TERMINAN POR PONERSE DE ACUERDO SOBRE QUÉ HACER CON LAS REGLAS SOBRE HORAS DE SERVICIO. ESTE MES, CADA UNA DE LAS CÁMARAS PRESENTÓ UNA PROPUESTA PARA CAMBIAR LAS NORMAS, FALTA VER SI ALGUNA DE ELLAS LOGRA SUPERAR EL ARDUO CAMINO DE CONVERTIRSE EN LEY. »



Un nuevo mes, una nueva discusión sobre la regla de Horas de Servicio. El 17 de mayo, el Comité de Apropiaciones de la Cámara de Representantes dio a conocer el texto de un proyecto de ley de financiación del Departamento de Tránsito (DOT por sus siglas en inglés) para el año fiscal 2017 donde se revierte la regla de Horas de Servicio para los transportistas a las que estaban vigentes en diciembre de 2011, es decir, nada de requerimientos de descanso de 1 a 5 de la mañana y sin límites semanales de reinicio.

Esta medida no liga los cambios al estudio sobre el inicio de 34 horas que actualmente está siendo evaluado por la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés), una desviación de las previsiones específicas para transportistas que fueron aprobadas por el Congreso en años recientes. Tampoco está alineada con la propuesta de ley de financiación para el DOT del Senado, la cual liga el futuro de las reglas de Horas de Servicio a las conclusiones del estudio de la FMCSA y podría establecer un nuevo tope de 73 horas semanales a los límites de horas de servicio para los transportistas.

Por su parte, la propuesta de la Casa de Representantes simplemente reinstauraría las regulaciones sobre el reinicio de 34 horas que estaban vigentes el 26 de diciembre de 2011, anulando los resultados y conclu-



siones del estudio de la FMCSA. Eso sí, se mantendría vigente el descanso de 30 minutos).

La propuesta también detiene el trabajo de la FMCSA sobre la regla de Aptitud para la Seguridad en el Servicio propuesta en enero hasta que las reformas a la Ley FAST de 2015 sean implementadas. Importantes grupos de transportistas y algunos congresistas han discrepado del apoyo de la FMCSA en partes de la arquitectura del





Sistema CSA de Medición de la Seguridad. el Congreso exigió a la FMCSA eliminar de la vista del público las clasificaciones percentiles y alertas SMS BASIC, así como tampoco usarlas en forma alguna para calificar a los transportistas hasta que desarrolle e implemente reformas al sistema. Aún así, la agencia siguió adelante con la regla de Aptitud para la Seguridad en el Servicio, argumentando que no contraviene las previsiones de la Ley FAST. >>



**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.



QUÉ DICE EL SENADO

Por otro lado, el Senado aprobó arrolladamente una propuesta de ley de financiación para el transporte el 19 de mayo, la cual podría cambiar las reglas sobre horas de servicio para los camioneros, la cual liga el futuro de estas normas al estudio en que la FMCSA ha estado trabajando desde principios del año pasado. Aquí se prevén dos posibles resultados: el primero es un regreso a las reglas de 2013 que atañen al reinicio de 34 horas; la segunda sería un regreso a las reglas de reinicio de 2011. El proyecto de ley de financiación de Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano para el año fiscal 2017 fue aprobado con una votación de 89-8.

Según la propuesta del Senado, si el estudio de la FMCSA concluye que los cambios implementados en el 2013 son mejores para los niveles de seguridad y fatiga de los conductores, entonces regresaría el requerimiento de que un reinicio incluya dos periodos de descanso de 1 a 5 de la mañana, así como el límite de reinicio a una vez por semana. En caso contrario, es decir, que es más seguro que no haya límites de reinicio, enton-

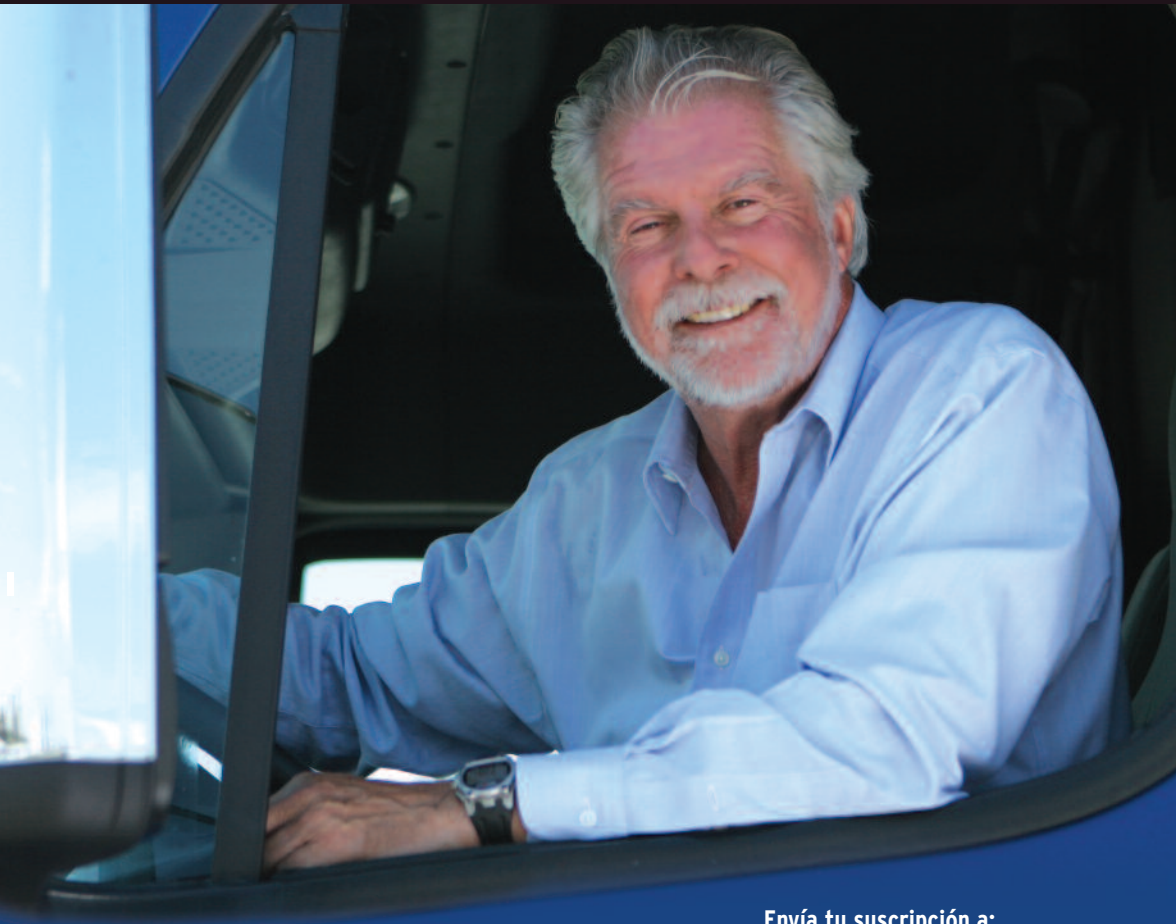


ces entraría un límite de 73 horas al tiempo que se puede estar en servicio durante un periodo de 7 días. Según el texto de la propuesta, el periodo de siete días "se adelanta un día a la media noche de cada día".

Los actuales límites de 60 horas de manejo en 7 días y 70 horas al volante en 8 días permanecerían intactos. Además de los cam-

bios en horas de servicio, la propuesta del Senado también establece una fecha límite de seis meses para la publicación de la propuesta del DOT para exigir el uso de limitadores de velocidad en camiones pesados. Por último, la propuesta también asigna una partida de fondos federales para el estudio y utilización de vehículos autónomos. [TL](#)

SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____
 Email _____
 Domicilio _____
 Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____
 Teléfono _____ Fecha _____
 Firma _____
 Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota
 Encargado de mantenimiento
 Técnico
 Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner
 International
 Kenworth
 Volvo
 Peterbilt
 Western Star
 Mack
 Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo
 Truck Stop
 Taller independiente
 Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California
 11 Western
 48 Estados
 Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell
 Lucas Oil
 Mobil
 Chevron
 Texaco
 Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses
 1 año
 2 años
 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit
 CAT
 Cummins
 Volvo
 Mack
 International

Su neumático preferido

- Firestone
 Michelin
 Dayton
 Hankook
 BFGoodrich
 Goodyear
 Dunlop
 Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo
 La comodidad
 La potencia
 La velocidad

Su edad es:

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





www.moodsofnorway.com

7964 Melrose Ave. Los Angeles



moods of norway

TRÁTALA A TIEMPO

RECONOCE LOS SÍNTOMAS DE DEPRESIÓN

NO DEJES QUE LA DEPRESIÓN TOMÉ LAS RIENDAS DE TU VIDA. RECONOCE LOS SÍNTOMAS Y SEÑALES DE ADVERTENCIA PARA QUE PUEDAS ACTUAR A TIEMPO Y RECUPERES NUEVAMENTE LA ALEGRÍA DE VIVIR. »





Debido a los altibajos de la vida es normal que todo el mundo se sienta triste de vez en cuando, pero si sentimientos de vacío y desesperación han tomado el control de tu vida y no se van, es posible que padezcas de depresión. La depresión es una enfermedad que hace difícil funcionar y disfrutar la vida, pues simplemente sobrellevar el día puede ser todo un desafío. Pero no importa lo mal que te sientas, es posible mejorar. Entender cuáles son las señales, síntomas, causas y tratamiento de la depresión es el primer paso para superar este problema.

La depresión es un trastorno emocional muy común que afecta a muchísimas personas en el mundo; de hecho, se calcula que 350 millones de personas de todas las edades han padecido síntomas de depresión y que casi 13 por ciento de los norteamericanos toman antidepresivos —una cifra que escala hasta el 25 por ciento en mujeres de entre 40 y 60 años. La depresión no es solamente sentirte triste ante los infortunios de la vida, sino que cambia la manera en la que piensas, sientes y llevas a cabo tus actividades diarias. Puede agotarte e interferir con tu capacidad para trabajar, estudiar, comer, dormir y gozar la vida.

Si bien algunas personas describen la depresión como tristeza o “vivir en un hoyo negro”, otras no sienten lo mismo. Se sienten sin vida, vacíos y apáticos, los hombres a veces pueden estar enojados e inquietos. No importa cómo experimentes la depresión, no tratarla puede ser sumamente debilitante. Además de tomar medicamentos, se ha demostrado que hacer cambios a tu estilo de vida es muy eficaz para tratar las depresiones suaves o moderadas.

SÍNTOMAS DE DEPRESIÓN

La depresión varía de persona a persona, pero hay algunas señales y síntomas comunes. Mientras más síntomas tengas, más fuertes sean y más hayan durado, es más probable que estés enfrentándote a una depresión. Los síntomas incluyen:

- Sentimientos de desesperación e impotencia. Un panorama sombrío, nada mejorará nunca y no hay nada que puedas hacer para mejorar tu situación.
- Pérdida de interés en actividades diarias. Desinterés en pasatiempos, actividades sociales que antes disfrutabas, incluso el sexo. Has perdido tu capacidad de sentir alegría y placer.

¿ESTÁS DEPRIMIDO?

Si puedes identificarte con varias de las siguientes señales y síntomas -especialmente las dos primeras- y simplemente no desaparecen, es posible que padezcas depresión.

- Te sientes desesperado y desamparado.
- Has perdido interés en amigos, actividades y cosas que solías disfrutar.
- Te sientes cansado todo el tiempo.
- Tu apetito y sueño han cambiado.
- No puedes concentrarte y tareas antes fáciles se te complican.
- No puedes controlar tus pensamientos negativos, sin importar cuánto lo intentes.
- Estás mucho más irritable o agresivo de lo normal.
- Consumes más alcohol de lo normal o tienes una conducta imprudente.



- Cambios de apetito o peso. Ganar o perder mucho peso -cambios de más del cinco por ciento del peso corporal en un mes-.

- Cambios al dormir. Insomnio, despertarte en la madrugada o dormir de más.

- Enojo o irritabilidad. Sentirte agitado, inquieto o incluso violento. Tu nivel de tolerancia es bajo y todo te molesta.

- Pérdida de energía. Sentirte fatigado, lento y sin fuerzas. Todo tu cuerpo se siente pesado e incluso las tareas pequeñas son agotadoras y te toma mucho tiempo completarlas.

- Auto-aversión. Sentimientos fuertes de inutilidad o culpa. Te criticas duramente por las faltas y errores que percibes.

- Conducta imprudente. Realizas conductas evasivas como abuso de sustancias, apuestas de manera compulsiva, manejas de forma imprudente o haces deportes peligrosos.

- Problemas de concentración. Tienes problemas enfocándote, tomando decisiones o recordando cosas.

- Dolores y achaques inexplicables. Un incremento en padecimientos físicos como dolores de cabeza, de espalda, musculares o de estómago.

CAUSAS DE DEPRESIÓN

Entre los factores de riesgo que te hacen más vulnerable a la depresión se encuentran:

- Soledad y aislamiento
- Falta de apoyo social
- Experiencias de vida estresantes recientes
- Historial familiar de depresión

- Problemas maritales o de relación
- Presiones financieras
- Traumas o abusos infantiles

- Abuso de alcohol o drogas
- Desempleo o subempleo
- Problemas de salud o dolor crónico >>

TROQUERO.NET

OBTENGA SU PROPIA AUTORIDAD

MC / DOT ■ IFTA ■ Cuenta De Placas ■ Lista De Brokers y Clientes ■ Venta De Trocas
Consultante Personal ■ Servicios De Auditoria ■ Resolvemos Problemas Con El DOT

ESTAMOS LISTOS
PARA AYUDARLO

LLAME HOY
1.844.878.2534

PARA UNA CONSULTA
GRATIS!

SOMOS LA ÚNICA COMPAÑÍA
que ofrece entrenamiento gratis
hasta que reciba su primer cheque

También ofrecemos colocación
de empleo para transportistas

INFO@TROQUERO.NET





LA CAUSA DETERMINA EL TRATAMIENTO

Entender la causa subyacente de la depresión puede ser de ayuda para superar el problema. Por ejemplo, si estás deprimido por un empleo sin futuro, lo mejor que puedes hacer es encontrar una profesión más satisfactoria, no tomar un antidepresivo. Si te mudaste hace poco a una nueva zona o ciudad y te sientes solo o triste, encontrar nuevos amigos probablemente hará más para mejorar tu estado de ánimo que ir a terapia. En tales casos, la depresión se soluciona cambiando la situación.

RECUPERACIÓN

Dejar atrás la depresión requiere que actúes, pero hacerlo cuando uno está deprimido puede ser difícil. La clave es comenzar con pequeñas metas y avanzar poco a poco, tratando de hacer un poco más cada día. Sentirse mejor toma tiempo, pero puedes acercarte a ello tomando elecciones positivas para ti.

BUSCA APOYO

El aislamiento alimenta la depresión, así que el primer paso es ponerte en contacto con tus amigos o seres queri-

dos, incluso si tienes ganas de estar solo y no quieres ser una carga para los demás. La verdad es que la mayoría de las personas se sienten halagadas si confías en ellas lo suficiente para hablarles con sinceridad. El simple hecho de hablar con alguien cara a cara sobre cómo te sientes puede ser de gran ayuda. Y no se trata

de dicha persona te solucione la vida, basta con que el o ella sean buenos escuchas, alguien que te escuchará atentamente sin distraerse o juzgarte. Si sientes que no tienes a nadie con quien hablar, nunca es tarde para comenzar a hacer nuevas amistades y mejorar tu red de soporte.

MUÉVETE

Cuando estás deprimido, el simple hecho de salir de la cama es todo un reto, ya no digamos ejercitarse. Pero hacer ejercicio de manera regular puede ser tan efectivo como tomar un antidepresivo para contrarrestar los síntomas de la depresión. Además, es algo que puedes hacer en cualquier momento para mejorar cómo te sientes. Da una caminata corta o escucha algo de música y baila un poco. Comienza con pequeñas actividades y avanza poco a poco. >>>



WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



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

automundo

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

**¿Que Pasa?
VEGAS**

ESTILOHOGAR

PLAYBOY
Latino



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING

Lo ideal es hacer por lo menos 30 minutos de ejercicio cada día, pero puedes dividir ese tiempo en tres ráfagas de actividad de 10 minutos. No necesitas ir a un gimnasio o correr medio maratón. Elige una actividad que disfrutes, de modo que sea menos probable que desistas. Los mayores beneficios para combatir la depresión vienen de ejercicios rítmicos como caminar, levantar pesas, nadar, practicar artes marciales o bailar, en los cuales mueves piernas y brazos. Añadir un elemento de conciencia es particularmente efectivo si tu depresión se debe a un trauma no resuelto. Enfócate en cómo se siente tu cuerpo cuando te mueves –la sensación de tus pies al tocar el piso, por ejemplo, o el viento en tu piel–.

COME SALUDABLE

Lo que te llevas a la boca tiene un impacto directo en cómo te sientes, de ahí la importancia de llevar una dieta balanceada. Come más ácidos Omega-3 para mejorar tu estado de ánimo. Las mejores fuentes son pescados grasos como el salmón, arenque, caballa, anchoras y sardinas. Trata de incluir en tu dieta alimentos ricos en nutrientes como plátanos (el magnesio disminuye la ansiedad, la vitamina B6 promueve la atención, los triptófanos

aumentan los niveles de serotonina) y espinacas (el magnesio y el folato reducen la agitación y mejoran el sueño).


Reduce al mínimo los azúcares y carbohidratos refinados. Puede que se te antojen bocadillos muy azucarados, panes horneados

o comidas reconfortantes como pasta o papas a la francesa, lo malo es que estos alimentos “agradables” te llevan a un bajón rápido de energía y estado de ánimo. Bájale a alimentos que pueden perjudicar tu estado de ánimo como la cafeína, alcohol, grasas trans y cosas con muchos conservadores u hormonas.

BUSCA AYUDA PROFESIONAL

Si el apoyo de tu familia o amigos y los cambios positivos a tu estilo de vida no son suficientes, busca ayuda de un profesional médico de la salud. Entre los tratamientos para combatir la depresión están:

La terapia puede ayudarte a entender mejor tu depresión y ayudarte a motivarte para tomar las acciones necesarias para prevenir que regrese.

Tomar un medicamento puede ser necesario si tienes pensamientos suicidas o violentos. Pero si bien puede ayudar a aliviar los síntomas en algunas personas, no es una cura y no suele ser una solución a largo plazo. Además, suelen tener efectos secundarios y síndrome de abstinencia, por lo que es importante que conozcas todos los hechos para tomar una decisión informada antes de comenzar a tomar algo. 





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

UTILICE TECNOLOGÍA DE AVANZADA



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



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

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

Hecho en USA • Bardahl.com



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

CLAVES PARA TRIUNFAR COMO PROPIETARIO-OPERADOR



5 COSAS A EVITAR Y 5 QUE HACER PARA TRIUNFAR COMO UN PROPIETARIO/OPERADOR

HAY MUCHOS FACTORES QUE INFLUIRÁN EN CÓMO TE IRÁ EN TU NEGOCIO CUANDO DECIDES INDEPENDIZARTE, COMO LA RELACIÓN QUE TENGAS CON EL OPERADOR O CLIENTE, PERO HAY OTROS MÁS QUE TE COMPETEN SOLO A TI Y NO DEBES PASARLOS POR ALTO SI QUIERES QUE TU EMPRESA PROSPERE. »»



¿Quién en esta vida no quiere ser su propio jefe? Sin pensarlo mucho, es una situación que tiene muchas ventajas, como un nivel de libertad al que es imposible acceder cuando eres un empleado, teniendo que cumplir horarios independientemente de si hay trabajo que hacer o no. Claro que ser tu propio jefe tiene también enormes riesgos -y satisfacciones- pues ahora el peso de cada decisión, buena o mala, lo sientes tu directamente y no tienes a nadie más a quién señalar como responsable.

Y como sabemos que ser quien toma las decisiones no es fácil, en Transporte Latino te queremos ayudar a que tu vida como Propietario-Operador te sea más sencilla; y es que muchas veces uno puede cometer errores que más adelante le complican la existencia, como hacer un presupuesto basado en tus mejores resultados y no en promedios anuales. O decidir trabajar para un solo cliente para poder pasar más tiempo en casa, solo para descubrir más adelante que tener el camión estacionado en el garaje no te genera ni un dólar. Así que te vamos a platicar cinco grandes errores que te pueden hacer la vida de cuadritos para que no los cometes.

1. Asumir que la garantía de un camión nuevo quiere decir que no tendrás ningún costo de mantenimiento.

2. Dar por sentado que un motor grande y potente remolcando una carga ligera obtendrá un mejor rendimiento de combustible que un propulsor más pequeño, y asumir que el

camión tendrá las cifras de consumo que prometió el agente de ventas durante todo el año y en cualquier circunstancia.

3. Cuando empiezas un nuevo trabajo, y





habiendo checado hojas de viaje y declaraciones de ingresos de otros conductores, asumir que tu ética de trabajo es al menos tan buena como la de ellos, y que serás feliz haciendo el trabajo

necesario para producir los grandes ingresos.

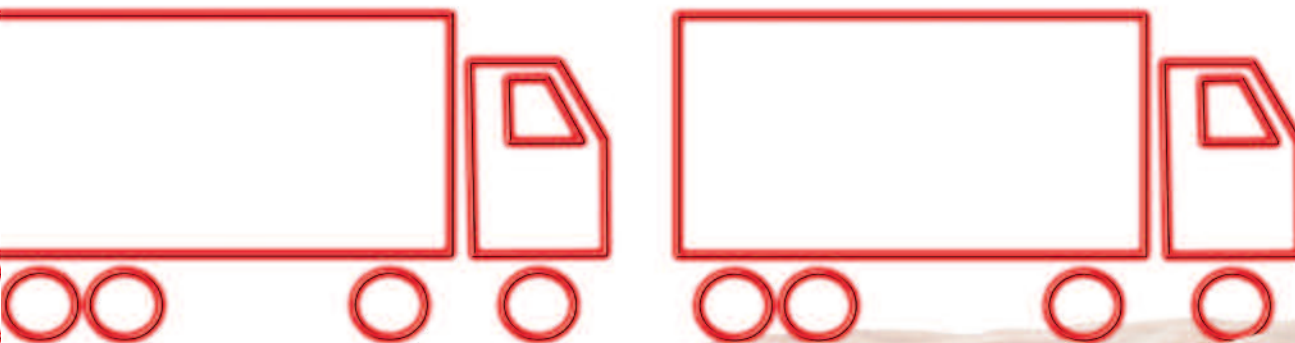
4. Creer cualquier cosa que un reclutador te diga que está involucrado en el trabajo, y asumir que todo puede cambiar



fácilmente si así lo deseas.

5. Dar por sentado que siempre habrá trabajo, y vivir (y hacer presupuestos) como si tus costos y utilidades nunca fueran a cambiar.

Quizá esto pueda parecer muy pesimista, pero estos errores son más comunes de lo que uno cree, al menos algunas veces en casi todos los casos. Es nuestra naturaleza ser optimistas, pero cuando eres el encargado de un negocio, solo tu puedes tomar la decisión correcta. Ya sea manejando un solo camión o una flota grande, tienes que hacer lo que es mejor para el negocio. Tomar buenas decisiones requiere estar informado y tener conocimientos; y no hay mejor forma de enterarse de cualquier cosa que preguntando. De ahí que uno de los errores más comunes -y graves- tanto de operadores nuevos como experimentados sea no hacer suficientes preguntas. El segundo quizá sea ver el mundo demasiado color de rosa. »



EL LADO POSITIVO

Ahora bien, como no queremos asustarte ni decir que ser un propietario-operador es una mala idea -al contrario-, también te compartiremos cinco cosas que debes hacer para tener éxito como un propietario-operador.


1. Entiende y acepta que la gente te pagará solo por el trabajo que hagas. Si estás dispuesto a trabajar más y asumir más responsabilidades, ganarás más. Nadie gana \$2.50 la milla en una simple operación de enganche y arrastre.

2. Construye relaciones a largo plazo. Brincar de un transportista a otro solo cuesta dinero, y la razón por la que tienes que hacer esto es probablemente porque no investigaste lo suficiente antes de empezar a trabajar. Tarifas, costos, clientes, registros de seguridad, relaciones internas... todo esto afecta tu operación. Entérate bien de a dónde te estás metiendo antes de que firmes para que no tengas que renunciar y volver a empezar de cero en tres meses.

3. Entiende cómo funciona la economía y el tipo de negocio al que te estás metiendo. Evita sectores que estén en recesión. Busca transportistas que trabajen para industrias en crecimiento, tengan buenas y largas relaciones de negocios tanto con sus clientes como con sus conductores. Aquellos que tienen una alta rotación de personal no son los más indicados para construir una relación de largo plazo.

4. Mantén realistas tus expectativas de ingresos y ganancias, y realiza tu presupuesto pensando en la época de "vacas flacas". Conoce bien tus costos y vive dentro de tus posibilidades. Esto aplica especialmente al momento de elegir tu camión, configúralo de modo que puedas exprimirle hasta el último centavo y manéjalo como si tu vida dependiera de ello.

5. No pierdas de vista que el hecho de que el transporte es un negocio y un camión es solo una herramienta. Es fácil enamorarte de la carretera y un camión grande y reluciente. Muchos propietarios-operadores han logrado todo esto y más, pero les tomó varios años de duro trabajo y buena planeación llegar a donde están.

Sí, a todos nos ha pasado que pensamos que el éxito en un negocio es un derecho que todos tenemos, pero no es así. El éxito es una recompensa a un plan de negocios bien ejecutado. 



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

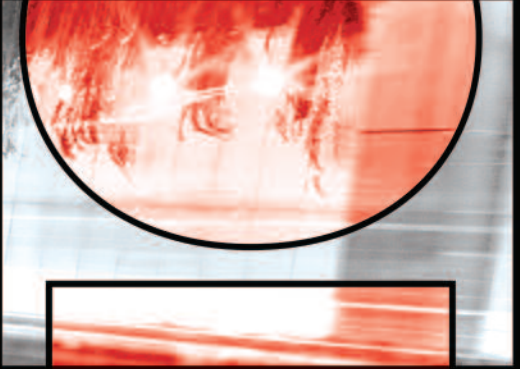
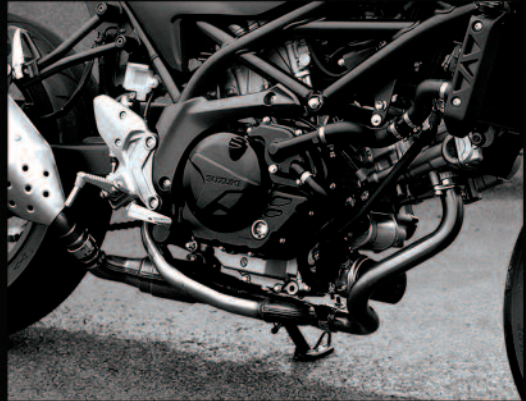




¡HA VUELTO!

SUZUKI SV650 ABS

SUZUKI CONTINÚA LA EVOLUCIÓN DE LA LÍNEA SV650 CON ESTA MOTOCICLETA MODELO 2017. BASÁNDOSE EN EL ÉXITO DE LA SV650 ORIGINAL QUE SE VENDIÓ ENTRE 1999 Y 2008, A LA QUE SIGUIÓ LA SFV650 "GLADIUS", ESTA MOTOCICLETA LLEVA EL ADN DE LA FAMILIA SV A UNA NUEVA GENERACIÓN. »





POR: TRANSPORTE LATINO / MANNY MARTÍNEZ

Cuando Suzuki anunció que la SV650 desaparecería después de 2008, muchos de quienes gustábamos de esta moto nos sentimos algo decepcionados, pues su reemplazo -la SFV650 "Gladius"- tenía una apariencia menos ruda. De hecho, se sentía algo femenina, pues líneas curvas reemplazaron lo que antes eran ángulos marcados. No es que tengamos un problema con lo femenino, es solo que no nos hacía mucho sentido reemplazar una agresiva moto naked con una más delicada. Afortunadamente, Suzuki dio vuelta a la página y la aclamada SV650 está de regreso. Como ocurrió en el pasado, esta moto reemplazará la Gladius, así que si eres fan de esta moto, más te vale hacerte de una pronto, porque dejarán de venderla.

DISEÑO

Oficialmente, Suzuki cataloga a la SV650 como una moto "standard", pero para muchos esta es una moto naked deportiva. El faro es minimalista como el que más, el bastidor está expuesto y el arreglo del motor deja poco a la imaginación, todo lo cual, en nuestro libro, son las características esenciales de una moto naked. De hecho, el faro aporta un toque algo retro, pues es redondo, como en las motos de antaño.

En la rueda delantera hay una salpicadera diminuta, mientras que la trasera está colocada debajo del bastidor para darle a la moto una apariencia limpia, sin que nada le sobre. Solo está lo esencial. Y para que vean que no estamos exagerando, esta moto ya no ofrece un carenado de manera opcional, ahora la puedes pedir naked, naked y también naked. Lo que más te guste. Las líneas típicas de una moto de calle están ahí y el triángulo del conductor lo colocan en la clásica posición de jockey de una moto deportiva. Sí, el manubrio no te "jala" hacia delante y abajo como lo haría una superdeportiva, pero sí te invita a tomar una posición de manejo agresiva, inclinado hacia el frente.

La altura del asiento de 30.9 pulgadas, la delgada cintura y un peso de 434 libras -18 más ligera que su prede-

moto: **SUZUKI SV650 ABS**



cesora- hacen que la SV650 sea muy fácil de manejar a baja velocidad, incluso cuando la estás estacionando. Esto, además de un precio contenido y una cilindrada mediana -650cc-, hacen de esta moto una buena opción para pilotos que están buscando subir de categoría a algo más potente, o incluso podrías aprender a manejar en ella. Así de sencillo es llevarla.

CHASIS

El no tan discreto bastidor trellis está hecho de tubos de acero, nada de aluminio en esta moto, incluso el basculante es de acero. Un arreglo enfatizado en el motor utiliza la cubierta de éste como una parte estructural para completar el bastidor, lo cual aligera éste y hace fácil acceder al motor para darle mantenimiento o repararlo.

En cuanto a la suspensión, no le hubieran venido mal unas horquillas invertidas en el eje delantero, pero el bajo peso hace que los amortiguadores de 41mm sean suficientes -además, esto ayuda a mantener contenido el precio -. La suspensión delantera no puede ser ajustada, pero tiene un viaje de 4.9 pulgadas, más que suficiente para circular en ambientes urbanos, que es el hábitat de esta motocicleta. Atrás hay un solo amortiguador que recorre 2.48 pulgadas y tiene una precarga ajustable en 7 pasos. >>

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

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V-twin de 645cc enfriado por líquido

TRANSMISIÓN

- Altura del asiento
- 30.9 pulgadas

LLANTAS

- 120/70 ZR17 adelante y 160/60 ZR17 atrás

PESO

- 434 libras

PRECIO

- \$7,499

Los rines de aleación de cinco rayos son de 17 pulgadas y están disponibles en color negro o en un muy atractivo azul metálico. A pesar de su bajo peso y cilindrada, la dotaron de dos discos de freno de 290mm en la rueda delantera, los cuales son aprisionados por dos cálipers Tokiko. Atrás hay un disco de 240mm y un solo pistón de freno. Una gran novedad para la SV650 2017 es la incorporación del sistema ABS construido por Nissin, el cual pesa 1.8 libras menos que el modelo que reemplaza, ofreciendo el mismo nivel de seguridad.


MOTOR

Pero pasemos a lo que más le interesa a muchos, el corazón de la moto. Suzuki modificó su motor 650 para aumentar la potencia y añadir varias características interesantes. Pero empecemos por el principio. Se trata de un motor en V-twin enfriado por líquido de 645cc. Parece simple, ¿no? Pero un vistazo más cercano revela que hay mucho más de lo que ves. Un Compuesto de Material Electroquímico de Suzuki (SCEM por sus siglas en inglés) recubre las paredes del cilindro para reducir la fricción, al igual que la nueva resina que recubre la falda del pistón. Y hay mucho más, pero pasemos mejor a hablar de la magia electrónica que acompaña a este propulsor.

El Módulo de Control del Motor se encarga de supervisar la operación del propulsor de varias formas. Lee la presión de entrada y los niveles de oxígeno para mantener adecuada la proporción estequiométrica y mantener bajo control



las emisiones. Además, el Control de Velocidad en Ralentí Integrado en el Cuerpo de Aceleración ayuda al momento de arrancar en frío, y suaviza las transiciones a lo largo de la banda de potencia, mientras que la Válvula de Aceleración Dual, alojada en los cuerpos de aceleración de 39mm, suaviza aún más la entrega de potencia. En cuanto a la transmisión, lleva una caja de seis cambios con radios cortos y un sistema de arranque fácil que te permite arrancar la moto sin tener que presionar la manija del clutch.

En resumen, la nueva Suzuki SV650 ABS es una gran opción si estás buscando una motocicleta de media cilindrada y te gusta la onda naked. De otro modo, ni siquiera lo pienses. A nosotros nos parece una gran movida por parte de Suzuki, pues regresa a las calles una de nuestras naked favoritas. A ti, ¿qué te parece? 



moto: **SUZUKI SV650 ABS**

XSR900™

PART SPORT. PART HERITAGE. TOTAL YAMAHA.

BOLT® C-Spec



The 2016 XSR900 and New Sport Heritage Line.

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

SR400™



Inspired by the past. Engineered for the future.

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

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



XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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




servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO



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

WANT MOMENTS OR STORIES YOU'LL



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

LIVE YOUR LEGEND.™ GET STARTED AT H-D.COM/TODAY

TO REMEMBER,
NEVER FORGET?

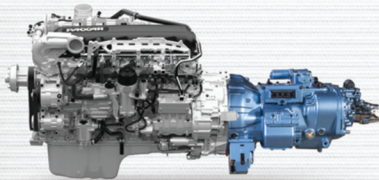




579

SUPERIOR ECONOMIA DE COMBUSTIBLE DISPONIBLE EN DOS PODEROSOS EQUIPOS

579 EPIQ



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

Visita www.peterbilt.com para más información.

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

