

KENWORTH T470

VOLVO FH16

FORD TRANSIT 2018

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** ● **2017**

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



RAM 1500
POWER WAGON 2017

AMERICANO PINNACLE

UN BUEN NIVEL DE EQUIPAMIENTO, MOTORES POTENTES Y EFICIENTES -INCLUSO DE GAS NATURAL-, TRANSMISIONES EFICACES, GRAN CAPACIDAD DE CARGA Y EXCELENTE DURABILIDAD, SON SOLO ALGUNOS ARGUMENTOS CON LOS QUE EL PINNACLE LLEVA SOBRE LOS HOMBROS LA RESPONSABILIDAD DE DAR LA CARA EN LA CARRETERA POR MACK

Mack® Pinnacle™
Coconino National Forest.
Flagstaff, Ariz.

Entregando el
Carril de la Victoria
37 veces al año.

A La
Marcha.

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

Más información en MackTrucks.com/LetsMove

Official Hauler of  NASCAR™

NASCAR is a registered trademark of the National Association for Stock Car Auto Racing, Inc.



MACK



Pinnacle™
AB Sleeper

Pinnacle™
AF DayCab

Pinnacle™
AB DayCab

NACIDO PARA SERVIR.



PAG. 18

MACK PINNACLE

Un buen nivel de equipamiento, motores potentes y eficientes -incluso de gas natural-, transmisiones eficaces, gran capacidad de carga y excelente durabilidad, son solo algunos argumentos con los que el Pinnacle lleva sobre los hombros la responsabilidad de dar la cara en la carretera por Mack, pues es el único modelo para arrastres largos de la marca.



26

VOCACIONAL

KENWORTH T470

Desde hace ya ocho años, el Kenworth T470 ha demostrado ser un vocacional capaz de realizar el trabajo necesario con una movilidad más que adecuada en los apretados espacios ciudadanos. Se trata de un multifacético vehículo que puede adaptarse fácilmente para tareas vocacionales o municipales.



32

DEL MUNDO

VOLVO FH16

El Volvo FH16 es uno de los camiones para arrastres largos más atractivos y cómodos del mundo, pero debajo de esa cara bonita se esconde una bestia capaz de mover toneladas de carga con una excelente eficiencia de combustible y una confiabilidad a prueba de balas.



40

UTILITARIO

FORD TRANSIT 2018

Desde su aparición en suelo americano en 2014, la Transit revolucionó el segmento gracias a sus tres eficientes motores, una gran capacidad de carga y la enorme versatilidad que le dan sus tres carrocerías y alturas de ejes de techo, y sus dos distancias entre ejes.

NPR HD



ARRIENDA EL ISUZU #1 EN VENTAS

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

PAGO MENSUAL
\$699
DEL ARRENDAMIENTO

PLAZO
48
MESES

\$1,398*
AL FIRMAR EL ARRENDAMIENTO

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

Visita tu distribuidor local Isuzu para más información

www.isuzucv.com



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

© 2017 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.



**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the
App Store



PAG.

54

UBER PARA EL TRANSPORTE

La empresa más conocida de transporte de pasajeros on-demand presentó oficialmente su aplicación para emparejar cargas con transportistas. Su apuesta inicial es trabajar con el segmento de propietarios-operadores y flotas pequeñas y, todo parece indicar, podría ser el inicio de un momento muy interesante para los conductores.



60

SALUD

VIVE MÁS Y MEJOR

Si bien la idea de este artículo no es que aprendas cómo vivir tanto tiempo como Matusalén (969 años, según la Biblia); sí se trata de que mejores la calidad de tu vida durante el tiempo que te toque estar aquí. Por ello, te contamos que puedes comer para que tu cuerpo este "afinado" lo mejor posible.



74

EN LA RUTA

¡AGÁRRALA BIEN!

No llevar la carga asegurada de manera correcta te puede ocasionar muchos dolores de cabeza. No solo porque este año será lo que los inspectores tendrán en la mira durante Roadcheck, sino porque una carga mal sujeta puede causar un accidente en la carretera o algún desperfecto a tu camión.



88

MOTO

JUSTO AL BLANCO

Yamaha entra a la pelea de las scrambler con una motocicleta que hará las delicias de los fanáticos de esta tendencia. Con un precio amigable, buenas prestaciones y un diseño retro a más no poder, seguramente se venderá como pan caliente en un nicho cada vez más popular.

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8.
Advertising: 888.628.2188 **Distribution** T.L.P. Distribution 310.429.0250

Editor & Publisher Edgardo Daniel Iorio
[publisher@transportelatino.com]
Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

Art Director Luz Lezama
[luz.lezama@transportelatino.com]
Digital Platforms Mariana Montero
[mariana.montero@transportelatino.com]

Contributors Ivo Cutzarida, Sergio Andrade, Diego Guerra, Sonia Garcia, Pablo Olavarrieta, Raquel Aviles, Moises Saldivar

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

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

BPA
WORLDWIDE
CONSUMER
Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.

**ARBOL
PUBLISHING**

automundo

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

MODA

ESTILOHOGAR

**¿Qué pasa?
VEGAS**

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

JUNIO DE 2017 | **TRANSPORTE LATINO**

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

HOW TO BE A **LATIN LOVER**



Watch and learn this April

LIONSGATE



PRATELION

© 2011 PrateLion, LLC. All Rights Reserved.

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.




RODEMOS SEGUROS

Este mes se llevará a cabo la jornada de International Roadcheck, que en esta ocasión se condensará de una semana a un periodo de 72 horas, la cual pondrá mucho énfasis en el aseguramiento de la carga pero, como la mayoría de ustedes sabrá, que pongan especial atención en una cosa no quiere decir que descuiden las otras. Por eso es que en esta jornada se llevan a cabo miles de inspecciones Nivel I, que son las más exhaustivas realizadas por los oficiales encargados de hacer valer las regulaciones en seguridad.

Así que, amigos, si bien sabemos que hacer una inspección previa a cada viaje para verificar el estado del camión puede ser pesado, es la mejor manera de darte cuenta si hay algo que deba ser reparado. La verdad, es mejor darse cuenta uno mismo a que nos lo señale un inspector. Revisen sus camiones, amigos, y no solo evitarán problemas con la ley, sino que contribuirán a que nuestros caminos sean más seguros.

Por otro lado, este mes les presentamos los servicios de bypass de una empresa muy reconocida, Drivewyze, la cual afirma tener la mayor cantidad de puntos de bypass en el país. Independientemente de si esto es cierto o no, lo que sí es un hecho son las ventajas que te da el utilizar los servicios de este tipo de empresas.

Según un estudio realizado por el Departamento de Tránsito en el 2007, un solo bypass le puede ahorrar a una flota aproximadamente \$8.68. Cifra a la que se llegó tomando en cuenta los costos por minuto en promedio de las operaciones de camiones de uso rudo.

De acuerdo al estudio, esto se traduce en ahorros de \$3.2 a \$219.4 millones por compañía en un periodo de 10 años; es decir, al menos \$320,000 al año. Esto claro, variará mucho según el tamaño de la empresa, pero basta para darse una idea de lo conveniente que puede ser utilizar los servicios de bypass. 

Edgardo Iorio, Publisher



EDITORIAL

8

JUNIO DE 2017 | TRANSPORTE LATINO

LIBERATE

con un

MES GRATIS DE PREPASS.



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



PrePass.com/Regalo
877-836-8412

Utilizar el código "Transporte" por un mes gratis.

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

DA CUMMINS VISTO BUENO A ADITIVO

HECHO HISTÓRICO

Por primera vez en la historia de la compañía, Cummins ha avalado oficialmente un aditivo para combustible al recomendar dos productos de Power Service: Diesel Kleen + Cetane Boost y Diesel Fuel Supplement + Cetane Boost

El anuncio se realizó después de que Cummins realizó pruebas internas y concluyó que ambos productos cumplen los requeri-

mientos de la marca. De acuerdo a la compañía, estos aditivos son los primeros productos para combustible que Cummins ha recomendado oficialmente para el mercado.

“En años recientes, la calidad del diesel ha cobrado cada vez más importancia conforme los motores evolucionan y los procesos de fabricación del diesel cambian”, comentó Roger England, director de calidad técnica e ingeniería de materiales en

Cummins. “Los aditivos Power Service Diesel Kleen y Diesel Fuel Supplement Provéen soluciones fácilmente accesibles a los clientes con tecnología comprobada Cuando se encuentran con desafíos con su combustible como una baja lubricidad, bajos números de cetano, problemas de operación en bajas temperaturas, depósitos en los inyectores, etcétera.

Power Service Diesel Kleen +Cetane Boost

ARRANCA PRODUCCIÓN

DEL FTR CLASE 6 DE ISUZU

Isuzu Commercial Truck of America, el fabricante de camiones de cabina baja adelantada, anunció que la producción de su más nuevo camión Clase 6, el FTR 2018, comenzó el 8 de mayo en una planta de Spartan Motors de más de 80,000 pies cuadrados en Charlotte, Mich.


“Creemos que el totalmente nuevo FTR es el camión del futuro”, dijo Shaun Skinner, presidente de Isuzu Commercial Truck of America. “La combinación del diseño de cabina baja adelantada, GVWR Clase 6 y el motor cuatro cilindros a diesel de este camión le da una fantástica maniobrabilidad, la capacidad de llevar más carga con Clase 6 convencional y una eficiencia de combustible sobresaliente”.

El FTR está impulsado por el motor diesel de 5.2 litros, cuatro cilindros y turbocargador, algo que no ofrece ningún otro camión en el segmento, de acuerdo a Isuzu. Esta mecánica produce 215 HP y 520 lb-pie y tiene una clasificación de durabilidad B10 de 375,000 millas, es decir, que el 90% de los camiones debe alcanzar ese millaje antes de necesitar un reacondicionamiento. La clasificación de peso bruto vehicular es de 25,950 libras.

“Estamos emocionados de estar trabajando con Spartan Motors en Michigan”, añadió Skinner. “Muchas granjería para este camión se realizó en el Centro Técnico para América de Isuzu en Plymouth, Michigan, y muchas de




las partes son de origen nacional. Este es un verdadero camión Clase 6 diseñado y construido para este mercado, en este mercado”. Por su parte, Steve Guillaume, presidente de Spartan Specialty Vehicles, comentó, “Valoramos nuestra relación de negocios con Isuzu y estamos emocionados de ayudar a traer este innovador producto al mercado”.

El Isuzu FTR estará disponible con ocho diferentes distancias entre ejes, que van de las 152 a las 248 pulgadas, para acomodar carrocerías de 14 a 30 pies, haciéndolo apto para una gran variedad de aplicaciones. La nueva planta de ensamblaje para el FTR representó una inversión de \$6.5 millones y trajo nuevos empleos a la fuerza laboral de Michigan. 

DE COMBUSTIBLE

está diseñado como un potenciador del desempeño para todo el año. La compañía afirma que puede limpiar inyectores sucios, prevenir que los inyectores se peguen, suavizar motores ásperos y mejorar la economía de combustible. En cambio, se recomienda usar Diesel Fuel Supplement +Cetane Boost en invierno, cuando las temperaturas caen debajo de los 30 grados Fahrenheit. Es un inviernizador/anti-gel uti-

lizado para prevenir que la gelatinización del combustible y evitar que los filtros de combustible se tapen con hielo y cera.

“Cummins está en una posición única debido a que no solo diseñamos el motor, sino también los turbocargadores y los sistemas de combustible y postratamiento, lo cual nos permite avalar la tecnología de los aditivos para combustible Power Service”, añadió England. 




¡VAYA REGALO!

CONOZCAN AL WESTERN STAR 5700XE “SPIRIT TRUCK”

Western Star le regaló a la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés) un reluciente 5700XE durante el evento en el que la empresa celebró su 50 aniversario en Phoenix. El tractor, el tercero que Western Star le dona a la OOIDA, será utilizado con el tráiler “American Trucker Spirit” de la asociación.

Pintado en color blanco y con el paquete de gráficos en azul metálico Phantom II de Western Star, el camión fue presentado a Jon Osborn, un condecorado y bien conocido veterano de la industria, quien una vez más estará al volante del “Spirit Truck”. Osborn y “Sassi”, su copiloto de cuatro patas, manejarán el nuevo 5700XE para visitar espectáculos, conferencias y paradas de camión a lo largo de Estados Unidos para estimular a los conductores independientes y la industria del transporte.

Para la temporada 2017-2018, el Western Star 5700XE “Spirit Truck” -bautizado “Snowflake”-, lleva una cabina dormitorio de 82 pulgadas de altura, y Osborn comentó que está feliz de usar ese espacio extra. Bajo el cofre hay un motor DD16 con 560 HP y 1,850 lb-pie, con ejes Detroit en los ejes delanteros y traseros, y la transmisión manual automatizada DT12. 



El presidente Trump presentó a finales de abril una propuesta para reducir los impuestos que limitaría la tasa impositiva a un 15% a los negocios que manejen sus impuestos a través del impuesto a la renta del dueño, como es el caso con los propietarios-operadores. El plan eliminaría los grupos existentes con tasas del 25, 28, 33 y 39.6% para los propietarios-operadores que tienen mayores ingresos.

De acuerdo a un breve esbozo dado a conocer por Steve Mnuchin, Secretario del Tesoro, las deducciones individuales aumentarían al doble, es decir, que aquellas personas que ganen menos de \$24,000 al año no pagarían impuesto sobre la renta y aquellos que ganen más de esta cantidad no pagarían impuestos sobre los primeros \$24,000. No se dieron a conocer mayores detalles, sino que la administración señaló que sería el Congreso el que tendría que trabajar en ellos.

Todd Amen, presidente y director de la firma de servicios financieros para propietarios-operadores ATBS, dijo que en una muestra de 1,800 clientes propietarios-operadores, la tasa impositiva federal promedio era del 10.8 por ciento. Es decir, muchos propietarios-operadores no se verían beneficiados por el tope del 15 por ciento. El plan también limita las tasas impositivas corporativas al 15%, pues

MENOS IMPUESTOS


A PROPIETARIOS-OPERADORES

Mnuchin señaló que el objetivo del plan es simplificar el código fiscal y el sistema de registro para impulsar el crecimiento económico.

Sin duda, El plan del presidente Trump encontrarás una dura oposición en el Congreso, a un punto para una reforma fiscal. La Casa Blanca y líderes del Congreso han dicho que tal reforma es una prioridad mientras los Republicanos controlan ambas cámaras en el Congreso y la presidencia.

Los opositores al plan Dicen que no instituye nuevos mecanismos para compensar la falta de ingresos para el Gobierno Federal. otros han señalado que el plan permitiría a

Trump reducir el pago de sus impuestos en millones de dólares ya que él presenta los impuestos a través de su declaración personal del impuesto sobre la renta.

Trump Dice que el plan compensaría las pérdidas al eliminar las deducciones y las lagunas fiscales para los "muy ricos", pero su plan no menciona específicamente que pretende eliminar. El plan también ofrece un impuesto único de repatriación del 10 por ciento sobre el efectivo que esté en cuentas en el extranjero, como una manera de subsanar la falta de ingresos y para fomentar la inversión doméstica. 



©2017 Hankook Tire America Corp.

*PISA CON
VALOR.*



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



AL21

DL11

TL21



¿MARCHA ATRÁS?

La Agencia para la Protección al Medio Ambiente (EPA por sus siglas en inglés) insinuó en un documento presentado a la corte a finales de abril que podría cambiar o retrasar las regulaciones de emisiones para los camiones 2018. La llamada Fase 2 de regulaciones de emisiones, publicada el año pasado, exhortaba a los fabricantes de camiones, motores y tráileres que hicieran avances significativos para mejorar la economía de combustible de los semi remolques como una manera de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Tras recibir una demanda de la Asociación de Fabricantes de Camiones y Tráileres (TTMA por sus siglas en inglés) sobre la sección de la regla de la Fase 2 que habla en específico de los tráileres, la EPA presentó una moción a la corte pidiendo una demora de 90 días. El argumento fue que la agencia "podría seguir con el proceso normativo o tomar otras acciones que podrían obviar la necesidad de una resolución judicial de algunos o todos los temas presentados" en la demanda.

Bajo la presidencia de Trump, la EPA ya anunciado planes para revisar los estándares de consumo de combustible y las regulaciones de emisiones relativas a los vehículos de pasajeros y de uso ligero, así como dar marcha atrás a las normas de emisiones habilitadas por la anterior administración. Eso sí, no se ha dado a conocer ningún plan de revisión para los estándares de emisiones en los vehículos de uso rudo.



Un panel de 3 jueces que llevan la demanda de la TTMA le confirió a la EPA una pausa de 90 días en el litigio. Los procedimientos de la demanda están programados para comenzar nuevamente el 20 de julio, a menos que la EPA modifique la sección de la regla de la Fase 2 relativa a las emisiones en los tráileres. El caso lo lleva una corte federal de apelaciones en el circuito del Distrito de Columbia.

Jeff Sims, presidente de la TTMA, comentó que su organización también está buscando una extensión de 90 días para la fecha límite de las regulaciones sobre emisiones, dado que la corte ha retrasado los procedimientos de la demanda. La corte, sin embargo, negó esta petición en el mismo documento que pausó la demanda. Sims declaró que buscan lograr que las mejoras a la aerodinámica de los tráileres se haga de manera voluntaria, como ocurría con el programa SmartWay.

Los estándares de emisiones de Fase 2 no establecen cómo los fabricantes de equipo, como los fabricantes de tráileres, deben de cumplir con

las normas más restrictivas. En su lugar, exigen mejoras basadas en el porcentaje a la economía de combustible y las emisiones de gases de efecto invernadero. Se supone que esto se irá implementando en un periodo de 10 años, que finalizará con los estándares para tractores y tráileres de 2027, que exigen que los camiones consuman 25 por ciento menos combustibles y emitan 25% menos CO2 que un camión 2018.



APP PARA DIAGNÓSTICO

A principios de mes, la nueva aplicación Guidanz de Cummins estaba lista para ser descargada. De acuerdo a la compañía, con ella los clientes pueden leer códigos de falla del motor prioritarios y otra información clave sobre el motor en solo unos minutos.

Disponible tanto para dispositivos Android como iOS, esta aplicación provee información crítica sobre los motores Cummins para carretera de 2007 a la fecha y los propulsores Tier 3 y posteriores para todo terreno, los cuales se pueden enviar por correo electrónico a los gerentes de operaciones, proveedores de servicios o directamente a un representante de Cummins Care para

que la aplicación comience el proceso de servicio.

La función Análisis Inmediato de la aplicación está disponible para ayudar a que los proveedores de servicio certificados mejoren su calendarización de servicios. Cummins asegura que a medida que los proveedores comiencen a utilizar el Análisis Inmediato en los próximos meses, no solo podrán leer los códigos de error, sino también evaluar la gravedad de la falla, qué tan rápido se puede arreglar, qué refacciones se necesitan y comenzar una orden de trabajo sin tener que pedirle al cliente que entre a un compartimento de servicio. Si bien la aplicación requiere de un smartphone o una tablet para funcionar, no



CONTRA EL TERRORISMO

TSA ADVIERTE A CAMIONEROS SOBRE PELIGROS

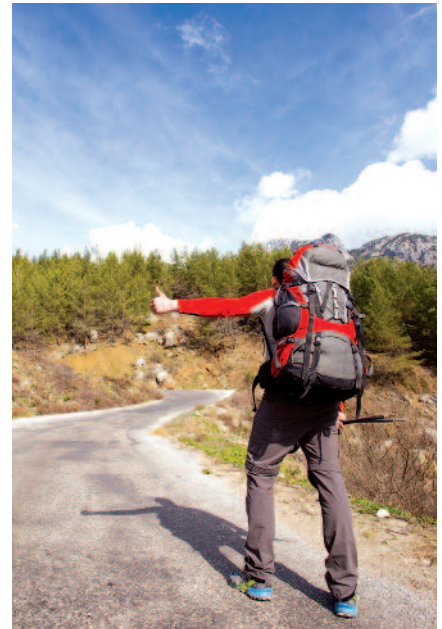
La Administración para la Seguridad en el Transporte (TSA por sus siglas en inglés), Emitió un reporte interno advirtiendo del potencial que tienen los camiones para ser usados por terroristas como arietes en un ataque. La TSA también dio a conocer una lista de contramedidas, la mayoría involucrando una conciencia del entorno y el reporte de actividad sospechosa, que los dueños y operadores de camiones deben seguir para ayudar a prevenir dichos ataques.

Si bien ninguno ha ocurrido en territorio estadounidense, los ataques con camiones como arietes sí se han llevado a cabo en otros lugares, incluyendo 1 en julio de 2016 en Niza, Francia, donde murieron 87 personas y 430 resultaron lesionadas; también hubo uno similar en diciembre de 2016 en Berlín, Alemania, donde murieron 12 personas y 56 fueron lesionadas.

El reporte de la TSA cita estos y otros quince ataques usando vehículos como arietes, diez de los cuales ocurrieron en los últimos diez meses. El camión utilizado en el ataque de Niza era rentado, pero el camión y tráiler utilizados por terroristas en el ataque de Berlín fue secuestrado y conducido a Berlín por el atacante. El camionero fue asesinado por el atacante durante el secuestro.

Los transportistas y conductores deberían mantener un "nivel de alerta alto", dice el reporte, y deberían de informar cualquier actividad sospechosa a las autoridades y, en el caso de los conductores, a sus transportistas. Otras contramedidas incluyen estacionar en ubicaciones seguras, asegurarse que los vehículos están cerrados, no darle aventón a ningún extraño y, para los transportistas, asegurarse de que sus conductores siguen la ruta establecida.

"Los dueños y operadores de vehículos comerciales deberían alertar a su personal del posible robo o secuestro de vehículos por posibles atacantes y la importancia de reportar actividades sospechosas a las autoridades




correspondientes", dice el reporte.

El memorándum de siete páginas con el nombre de "Uso del vehículo como ariete: Panorama de Amenazas, Indicadores y Contramedidas", fue enviado al personal de Seguridad Nacional, agencias de la ley y otros involucrados durante mayo. "Las organizaciones terroristas en el extranjero han utilizado vehículos como arietes contra multitudes edificios y otros vehículos. Es probable que los grupos terroristas continúen exhortando a los aspirantes a atacantes a utilizar formas poco sofisticadas de ataques como el uso de un vehículo como ariete, ya que éstas minimizan el potencial de una detección prematura y, si tienen éxito, pueden causar un gran número de víctimas".

Los camiones en particular "presentan un mecanismo atractivo para un ataque de embestida", dice el reporte, "por la facilidad con la que pueden penetrar las barreras de seguridad y el daño a gran escala que pueden infligir en la gente y la infraestructura".



necesita que los dispositivos estén conectados a la red. A los clientes se les da una lista de códigos de error independiente de la conectividad, así que incluso al operar en ubicaciones remotas, como una mina, los clientes podrán tener la información a la mano para llamar al gerente de operaciones o proveedores de servicio para comenzar a arreglar el camión a la distancia. 

Una serie de pruebas realizadas esta primavera por el Instituto de Seguros para la Seguridad en la Carretera (IIHS por sus siglas en inglés) muestra que el uso de protecciones inferiores laterales en un trailer provee tantos beneficios en seguridad como lo hacen las protecciones traseras.

En los primeros meses del año, el IIHS, realizó dos pruebas de choque a 35 mpg. La primera con un dispositivo de protección inferior AngelWing de Airflow Deflector Inc., y la segunda con un faldón lateral de fibra de vidrio diseñado para mejorar la aerodinámica pero no para protección. Esta es la primera vez que el IIHS realiza pruebas a este tipo de componentes.

En ambas pruebas, un auto mediano de pasajeros golpeó el centro de un tráiler seco de 53 pies. En la realizada con el AngelWing, la protección se dobló pero evitó que el auto se metiera bajo el tráiler. En la segunda prueba, sin una pieza de seguridad, el impacto cortó parte del techo y el auto se metió bajo el tráiler. Según el IIHS, los ocupantes del auto en una colisión similar a la segunda habrían recibido heridas fatales.

“Nuestras pruebas e investigaciones muestran que las protecciones inferiores laterales tienen el potencial para salvar vidas”, dijo David Zubby, el vicepresidente ejecutivo del instituto y oficial en jefe de la investigación. “Creemos que un mandato exigiendo protecciones inferiores laterales en los camiones grandes tiene fundamento, especialmente mientras las muertes se incrementan en nuestras carreteras”.

En el 2015, el IIHS afirmó que 301 de los 1,542 pasajeros en autos que murieron en choques de dos autos en los que hubo un semi-remolque involucrado murieron cuando el vehículo se impactó contra el costado del camión; por otro lado, 292 personas murieron cuando sus autos chocaron contra la parte de atrás de un camión. Aún así, la ley exige que los camiones tengan protecciones inferiores traseras, pero no dice nada sobre las laterales.

Un estudio del IIHS del 2012 encontró que las protecciones inferiores rígidas podrían reducir el riesgo de lesiones en casi el 75 por ciento de todos los impactos laterales donde hay una muerte o lesiones serias del ocupante de un auto de pasajeros. Esta proporción aumentó hasta casi un 90% cuando se consideraron solo impactos con semi-remolques.

Sin embargo, las Asociaciones de Transportistas Americanos señalan que si bien las protecciones inferiores laterales podrían aumentar la seguridad, la protección general durante un choque tiene varios factores que la complican, como cuestiones de ingeniería relativas al peso,




MÁS SEGURIDAD

CON PROTECCIONES INFERIORES LATERALES

resistencia y efectividad, que han evitado que haya un consenso sobre estas piezas. “Las protecciones inferiores laterales añadirían un peso significativo y requerían tráileres más rígidos que pueden desarrollar cuarteaduras en los rieles del bastidor durante las operaciones normales, desgastándose antes de tiempo y creando un problema de seguridad de una potencial falla en el tráiler al estar en operación”, comentó la organización a través de un comunicado de prensa.

“La ATA cree que la mejor forma de prevenir muertes por impactos debajo de un camión es prevenir los choques desde un principio, por lo cual nuestra industria invierte más de \$9,000

millones en iniciativas de seguridad”, señala el comunicado. “Una mayor utilización de tecnologías de seguridad vehicular avanzadas, como el frenado automático de emergencia y los sistemas de alerta de colisión frontal, pueden ayudar a prevenir todo tipo de choques, incluyendo aquellos contra los costados de los camiones”. Las llantas de un tractor y camión ofrecen algo de protección en caso de un impacto lateral contra un vehículo de pasajeros, pues alrededor del 28% de la longitud de un tráiler de 53 pies queda cubierta. Pero con una protección como la AngelWing, la cifra se incrementa hasta un 62 por ciento, señaló Robert Martineau, presidente de Airflow Deflector. 



CHEVROLET 

LA HISTORIA DEL CHEVY CRUZE HATCH DEL 2017

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

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



TIM KOZUB

DIRECTOR DE DISEÑO EXTERIOR, CHEVROLET

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

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

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

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

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

FIND NEW ROADS™

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



TODA LA CARGA

MACK PINNACLE

UN BUEN NIVEL DE EQUIPAMIENTO, MOTORES POTENTES Y EFICIENTES -INCLUSO DE GAS NATURAL-, TRANSMISIONES EFICACES, GRAN CAPACIDAD DE CARGA Y EXCELENTE DURABILIDAD, SON SOLO ALGUNOS ARGUMENTOS CON LOS QUE EL PINNACLE LLEVA SOBRE LOS HOMBROS LA RESPONSABILIDAD DE DAR LA CARA EN LA CARRETERA POR MACK, PUES ES EL ÚNICO MODELO PARA ARRASTRES LARGOS DE LA MARCA. »





POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO

Si estás buscando un Mack para recorrer largas distancias en carretera, tu elección será rápida, pues el Pinnacle es el único de su portafolio diseñado para ello. Es el camión más grande de la marca del bulldog y está construido sobre el ligero chasis Advantage, lo cual le da una gran robustez que te permite llevar cargas más pesadas (y ganar más dinero). El interior es cómodo y existen cabinas de día y dormitorio, la segunda de las cuales tiene la posibilidad de desprenderse de la zona de la litera. Está disponible en configuraciones de eje adelantado (axle forward) y eje retrasado (axle back), así como varios motores MP potentes y eficientes.

DISEÑO

El exterior del Pinnacle está muy bien logrado y le da una apariencia muy sólida,



mientras que las fluidas formas de sus líneas reducen la resistencia al viento, especialmente las del cofre curvo. La enorme parrilla y el bulldog que dominan el frente deja claro que se trata de un Mack. Por otro lado, las carcasas de los faros están bien integradas a las salpicaderas y llevan micas de Lexan, que

son resistentes a los impactos y hacen que reemplazar un foco fundido sea sencillo. Para alargar la vida útil, el acero de la cabina es galvanizado y está montado sobre una suspensión de bolsas de aire y amortiguadores, además de llevar barras estabilizadoras, todo lo cual aumenta el confort del conductor. »

americano: **MACK PINNACLE**



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MP7 de 11 litros, 325 a 405 HP y 1,200 a 1,560 lb-pie
- MP8 de 13 litros, 415 a 505 HP y 1,570 a 1,760 lb-pie
- Cummins ISX 12 G de 11.9 litros, 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Maxitorque de 8 a 18 velocidades
- Automatizadas mDrive de 12 relaciones y Eaton UltraShift Plus

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Mack mRIDE
- Neumáticas Twin Y, Walking Beam o MaxLite

Fácil. Seguro.
Imprimible.



www.vdoroadlog.com

VDO RoadLog™ ELD

El mandato de la FMCSA sobre ELD se acerca rápidamente. Pero te tenemos cubierto. VDO RoadLog ELD está disponible sin cuotas mensuales, sin contratos, y con la seguridad de un dispositivo independiente.

RoadLog es fácil de instalar y sencillo de usar. Además, es el único ELD con una impresora incorporada. Eso te hace pasar más rápido las inspecciones y mantiene tu teléfono privado y seguro.

Elige la solución para el mandato desarrollada y respaldada por Continental, líder global en sistemas de cumplimiento regulatorio con más de cinco millones de dispositivos electrónicos de registro en uso alrededor del mundo.

Descubre dónde adquirir RoadLog.

Visita: www.vdoroadlog.com

Llama: (855)-ROADLOG

E-mail: roadlog-sales@vdo.com

VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO

INTERIOR

El acceso a la cabina es fácil gracias a los escalones auto-limpiantes y a un enorme pasamanos montado en el exterior. La apariencia y la calidad en los acabados son de primer nivel. El tablero está inclinado hacia el conductor para facilitar la operación de los controles, pero desafortunadamente el arreglo de estos no es intuitivo, debes familiarizarte con ellos si no quieres tener que voltear a verlos. En contraparte, los medidores están muy bien organizados y son fáciles de leer.

También está disponible una pantalla para el copiloto que despliega información y se controla fácilmente mediante cuatro botones en una palanca sobre la columna de la dirección; ésta tiene 50 diferentes campos entre los que podrás ver información sobre el consumo de combustible en tiempo real, resúmenes de mantenimiento y averías, entre otras cosas.

En cuanto al asiento del conductor, es prácticamente un trono gracias a la suspensión neumática y a su tamaño, además del gran soporte y los múltiples ajustes que le puedes hacer para ponerte cómodo. El volante puede ajustarse fácilmente usando un pedal. En cuanto a la visibilidad, es excelente gracias al enorme parabrisas, las grandes ventanas y el diseño del tablero.

En lo referente a equipamiento opcional hay sistemas de infotención Lectronix, R5000HT y T7000 con pantalla de 7 pulgadas. Estos integran funciones de entretenimiento, navegación, cámara de puntos ciegos y los sistemas de monitoreo del vehículo, las llantas y la computadora de viaje. Por supuesto, también incluye radio AM/FM, reproductor de CD, entradas para reproductores MP3 y puertos USB.

MOTORES Y TRANSMISIONES

El Pinnacle lleva bajo el cofre la serie de motores MP, la cual ofrece mucho torque desde bajas revoluciones. El más pequeño es un MP7 de 11 litros con 325 a 405 HP y 1,200 a 1,560 lb-pie. Ahora que si necesitas más potencia, está disponible un MP8 de 13 litros con 415 a 505 HP y 1,540 a 1,760 lb-pie. Ambos motores se pueden ordenar en las versiones de eje retrasado, mientras que las de eje adelantado solo llevan el MP8. >>





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

SI NO ESTÁ RODANDO, NO ESTÁ GANANDO.

Busque un distribuidor en DaytonTruckTires.com



DAYTON™
TIRES FOR TRUCKERS™



Desde el año pasado Mack escuchó la demanda de motores que emplean combustibles alternativos, por lo cual ahora es posible pedir el Pinnacle con un propulsor Cummins Westport ISX 12 G cuya potencia va de 320 a 400 caballos de fuerza y cuyo torque oscila entre las 1,150 y las 1,450 lb-pie. En cuanto a transmisiones, hay cajas Mack -manuales Maxitorque de 8 a 18 velocidades y automáticas mDrive de 12 relaciones-; pero también puedes pedirlo con la caja Eaton Fuller UltraShift Plus.

MANEJO

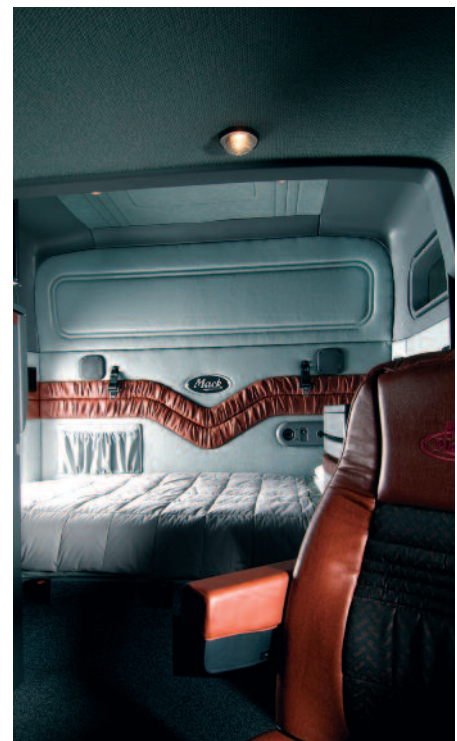
Dependiendo de la aplicación, el Pinnacle puede venir con diferentes configuraciones de ejes incluyendo la suspensión de muelles mRIDE y las neumáticas Twin Y, Walking Beam o MaxLite. Las capacidades de los ejes y suspensiones delanteros van de las 12,000 a las 14,600 libras y las de los traseros de 38 a 46 mil libras. Para reducir los efectos del sobre y subviraje, Mack equipó a este camión con el sistema Road Stability Advantage de Bendix, el cual utiliza el ABS para mejorar el manejo.


En cuanto a la dirección, no tendrás queja alguna, ya que el chasis tiene un radio de giro reducido gracias a que las ruedas giran hasta 50 grados. El confort del camión está a la par de sus rivales gracias a que los resortes neumáticos ofrecen una buena absorción de las



irregularidades del camino, reduciendo las vibraciones y haciendo el viaje más estable.

En resumen, el Pinnacle puede considerarse como uno de los mejores en su clase, con una excelente construcción y materiales en todas las cabinas; además de tener una excelente



ergonomía y visibilidad. Los motores y transmisiones pueden con cualquier carga sin emitir un solo quejido; además de que hay toda una serie de sistemas útiles disponibles y suspensiones de uso rudo que mejoran el comportamiento y ofrecen un manejo más cómodo. 

BUGATCHI







CABALLO DE BATALLA

KENWORTH T470

DESDE HACE YA OCHO AÑOS, EL KENWORTH T470 HA DEMOSTRADO SER UN VOCACIONAL CAPAZ DE REALIZAR EL TRABAJO NECESARIO CON UNA MOVILIDAD MÁS QUE ADECUADA EN LOS APRETADOS ESPACIOS CIDADINOS. SE TRATA DE UN MULTIFACÉTICO VEHÍCULO QUE PUEDE ADAPTARSE FÁCILMENTE PARA TAREAS VOCACIONALES O MUNICIPALES. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

A primera vista, uno podría pensar que la característica principal de un camión vocacional es tener una fortaleza a toda prueba, casi como de un tanque. Y no estarían muy errados, pero le haría falta la otra gran cualidad que presumen este tipo de camiones: la versatilidad. El Kenworth T470 cumple con ambas y está disponible con un peso bruto vehicular que va de 33,000 a 68,000 libras. Este camión tiene el típico diseño de la marca y es un ejemplo de cómo combinar perfectamente la inteligencia con la fortaleza para crear un camión que se siente a sus anchas en el extremo más pesado de lo que se considera uso medio.

Con vigas que proveen la máxima resistencia hasta el momento de flexión a todo lo largo, el T470 provee una plataforma sólida y duradera para bombas hidráulicas, grúas y quitanieves, entre otras aplicaciones. Los ejes delanteros soportan una carga de 12,000 a 22,000 libras mientras que los traseros, sencillos o tándem, aguantan de 21,000 a 46,000 libras. Como una versión especial adicional, está disponible en una configuración para camión de bomberos, con 100 HP extras en el motor Paccar PX-9 de manera exclusiva.

DISEÑO

Este camión tiene una configuración de cabina típica y una apariencia que grita a leguas que se trata de un Kenworth; una nariz larga, enormes pasos de rueda y una cabina alta. La parrilla del radiador es imponente que, como no podía ser de otra mane-



ra, luce orgullosa el logotipo de la marca en la parte superior. Hecha en acero inoxidable estampado para una mayor resistencia, está montada en el radiador permitiendo que el cofre pueda abrirse sin problemas independientemente de que lleve montado equipo en el frente. Pensando en estos casos, hay dos tomas de aire adicionales a cada lado del cofre que envían aire fresco al motor.

Los faros son algo simples comparados con otros camiones del segmento, pero combinan bien con esos grandes pasos de rueda

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

vocacional: **KENWORTH T470**



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Paccar PX-9 de 8,9 litros con 260 a 380 HP y 720 y 1,250 lb-pie
- Cummins ISL-G de 8,9 litros con hasta 300 HP y 860 lb-pie

SUSPENSIÓN TRASERA

- Kenworth, Reyco, Hendrickson, Neway y Chalmers

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

TRANSMISIONES

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

INTERIOR

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

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



información del viaje, consumo de combustible, horas en ralentí del motor y rango óptimo de revoluciones. Hay muchos compartimentos para guardar cosas, al igual que posavasos. Si necesitas más espacio, está disponible una cabina de día extendida, la cual tiene seis pulgadas más a lo largo y cinco a lo alto, así como una serie de carac-

terísticas útiles como iluminación HID, suspensión neumática para la cabina, tomas de fuerza de serie y un eje levadizo.

MANEJO

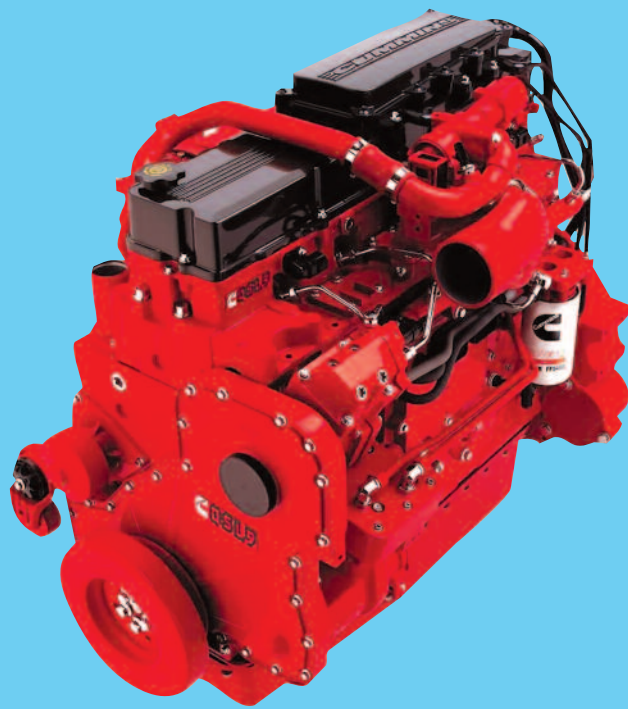
La plataforma del T470 es muy sólida gracias al uso de extensiones de rieles madre que proveen una máxima resistencia a la fle-



vocacional: **KENWORTH T470**

MOTORES Y TRANSMISIONES


BAJO EL COFRE DEL T470 HAY UN MOTOR A DIESEL PACCAR PX-9 CON UN RANGO DE POTENCIA QUE VA DE LOS 260 A LOS 380 HP Y UN TORQUE QUE OSCILA ENTRE 720 Y 1,250 LB-PIE A 1,400 RPM. TAMBIÉN HAY DISPONIBLE UNA OPCIÓN DE GAS NATURAL, UN CUMMINS ISL-G CON UNA POTENCIA DE HASTA 300 HP Y UN PAR DE 860 LB-PIE. INCLUSO EXISTE LA POSIBILIDAD DE LLEVAR 400 HP, PERO ESE MOTOR ESTÁ LIMITADO A LOS CAMIONES CONTRA INCENDIOS. EN CUANTO A LA TRANSMISIÓN, HAY DISPONIBLES MANUALES EATON DE 6, 9, 10, 11 Y 13 VELOCIDADES, UNA AUTOMATIZADA EATON ULTRA SHIFT Y AUTOMÁTICAS ALLISON DE 5 Y 6 VELOCIDADES (HS, RDS Y EVS).



xión. Gracias a esta sólida plataforma, el camión es una base confiable para montar bombas hidráulicas, grúas y quitanieves, entre otros aditamentos. Los ejes delanteros soportan una carga de 12,000 a 22,000 libras mientras que los traseros, sencillos o tándem, aguantan de 21,000 a 46,000 libras. Gracias a la configuración de eje retrasado,

tiene un buen radio de giro, ofreciendo una muy buena maniobrabilidad en espacios urbanos, que probablemente serán su hábitat natural.

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

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

MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible



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

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

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



zMAX
Micro-lubricant
www.zMAX.com



2 CARAS

VOLVO FH16

EL VOLVO FH16 ES UNO DE LOS CAMIONES PARA ARRASTRES LARGOS MÁS ATRACTIVOS Y CÓMODOS DEL MUNDO, PERO DEBAJO DE ESA CARA BONITA SE ESCONDE UNA BESTIA CAPAZ DE MOVER TONELADAS DE CARGA CON UNA EXCELENTE EFICIENCIA DE COMBUSTIBLE Y UNA CONFIABILIDAD A PRUEBA DE BALAS. »





Los camiones de Volvo están entre los mejor evaluados por miles de camioneros alrededor del mundo. Por ello, no es poca cosa cuando la marca sueca afirma que el FH16 750 es “la culminación de todo lo que sabemos sobre camiones y algo más”, y es el reflejo de la filosofía de la marca de crear los trenes motrices más eficientes y capaces, aquellos en los que la potencia se transfiere al piso rápida y confiablemente, sin importar la superficie. Por esto es que en el “nuevo” FH16 elevaron el poder en 50 HP sin comprometer la durabilidad ni el consumo de combustible para reclamar el título del camión más potente del mundo que por un tiempo les arrebató Scania.

El 750 en el nombre hace referencia a los caballos de fuerza del motor de 16 litros, pero lo que es realmente impresionante es el par motor del mismo: 2,617 lb-pie, del que el 90% está disponible en cuestión de segundos, lo que lo convierte en uno de los camiones más aptos para la

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Volvo D13K de 13 litros, 420 a 540 HP y 1,550 a 1,917 lb-pie
- Volvo D16K de 16 litros, 550 a 750 HP y 2,064 a 2,617 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automática Volvo I-Shift de 12 velocidades con 1 o 2 embragues
- Manual de 14 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Ballestas parabólicas

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática, con regulación electrónica de altura

del mundo: **VOLVO FH16**



industria del transporte por carretera, minería, madera o construcción. Por supuesto, también está disponible con otros rangos de potencia y torque para quien no requiere todo el poder que el motor D16G es capaz de otorgar.

DISEÑO

La imagen es la misma con la que se presentó hace unos años para celebrar el 25 aniversario de este modelo, con una apariencia sólida y robusta. Poderosa. Lo que

más resalta al frente es la parrilla plateada con toques de cromo, que llama la atención en cualquier carretera, especialmente por el contraste que presenta con el oscuro color café de la carrocería, que Volvo llama Fiordo Místico. Otras partes en cromo que saltan a la vista son el escalón frontal, los asideros de las puertas y el logo de la marca. Los faros, trapezoidales, contribuyen a darle un aspecto moderno al camión; especialmente con las luces LED de día en forma de V.

Hay tres alturas de chasis distintas para tractores y rígidos: baja, media y alta, cada una pensada para una aplicación diferente. El primero está diseñado para el transporte pesado en carreteras en buen estado con suspensión neumática integral. La altura media es idónea para los camiones con ejes delanteros bajos en combinación con suspensión delantera neumática o de ballestas. El chasis alto está pensado para camiones con suspensión de ballestas y para los que se utilizan en construcción. >>



INTERIOR

Las cabinas cuentan con un aspecto totalmente nuevo gracias al reacomodo de los postes, al parabrisas y el nuevo diseño de parrilla; aunque no le vendría mal un pequeño rediseño, pues la imagen ya se siente algo vieja. Los asientos son bastante cómodos y el puesto de manejo está perfectamente rematado tanto por posición como por ergonomía; algo a lo que también ayuda que el volante sea ajustable en profundidad y altura. La palanca del cambio automatizado I-Shift no ha variado su posición y se sitúa justo al lado del asiento. En cuanto a seguridad no tendrás nada de qué preocuparte, pues todas las cabinas han superado las pruebas de impacto suecas, que son de las más exigentes del mundo.

Hay tres tipos de cabina: dormitorio, Globetrotter y Globetrotter XL. La primera ofrece cómodo alojamiento nocturno para una o dos personas y dispone de gran cantidad de espacios de almacenamiento. La segunda tiene una altura elevada que ofrece una gran cantidad de espacio de almacenamiento, facilita el movimiento dentro de la cabina y permite dormir a dos personas, aunque para hacerlo cómodamente hay que elegir una litera más grande de la lista de opciones. La tercera ofrece lo mismo que la anterior, pero con más altura, espacio y comodidad tanto en la cabina como en las literas. El tablero presenta un diseño ligeramente curvado que permite al conductor llegar con comodidad a todos los controles. En el centro hay un nuevo panel de instrumentos combinado con una pantalla en blanco y negro de gran tamaño con información para el conductor. Existen varios paquetes de cabinas diferentes que contienen equipamiento extra, como una litera abatible, los sistemas de seguridad activa de Volvo y funciones de gama alta para el sistema de sonido estéreo.

MOTOR Y TRANSMISIONES

En un principio, el Volvo FH16 estaba disponible únicamente con el motor D16 con un rango de potencia de 540 a 750 HP, mientras que el par motor va de 1,954 a 2,617 lb-pie. Pero ahora la firma sueca ha añadido un propulsor más pequeño a la oferta, el D13, cuya potencia máxima es de 540 HP con 1,917 lb-pie de par motor. Como es de esperarse, ambas mecánicas cumplen con la estricta normativa Euro 6 gracias al uso de tecnologías como catalizador por oxidación diésel, filtro de partículas diésel y catalizadores de Reducción Selectiva y de Síntesis de Amoníaco.

En lo que respecta a la transmisión, lo más interesante es la caja de cambios automática I-Shift, que ofrece un nivel de conducción antes



inalcanzable para transportes de 80 o más toneladas gracias a que se ha desarrollado un nuevo software en el sistema de transmisión. La caja de cambios se ha diseñado para que se adapte a las necesidades requeridas según las condicio-

nes de cada actividad y ahora, como novedad, está disponible una con doble embrague. También están disponibles varias cajas manuales de 14 relaciones con split (desmultiplicación de marcha) y range (desmultiplicación de gama),




con o sin sobremarcha (overdrive).

MANEJO

Por mucho que tratemos de ponerlo en aprietos, el FH16 sólo nos reclamará que estemos atentos a la conducción, debido a lo rápido que podemos circular en cualquier situación. El sistema de suspensión neumática controlada electrónicamente (ECS por sus siglas en inglés) ofrece una gran comodidad y protección para la carga, ya que se ajusta automáticamente, por lo que el camión mantiene una altura constante y compensa la distribución desigual de las cargas.

El control manual de la altura facili-

ta el ajuste de la altura de la plataforma de carga para adaptarla a la del resorte de carga. ECS está disponible en dos versiones: Suspensión neumática integral para todas las ruedas del camión y suspensión neumática trasera. Para los mayores pesos brutos, existe el eje Tridem con suspensión neumática, combinado con un eje direccional. El eje Tridem se caracteriza por una alta estabilidad y buena tracción incluso en condiciones difíciles. Un eje direccional, combinado con una distancia entre ejes corta, significa que el camión es muy fácil de maniobrar, con radios de giro pequeños. 

**NO PAGUE
IMPUESTOS
DE MAS,
CONSULTE
CON LOS
EXPERTOS**



STUDIO

**BUSINESS MANAGEMENT
CONSULTANTS, INC.**

Somos expertos en **Corporaciones, Payroll, contabilidad e Income Tax**, y contamos con más de 33 años de experiencia trabajando para la industria del transporte de cargas.

Desde sólo 200 dólares al mes ud. contará con un servicio profesional que le ayudará a crecer y manejar su negocio



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



¿QUIERES SER

CA MIO NE RO?

Lo primero que tienes que hacer cuando te preparas para ajustar su posición, es bajar las patas de apoyo lo suficiente para que reciban el peso y presión de la quinta rueda y el mecanismo deslizante. Esto hará más fácil el ajuste en el camión, pero no pongas tanta presión en las patas de apoyo, pues estas podrían

levantar las ruedas de tracción y el camión perderá tracción. Necesitas que los frenos estén bloqueados.

Una vez las patas de apoyo están abajo, el siguiente paso es quitar los pernos del mecanismo deslizante. Esto se hace volteando el interruptor del deslizador en el tablero del camión, haciendo que el aire a presión bote



Una vez que los dos están fuera, mueve el tractor lenta y cuidadosamente un poco hacia adelante o atrás, dependiendo de dónde necesites poner el peso. Si necesitas ponerlo en el eje de dirección para acercarte lo más posible al límite de 12,000 libras, mueve suavemente el tractor un poco más adentro del remolque. Cuida que la distancia entre la parte posterior del tractor y la frontal del remol-



los pernos a cada lado de la quinta rueda a la posición de liberación. Después de hacerlo, es muy importante que salgas del camión e inspecciones visualmente ambos pernos para asegurarte de que se liberaron adecuadamente. Engrásalos regularmente con un spray lubri-

cante para que se mueven fácilmente, si se traban, desatascarlos puede ser una pesadilla.

QUÉ HACER SI SE TRABAN

Si uno de los pernos no se libera, mueve suavemente el tractor hacia delante y hacia

atrás para quitar la presión del perno y permitir que se deslice. Si aún así no sale, escucha si no hay una fuga de aire. El aire a presión tiene que botar estos pernos y, si hay una fuga, lo más seguro es que no haya la suficiente presión para liberarlo



CÓMO DESLIZAR LA QUINTA RUEDA


REALIZAR ESTA MANIOBRA NO ES COMPLICADO. HAY ALGUNOS PASOS IMPORTANTES AL MOVER LA QUINTA RUEDA PARA TRANSFERIR EXITOSAMENTE EL PESO DE LOS EJES DE TRACCIÓN AL EJE DE DIRECCIÓN. SI NO ESTÁS FAMILIARIZADO CON EL MÉTODO PARA MOVER LA QUINTA RUEDA EN TU CAMIÓN, PUEDES DAÑARLO FÁCILMENTE AL MANIOBRAR EN ESPACIOS CERRADOS, POR LO CUAL ÉSTA ES UNA HABILIDAD ESENCIAL QUE TIENES QUE APRENDER.

que no sea muy cercana, pues de ser así podrían chocar entre sí al tomar una curva o tomar una rampa.

LOS PERNOS

La regla general es que cada engrane del mecanismo deslizante de la quinta rueda

representa 100 libras, pero cada camión es diferente. Si necesitas añadir 400 libras al eje de dirección, por poner un ejemplo, mueve la quinta rueda cuatro muescas hacia adelante. Asegúrate de que ambos pernos estén en su posición y que el tren de aterrizaje esté subido antes de dirigirte a la báscula.

Puede que te tome algunos intentos dominar este procedimiento, pero te ahorrará tiempo y problemas en las estaciones de pesaje del Departamento de Tránsito si siempre llegas a ellas con el peso correcto en los ejes. Los inspectores no son muy indulgentes cuando se trata de ejes con el peso incorrecto. 

SIGAN A LA LÍDER

FORD TRANSIT 2018

DESDE SU APARICIÓN EN SUELO AMERICANO EN 2014, LA TRANSIT REVOLUCIONÓ EL SEGMENTO GRACIAS A SUS TRES EFICIENTES MOTORES, UNA GRAN CAPACIDAD DE CARGA Y LA ENORME VERSATILIDAD QUE LE DAN SUS TRES CARROCERÍAS Y ALTURAS DE TECHO, Y SUS DOS DISTANCIAS ENTRE EJES. SIN DUDA, SE TRATA DE UNA DE LAS VANS MÁS INTERESANTES QUE HAY ACTUALMENTE EN EL MERCADO. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Cuando uno piensa cuánto tiempo tardó Ford en traer la Transit a Estados Unidos, queda una sensación de desconcierto, pues con más de ocho millones de ejemplares rodando, principalmente en Europa, es la tercer van más vendida en la historia. Claro que el desconcierto se acaba cuando te enteras que la segunda más vendida es la Econoline, de la que se vendieron más de 8.2 millones de unidades desde su presentación en 1961. Pero cuando llegó el momento de reemplazar la Econoline, la iniciativa "One Ford" de la empresa de Dearborn implicó crear sola van de carga para todo el mundo, y así fue como la Transit llegó a Estados Unidos. Pero basta de historia.

La Transit es una van europea que fue adaptada para el mercado norteamericano, pero no crean que la trajeron de buenas a primeras. La gente de Ford pasó años planeando y diseñando la Transit para asegurarse que cumpliera con todos los requerimientos de los compradores norteamericanos. Prueba de ello es que ha tenido un excelente recibimiento por parte del público y la crítica desde que llegó a las calles para convertirse en una de las vans de reparto más interesantes del mercado. De hecho, es la principal responsable de que Ford tenga alrededor del 57 por ciento del pastel del segmento de las vans.

El mayor logro de la Transit es que su construcción "uni-body" es completamente diferente a la más común en la industria, la de carrocería sobre chasis. Es un vehículo sumamente ver-



sátil, pues está disponible en más de doce combinaciones de carrocería y motor; además de ofrecer un amplio espacio para carga, mejor desempeño y economía de combustible, comodidad, tecnología y seguridad.

El volumen de carga detrás de la primera fila de asientos va de 246.7 pies cúbicos en la versión



EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

MOTORES

- V6 de 3.7 litros, 275 HP y 260 lb-pie
- V6 EcoBoost de 3.5 litros, 320 HP y 400 lb-pieA
- 5 en línea diesel de 3.2 litros, 185 HP y 350 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente (MacPherson)

SUSPENSIÓN TRASERA

- Eje rígido con muelles parabólicos

PRECIO

- Desde \$31,610

corta hasta 487.3 pies cúbicos en la extendida; pero si aún así te falta espacio, puedes quitar el asiento del pasajero para aumentar la capacidad a 285 y 542.2 pies cúbicos, respectivamente. En cuanto a la carga máxima, comienza en 3,020 libras y alcanza las 4,590 libras. En medio de estas dos cifras, hay más de 90 diferentes capacidades

de carga, así que por variedad no paramos.

DISEÑO

Si bien la Transit es un vehículo utilitario, los diseñadores se las arreglaron para darle una apariencia llamativa; basta echar un vistazo a los alargados faros que enmarcan la gran parri-

lla trapezoidal con trapezoides cromados y el logotipo en el centro. Las defensas de plástico negro no son precisamente atractivas, pero sí muy útiles para mantener lo más pulcra posible la apariencia de este tipo de vehículos y evitar la medida de lo posible visitas al taller.

Encontrar una a tu medida será cosa fácil, pues puedes elegir entre tres diferentes largos y tres alturas para el techo. Fuera de la parte delantera, la Transit es toda una utilitaria, con la conveniente -aunque poco sexy- forma de caja de zapatos. En la parte trasera encontramos dos puertas de hoja de piso a techo que abren hasta 270 grados para algunas versiones. Además, a partir de este año puedes ordenar una puerta corrediza en el lado del conductor además de la que ya estaba disponible del lado del pasajero. >>

INTERIOR

La cabina de la Transit es por mucho el más atractivo del segmento, pues tiene cierto parecido con el del Focus -aunque pensado para una mayor practicidad- y tiene un volante que equipa el reciente sistema de dos palancas para controlar el "infotainment" que para este año es el SYNC 3, el cual tiene un mejor rendimiento, reconocimiento de voz y navegación a través de la interfaz. Mención honorífica merece el hecho de que el equipamiento de serie incluye cámara de reversa y enganche de remolque con sistema de asistencia.

Los controles están muy bien posicionados, especialmente la palanca de cambios, montada al centro de la consola, la cual resulta más práctica que la tradicional palanca en la columna de la dirección. Por supuesto, hay una gran cantidad de áreas de almacenamiento para que lleves todo lo que necesitas, además de cinco portavasos en la parte delantera y espacio adicional para cuatro botellas de agua.

Los asientos delanteros son planos pero cómodos y ajustables en varias posiciones, con controles que son fáciles de alcanzar. Su naturaleza utilitaria queda revelada una vez más por los compartimentos de carga -opcionales en algunas versiones-; en las de techo alto, por ejemplo, el espacio arriba de los asientos delanteros es aprovechado con una repisa para acomodar cosas.

Para este año, algunas novedades incluyen una ubicación más alta para la cámara de reversa en los modelos de techo medio y alto, así como unos espejos retrovisores eléctricos calefactados con direccionales integradas. Además, hay un nuevo estéreo con Bluetooth con una entrada de audio y un micrófono.



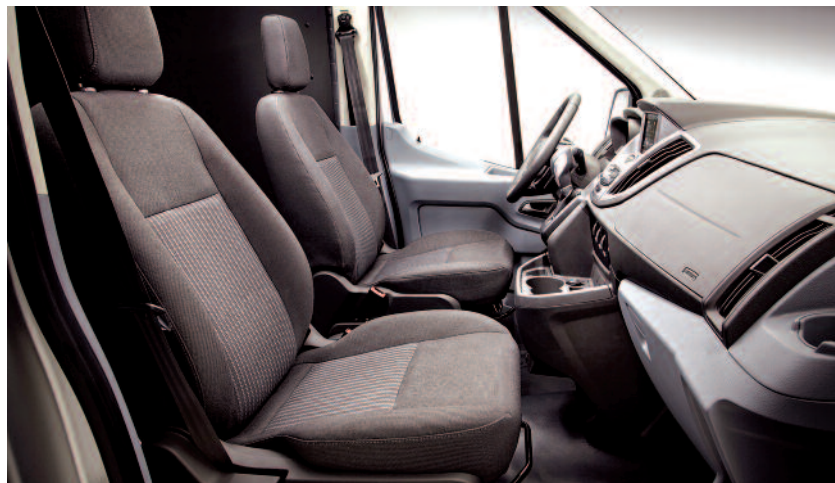
MOTORES Y TRANSMISIÓN

La Transit tiene tres mecánicas disponibles: dos de gasolina, un V6 de 3.7 litros FlexFuel de 275 HP y un EcoBoost de 3.5 litros con 320 HP; además de un cinco en línea diesel de 3.2 litros con 185 HP y 350 lb-pie de torque. Eso sí, la variedad se acabó a

la hora de la transmisión, pues solo está disponible con una automática de seis velocidades, aunque su desempeño y eficiencia son tan buenos que ni los más románticos extrañan pasar una jornada entera pisando el tercer pedal.


SEGURIDAD

La Ford Transit recibió cuatro estrellas en la prueba de impacto frontal por parte de la Administración Nacional para la Seguridad en las Carreteras y el Transporte (NHTSA por sus siglas en inglés). Esto porque viene equipada con frenos de disco en las cuatro ruedas con ABS de serie, así como control de estabilidad con tecnología que limita el balance. Además, también lleva de serie un sistema de monito-





reo de presión de llantas.

Sin duda, Ford tiene claro cuál es el presente (y futuro) de las vans comerciales, y la Transit llegó no sólo para revolucionar el segmento, sino para liderarlo. 



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

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



CABRA MONTÉS

RAM 2500 POWER WAGON 2017

LA RAM POWER WAGON DE ESTE AÑO ESTÁ MEJOR EQUIPADA QUE NUNCA PARA RECORRER LOS CAMINOS MÁS DEMANDANTES. NO VOLANDO SOBRE LAS DUNAS COMO SU MÁS RAPAZ COMPETIDORA, SINO TREPANDO POR ROCAS DE UNA MANERA CASI INVEROSÍMIL. »



No es muy arriesgado afirmar que la Ram Power Wagon es la pickup más musculosa del mercado. Está construida sobre la Ram 2500 HD Crew Cab y es una sólida elección para quienes gustan de rodar fuera del asfalto en caminos accidentados, por decirles de alguna manera, pues tiene un equipamiento para todo terreno de primer nivel: ejes sólidos, llantas todo terreno, caja de transferencia manual, una barra estabilizadora delantera desconectable y un winch Warn de 12,000 libras, todo como equipo de serie.

Este año, la Power Wagon recibió además un rediseño muy en la línea de su prima menor, la Ram 1500 Rebel. Algo que queda claro con solo un vistazo a la parte delantera; especialmente a la parrilla. Esto queda claro con solo echarle un vistazo a la parrilla, pero al continuar la mirada hacia los costados y la puerta trasera encontraremos gráficos que hacen juego con la parrilla.

Si bien la apariencia puede ser diferente, "los fierros" de la Power Wagon no han cambiado. Esto quiere decir que el motor Hemi V8 de 6.4 litros, la transmisión automática de 6 velocidades, el sistema de doble tracción, el bastidor y la suspensión son los mismos que utilizaba el modelo 2016. Por supuesto no tenemos ninguna queja al respecto, bueno quizá una, que la Power Wagon no tenga el motor Cummins turbodiesel como una opción. Esta pickup no está diseñada para ser una correccaminos al estilo de la Ford Raptor, sino para trepar por rocas como una cabra montés.

DISEÑO

La mayoría de los cambios para el modelo 2017 se encuentran en la parrilla de la Power Wagon. Ahora tiene la misma forma que la de la Ram 1500 Rebel, la versión todo terreno de la camioneta de media tonelada. La forma parte de la parrilla reticular tradicional de Ram, con un diseño de dos rectángulos con el logotipo de RAM cromado en el medio. Los nuevos rines de aluminio de 17 pulgadas con rayos negros reemplazan los cromados de cinco rayos del año pasado.

La camioneta también tiene un nuevo paquete gráfico con el logotipo de Power Wagon de manera vertical en los costados de la caja. Por si no quedaba claro, también trae un emblema de "4x4" entre las llantas traseras



ras y las luces de freno. En el portón trasero lleva otro logo inmenso de RAM, para que por los cuatro costados quede claro que uno no está viendo otra marca.

Uno de los extras opcionales que más nos gustan es la Ram Box en las paredes de la

caja, la cual te dará excelentes lugares para guardar cosas. Además, hay una cámara de reversa en la luz de freno que va en la parte superior de la cabina que facilitará tu vida a la hora de enganchar un trailer con quinta rueda mirando lo que haces mediante la pan-



MOTOR

- V8 de 6.4 litros con 410 HP y 429 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática 66RFE de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Articulink de tres brazos con amortiguadores Bilstein

SUSPENSIÓN TRASERA

- Eje rígido con cinco brazos

PRECIO

- Desde \$46,995 (Tradesman) o \$53,015 (normal)



talla del sistema de infotainment Uconnect. También son muy útiles los espejos de remolque, opcionales, que rotan 90 grados para una vista vertical, algo que resulta especialmente útil cuando llevas un remolque.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Bajo el cofre de la Power Wagon encontramos un motor v8 Hemi de 6.4 litros, que con 410 HP y 429 lb-pie es el más grande y potente de gasolina en el segmento de las camione-

tas de uso rudo. El motor utiliza tecnología de apertura variable de las válvulas y desactivación de cilindros para mantener a raya el consumo de combustible sin afectar la potencia.

En cuanto a la transmisión, no hay mucho para donde hacerse, pues sólo está disponible una caja automática 66RFE de uso rudo de seis velocidades con selección manual de cambios. Además encontramos una reductora Borg Warner BW 44-47 de dos velocidades y control manual. Con un radio de arrastre de 2.64:1, combinado con radios de 4.10 en los ejes, la Power Wagon tiene mucha multiplicación de torque a su disposición. Más aún, el motor, transmisión y caja reductora se comunican entre ellos. Cuando metes 4WD Low, el ralentí del motor aumenta 100 rpm, de 650 a 750 rpm, para un mejor control al subir pendientes inclinadas o cuando remolcas cargas muy pesadas a baja velocidad.▶▶



INTERIOR

La cabina para 2017 no sufrió ningún cambio importante más allá de que los asientos ahora tienen un dibujo que es igual al de las llantas Goodyear Wrangler DuraTrac que lleva la camioneta y aún más logotipos en los soportes laterales. Algunos dirán que no es del mejor gusto, a otros les fascinará; como ya sabemos, en gustos se rompen géneros. Además, siempre podrás pedir los asientos estándar de vinil y tela de la versión Tradesman.

El asiento corrido 40/20/40 de la parte delantera con consola plegable hace que, de ser necesario, pueda llevar hasta seis pasajeros. Aunque es más para una emergencia, pues el que vaya en medio adelante no irá precisamente cómodo. El tablero es igualito al del año pasado, con un sistema de infotainment con navegación Uconnect de 8.4 pulgadas y una pantalla TFT de 7 pulgadas en el panel de instrumentos. Los conductores de la vieja escuela estarán felices de encontrar una palanca de cambios a la derecha de la columna de la dirección; por otro lado, la palanca para la caja reductora está justo adelante de la consola central.


SUSPENSIÓN & OFF-ROAD

El objetivo principal de la Power Wagon es dirigirse a donde quiera que la apuntes. Para ello, Los ingenieros de Ram la equiparon con llantas Goodyear todo terreno de 33 pulga-



das, un robusto sistema de doble tracción diferenciales bloqueables electrónicamente accionados adelante y atrás, una barra estabilizadora desconectable en el eje delantero y un winch Warn capaz de remolcar 12,000 libras.

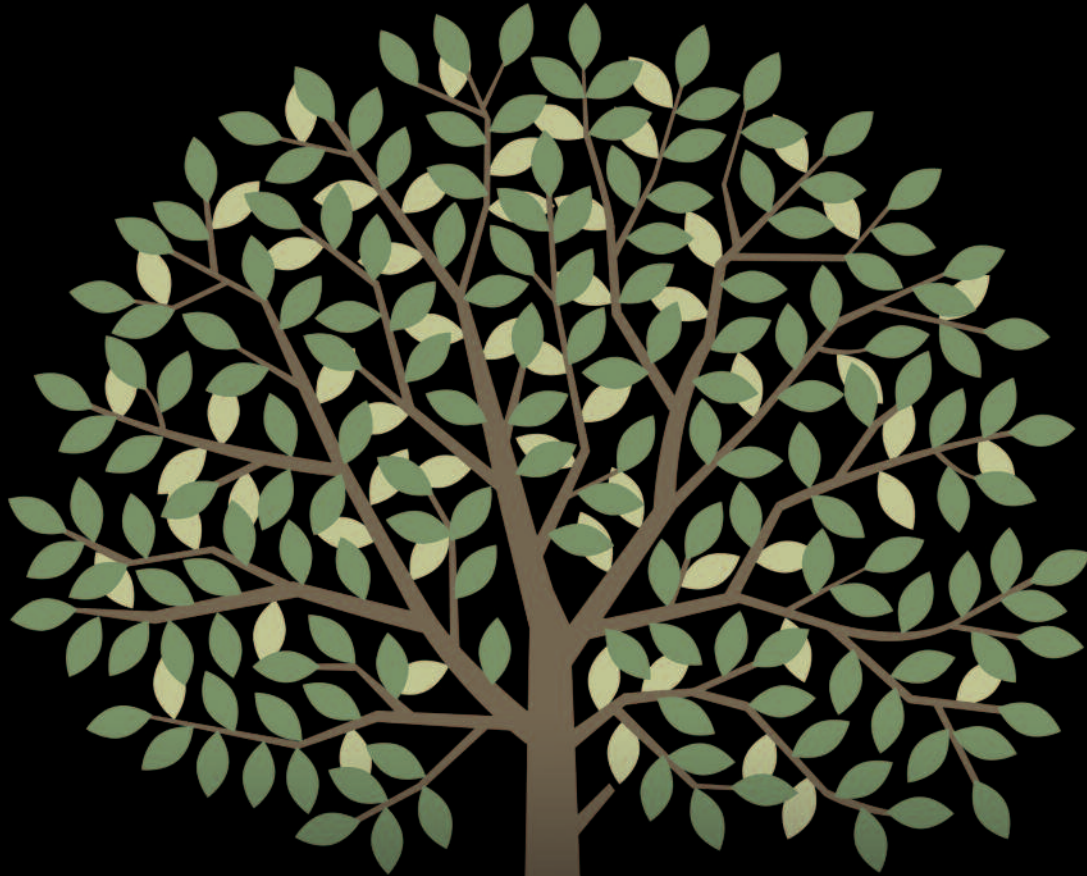
Añade estas cosas al chasis de sección cuadrada y la suspensión trasera de cinco puntos y tienes una camioneta más que competente. La distancia al piso de 14.3 pulgadas de la Power Wagon es impresionante y viene cortesía de un "levantón" de tres pulgadas a la versión normal. Esto es 4.3 pulgadas más que un Jeep Wrangler Rubicon. Tiene un ángulo de aproximación de 33.6 grados, uno de vadeo de 23.5 y uno de salida de 26.2 grados. Además, la camioneta puede surcar 30 pulgadas de agua, más que suficiente para no tener que detenerte en un riachuelo.

Con un precio de entrada de \$53,015, esta camioneta no es precisamente barata (aunque puedes equipar una Tradesman con el mismo paquete off-road y te gastarías "solamente" \$46,995). Es el mismo rango de precios que su competidora más directa, la Ford Raptor, aunque como ya mencionamos, estas pickups tienen diferentes filosofías y están diseñadas para diferentes cosas. La Raptor está hecha para volar en el desierto, mientras que la Power Wagon es una trepadora de rocas. ¿Cuál es la mejor? Ahora sí que depende de para qué la quieras. 

camioneta: **RAM 2500 POWER WAGON 2017**

WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



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

automundo

MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Que pasa?
VEGAS



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING

LA NUEVA GENERACIÓN 2018 EQUINOX

CONFIANZA CON LA CUAL PUEDES CONTAR

La nueva generación de Equinox ha sido diseñada para hacer cada viaje más eficiente. Yendo más allá de lo esperado, la nueva Equinox te ofrece aún más confianza en el camino. Desde Forward Collision Alert y Side Blind Zone Alert disponibles que te advierten de posibles peligros, hasta Low Speed Forward Automatic Braking disponible y Lane Keep Assist que te pueden ayudar a responder cuando sea necesario. Con estas avanzadas tecnologías de seguridad, junto con un trío de motores turbo y un diseño perfectamente equilibrado, la nueva generación Equinox tiene todo lo que necesitas, para hacer todo lo que deseas.

FIND NEW ROADS™



Tecnologías que responden rápidamente y sin esfuerzo.

TECNOLOGÍAS DE SEGURIDAD ACTIVAS

Low Speed Forward Automatic Braking

Este sistema disponible activa automáticamente los frenos para ayudar potencialmente a reducir la gravedad de una inminente colisión frontal con un vehículo detectado. También podría ayudar a evitar colisiones a velocidades muy bajas.

Lane Keep Assist

Lane Keep Assist puede ayudar a evitar que te desvíes al siguiente carril. A velocidades superiores a 37 mph, este sistema disponible está basado en cámaras que monitorean las líneas de la carretera y gira suavemente el volante si el vehículo comienza a cambiar de carril cuando no está activamente dirigido y su señal de giro no está activada. La función se activa cuando no recibe la entrada activa del controlador y se desactiva al proporcionar entrada activa, como cambiar de carril a propósito o usar su señal de giro.

Faros IntelliBeam

Los faros IntelliBeam® disponibles se ajustan intuitivamente entre las luces altas y bajas cuando se detectan faros delanteros o cuando se detectan luces traseras frente a ti. Esto puede mejorar la visibilidad delantera y ayudar a iluminar el camino, especialmente en condiciones de oscuridad. También ayuda a evitar que los conductores que se acercan se vean expuestos a luces altas en carreteras oscuras.





Equinox te protege en todos lados con tecnologías de seguridad basadas en cámaras, sensores y radares disponibles enfrente, atrás y a los costados.

1. Cámara de Visión Trasera Estándar
2. Rear Park Assist
3. Rear Cross Traffic Alert
4. Lane Change Alert
5. Side Blind Zone Alert
6. Lane Keep Assist con Lane Departure Warning
7. Forward Collision Alert
8. Low Speed Forward Automatic Braking
9. Faros IntelliBeam

Seguridad que puedes sentir.

ALERTA DE SEGURIDAD EN EL ASIENTO

Esta característica disponible utiliza pulsos direccionales de vibración en el cojín del asiento en lugar de alertas auditivas para ayudar a indicar la dirección de posibles colisiones. Este patentado enfoque de advertencia está vinculado a sistemas disponibles de prevención de peligros a bordo.

Obtén una vista panorámica.

SURROUND VISION

Utilizando cuatro cámaras colocadas estratégicamente, Surround Vision disponible ofrece una vista panorámica de tu Equinox en una pantalla táctil a color de 8 pulgadas en diagonal disponible. Todos los puntos de vista de la cámara se fusionan simultáneamente para transmitir una clara imagen de lado a lado en la pantalla para ayudarte a obtener más información, lo que te permite ver más de las áreas detrás y alrededor de ti.

Especialmente al estacionarte en paralelo, ayudándote a navegar con facilidad espacios estrechos.

2018 EQUINOX

VS. 2017 FORD ESCAPE Y 2017 HONDA CR-V

<i>Función De Seguridad Disponible</i>	<i>'18 Equinox</i>	<i>'17 Escape</i>	<i>'17 CR-V</i>
Surround Vision	SI	NO	NO
Safety Alert Seat	SI	NO	NO
Lane Change Alert	SI	NO	NO
Low Speed Forward Automatic Braking	SI	NO	SI
Rear Park Assist	SI	SI	NO

Las características de seguridad no pueden sustituir la responsabilidad del conductor para conducir el vehículo de una manera segura. El conductor debe permanecer atento al tráfico, entorno y condiciones de la carretera en todo momento. Lee el manual del propietario del vehículo para obtener información importante acerca de limitaciones de funcionalidad.

CHEVROLET







LLEGÓ UBER

UBER PARA EL TRANSPORTE

LA EMPRESA MÁS CONOCIDA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS ON-DEMAND PRESENTÓ OFICIALMENTE SU APLICACIÓN PARA EMPAREJAR CARGAS CON TRANSPORTISTAS. SU APUESTA INICIAL ES TRABAJAR CON EL SEGMENTO DE PROPIETARIOS-OPERADORES Y FLOTAS PEQUEÑAS Y, TODO PARECE INDICAR, PODRÍA SER EL INICIO DE UN MOMENTO MUY INTERESANTE PARA LOS CONDUCTORES. »

Durante muchos años, el compartir plataformas para el transporte fue considerado como un “sueño guajiro” en el mundo del transporte, pues si bien empresas como Uber han tenido mucho éxito moviendo a personas, transportar mercancía requiere de una logística más elaborada. Pero parece que la gente de Uber (¿quién más?) le encontró la cuadratura al círculo con la aplicación Uber Freight, una aplicación destinada al mercado de los propietarios-operadores con un enfoque en cargas secas y refrigeradas en remolques de 53 pies.

Eric Berdinis, gerente de producto para Uber Freight, dice que la que la compañía se apoyó en su experiencia en satisfacer la oferta y la demanda y construir algoritmos de precios en el mercado de pasajeros, transformando ese proceso para poner en contacto carga con propietarios operadores y pequeñas flotas. “Técnicamente somos un corretaje”, dice Berdinis, “y lo hacemos de modo tal que podamos adueñarnos de la carga y pagar rápidamente a nuestros conductores y transportistas”.

Según Berdinis, este aspecto será lo que diferenciará a Uber Freight de otras empresas



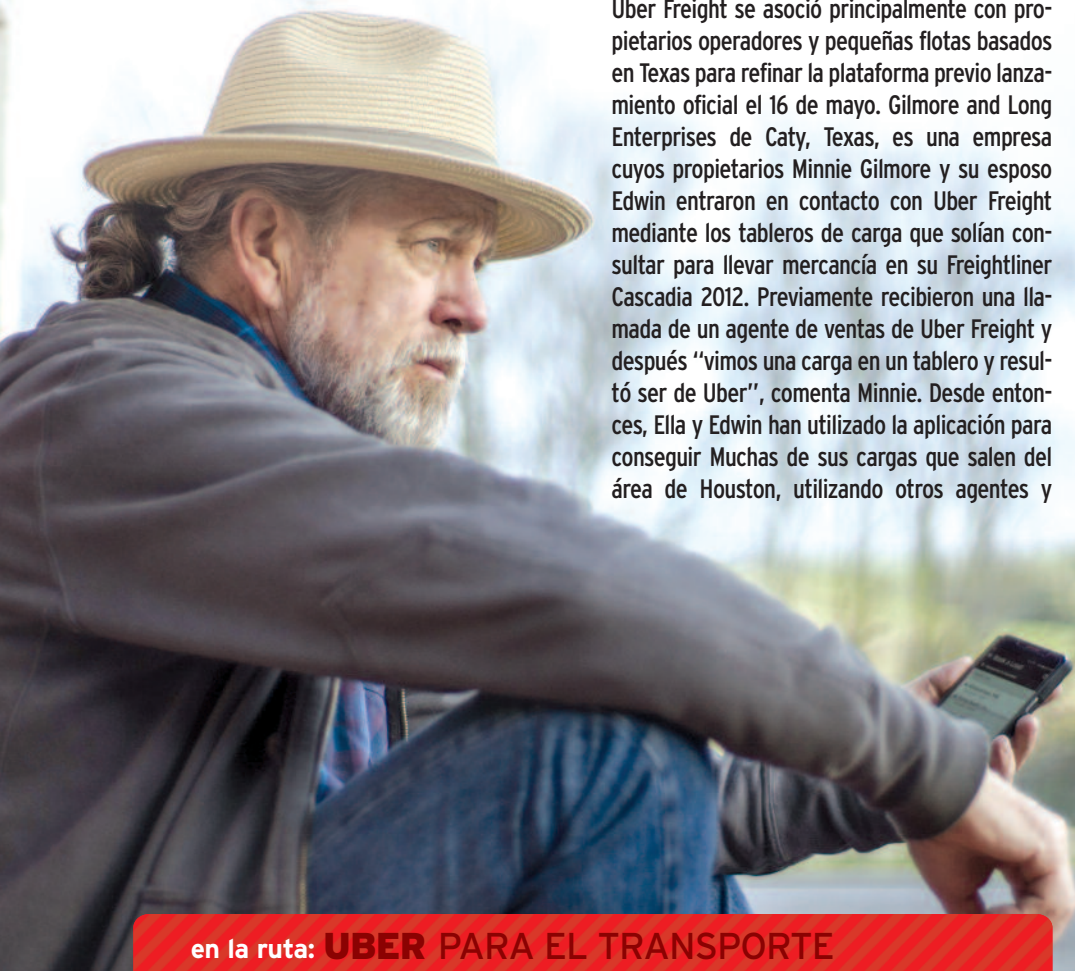
similares que ya están en el mercado. “Valoramos el pronto pago por entrega como una de nuestras más grandes promesas para los usuarios de nuestra aplicación”, comenta. “Independientemente de cuándo nos pague el despachador, nosotros pagaremos en un par de días por cualquier carga que se mueva mediante nuestra aplicación, sin hacer preguntas”.

Presentado en modo Beta del año pasado, Uber Freight se asoció principalmente con propietarios operadores y pequeñas flotas basados en Texas para refinar la plataforma previo lanzamiento oficial el 16 de mayo. Gilmore and Long Enterprises de Katy, Texas, es una empresa cuyos propietarios Minnie Gilmore y su esposo Edwin entraron en contacto con Uber Freight mediante los tableros de carga que solían consultar para llevar mercancía en su Freightliner Cascadia 2012. Previamente recibieron una llamada de un agente de ventas de Uber Freight y después “vimos una carga en un tablero y resultó ser de Uber”, comenta Minnie. Desde entonces, Ella y Edwin han utilizado la aplicación para conseguir Muchas de sus cargas que salen del área de Houston, utilizando otros agentes y

tableros de carga para el regreso.

De acuerdo a Berdinis, el interés por parte de los transportistas ha sido sobrecogedor. “El reto ha sido escalar para satisfacer la demanda” con la carga. Propietarios operadores y flotas a largo del país que estén interesados en conseguir cargas a través de Uber Freight pueden comenzar el proceso de inscripción en la página www.uber.com/info/uberfreight/signup/.

“Somos un agente registrado por lo cual pasamos por el proceso normal de veto”, dijo Bill Driegert, director de carga de Uber Freight. La empresa no trabajará con transportistas que hayan sido calificados como Condicionados o Insatisfactorios. El resto, una vez aprobados, Podrán ver las cargas se casó refrigerados disponibles, relacionadas con tasas fijas no negociables. Sin embargo, añade Driegert, la retroalimentación de los usuarios beta podría hacer que la compañía considere añadir en un futuro a la aplicación herramientas de flexibilización de tarifas y de negociación, como ocurre con otros agentes en el segmento tecnologizado de “uber para el transporte”. »



en la ruta: **UBER PARA EL TRANSPORTE**

SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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

Gilmore, quien opera los teléfonos en su base de Katy mientras su esposo maneja el camión, comenta que la carga al interior de Texas es algo basta al menos en su área. Gilmore and Long confían en la aplicación para la mayoría de las cargas foráneas de Edwin, mini valora las rápidas opciones de reserva inmediata de la aplicación, las cuales eliminan la necesidad de la mayoría de las llamadas. Esto ha quitado algo de peso de sus hombros, ya que a Edwin le es más fácil hacerlo en el camino. Las llamadas constantes de verificación también se eliminan mediante la aplicación, pues las cargas contratadas con ésta son rastreadas automáticamente. Gilmore también añadió que, hasta ahora, las tarifas entregadas por el algoritmo de precios de la compañía han sido “un poco mejores” que el promedio de lo que se ve con otros agentes.


Uber Freight amarra las tarifas en contratos con los expedidores, pero entrega precios más dinámicos a los transportistas, basados en el mercado, utilizando unos algoritmos diseñados por el especialista de la compañía que lideró el desarrollo de la metodología de precios que la empresa usa en el transporte de pasajeros. Actualmente, la aplicación permite realizar búsquedas de cargas cercanas basadas en la ubicación del usuario, y también con su lugar de destino, lo que hace posible un poco de planeación. Berdinis dice que las características más sofisticadas de planeación irán surgiendo poco a poco conforme vayan teniendo más retroalimentación de parte de los usuarios.

Por ahora, el principal factor limitante, de acuerdo a Minnie Gilmore, es la disponibilidad de la carga fuera de Texas, algo que Berdinis sugiere va a cambiar conforme crezca el interés por la aplicación alrededor del país.

De alguna forma, Uber Freight cuenta con la base de los propietarios-operadores para responder la pregunta del huevo o la gallina de toda



plataforma de emparejamiento de carga: ¿qué es primero, el conductor o la carga? “Una de las razones de diseñar Uber Freight es hacer más fácil la vida de los conductores y ayudarlos a que su empresa crezca”, dice Berdinis. “Nuestros usuarios son todo”. Por su parte, Driegert añade que “nuestro objetivo es mantener a cualquiera de nuestros usuarios completamente en operación y utilizados”.

Si la carga fuera suficiente en la red Vial aplicación para mantener el remolque de Gilmore and Long cargado todo el tiempo ellos lo utilizarían en todo momento. “Es más fácil cuando trabajas con un solo agente en lugar de tener que estar revisando todas las tablas de carga. Por ahora, no tienen la suficiente carga para hacerlo, pero sí la tuvieran, lo haríamos (trabajar solo con ellos)”. 



■ V7-38-ARTCAR

B.R.M.

.. Chronographes ..

■ V12-44-ARTCAR



C
A R T
R


DAORO

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

www.daoromiami.com



A person wearing a blue and white plaid shirt is shown from the chest down, holding a burger. The background is a textured, metallic surface at the top. The main headline is in large, bold, black letters.

VIVE MÁS Y MEJOR

TU SALUD MEJORA TU CALIDAD DE VIDA

SI BIEN LA IDEA DE ESTE ARTÍCULO NO ES QUE APRENDAS CÓMO VIVIR TANTO TIEMPO COMO MATUSALÉN (969 AÑOS, SEGÚN LA BIBLIA); SÍ SE TRATA DE QUE MEJORES LA CALIDAD DE TU VIDA DURANTE EL TIEMPO QUE TE TOQUE ESTAR AQUÍ. POR ELLO, TE CONTAMOS QUÉ PUEDES COMER PARA QUE TU CUERPO ESTE "AFINADO" LO MEJOR POSIBLE.»



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Casi todos los que están en el negocio del transporte (o de los autos de carreras) saben que la calidad del combustible es directamente proporcional al desempeño y buen estado del motor; mientras mejor sea la primera, mejores serán los segundos. Y si pensamos en nuestro cuerpo de la misma manera, es claro que si utilizamos un “combustible de mayor octanaje”, mejores serán los resultados que obtendremos.

Lo mismo ocurre en sentido opuesto, si llevamos años entrándole con ganas a las papas fritas, hamburguesas y pizzas, la cosa no pinta muy bien, pues habrá problemas de salud como mala circulación y arterias endurecidas. El lado positivo de esto es que nunca es tarde para modificar los hábitos alimenticios, algo que incrementará no solo tu expectativa de vida, también la calidad. Para ello, tenemos unos cuantos consejos muy simples.

1.- COME FRUTAS Y VERDURAS

Estamos seguros que has oído esta frase hasta el cansancio, pero es por una buena razón, es muy cierta. Los vegetales y frutas están repletos de antioxidantes, poderosos químicos que combaten las enfermedades y ayudan a reparar el daño causado por los radicales libres, oxidación, estrés, contaminación y otras toxinas. “Las personas que viven más tiempo suelen comer muchos alimentos vegetales”, dice Bowden. “Estos son algunos de los más ricos en nutrientes del planeta. Están llenos de flavonoides, fenoles, polifenoles y miles de otros químicos que no hemos descubierto aún –y todos ellos ayudan a prevenir enfermedades”. »





2.- BÁJALE A LAS CALORÍAS

Desde los años 30 han habido estudios que demuestran que las dietas bajas en calorías mejoran la salud y alargan la vida de los roedores. Ahora los investigadores están aprendiendo que esto también es aplicable a los humanos. Un estudio del Journal of the American Medical Association, encontró que dos marcadores de la longevidad (el nivel de insulina y la temperatura corporal en ayunas) disminuían en humanos a través de una restricción prolongada de calorías.

3.- VUÉLVETE MEDITERRÁNEO

Los nutriólogos hablan constantemente que una dieta mediterránea, la cual incluye frutas, vegetales, granos enteros, pescado y una copa de vino tinto al día, aumenta la longevidad. De hecho, hay estudios que muestran que este tipo de dieta reduce la presión arterial, la inflamación y protege contra enfermedades cardíacas graves que van desde cáncer hasta apoplejías. En dos estudios separados, los investigadores encontraron que "volverse mediterráneo" no solo protege contra el Alzheimer, también permite que las personas con esta enfermedad vivan cuatro años más en promedio. Mientras mayor era la adherencia de los participantes a la dieta, mayores eran los beneficios.

4.- COME SUPERALIMENTOS

Deja de pensar por un segundo en lo que no debes comer (sí, hamburguesa doble con queso y tocino, estamos hablando de ti) y enfócate mejor en los alimentos saludables que sí debes consumir. Según un estudio publicado en el British Medical Journal, comer siete superalimentos al día -como, frutas, vegetales, ajo, pescado, frutos secos, chocolate oscuro y vino tinto- puede reducir el riesgo de padecimientos cardíacos hasta en un 75% y añadir seis años a tu esperanza de vida.

Por supuesto, es clave consumir las porciones indicadas, no se trata de beberse una botella de vino al día. Los vegetales, frutas y el chocolate oscuro bajan la presión arterial; el ajo y los frutos secos reducen el colesterol LDL; el pescado protege contra arritmias cardíacas, coágulos sanguíneos e inflamación. Juntos, estos alimentos ayudan a proteger el endotelio (el recubrimiento parecido al teflón de los vasos sanguíneos) y reduce el riesgo de enfermedades del corazón.

Hace mucho tiempo que se sabe que mantener un peso saludable puede evitar enfermedades y sumar años a tu vida. Un estudio realizado en más de 20,000 hombres profesionales de la salud encontró que los riesgos de apoplejía eran 30 por ciento más altos en quienes tenían sobre-


peso y 100 por ciento mayores en los considerados obesos, respecto a hombres cuyo peso estaba en un rango normal. El estudio categorizó a estos individuos de acuerdo a su índice de masa corporal (IMC), una medida del peso relativa a la altura. Si el IMC era de 25 a 29 clasificaban como con sobrepeso, mientras que uno de 30 a 39

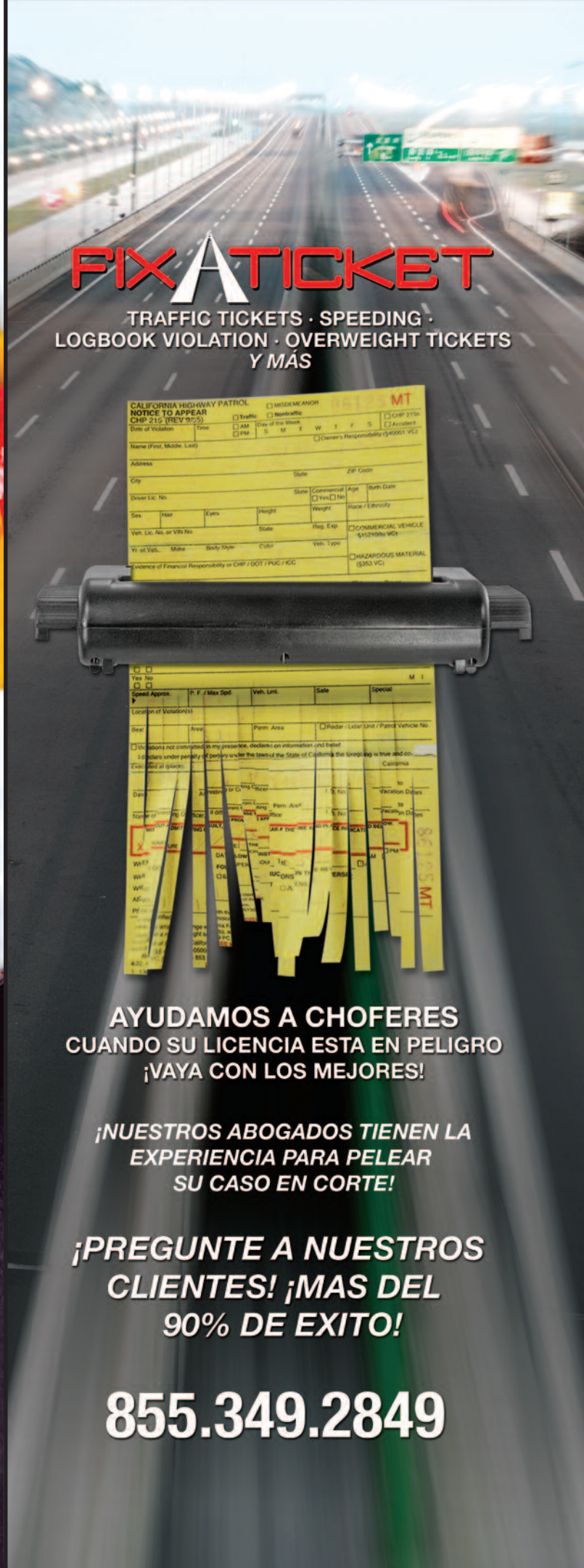
como obesidad, arriba de éste se considera como obesidad mórbida.

Un hallazgo interesante es que los beneficios de reducir la ingesta calórica aplican incluso si tienes un peso saludable. "El truco no es sólo comer menos, sino asegurarte de que lo que comas esté repleto de nutrientes", dice





Jonny Bowden, médico autor del libro Las Comidas Más Saludables de la Tierra. "Si la mayor parte de tu dieta son plantas, puedes comer una impresionantemente saludable (y sustanciosa) dieta de entre 1,400 a 1,500 calorías al día". Siete tazas de espinaca, por ejemplo, aportan tan solo 100 calorías. 



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

PREPÁRATE PARA EL RETIRO

QUÉ ES EL PLAN 401(K)

NO DEJES QUE LA FALTA DE CONOCIMIENTO SOBRE EL 401(K) PONGA EN RIESGO TU FUTURO. ENTÉRATE AHORA CÓMO EMPEZAR A AHORRAR PARA TU RETIRO, DE MANERA QUE TODO VAYA SOBRE RUEDAS CUANDO TE JUBILES. »





401K



El plan 401(k) es un beneficio que ofrecen algunas empresas a sus empleados para ayudarles a ahorrar para el retiro. Estos planes de contribución definida tienen límites en el monto que puede ser invertido y el dinero es deducido directamente del salario antes de impuestos. Dependiendo del plan, el empleador está obligado a contribuir con cierta cantidad o tiene la opción de hacerlo. Y en caso de hacer la contribución, el empleado tiene derecho a tomar posesión del aporte de forma automática o en un periodo específico según lo defina el plan.

¿CÓMO FUNCIONA?

Tu eliges qué cantidad de dinero quieres invertir - dentro de los límites- y esa contribución se deducirá automáticamente de tu sueldo. La aportación se realiza antes del cobro de impuestos al ingreso y se deposita en el plan de inversión que hayas elegido. Puedes seleccionar fondos mutuos, títulos de valores individuales, anualidades o bonos. Tanto la elección de los instrumentos de inversión como el riesgo de las inversiones son tu responsabilidad.

Como estos planes están pensados como un ahorro para la vejez, por el Servicio de Rentas Internas (IRS por sus siglas en inglés) restringe el acceso a estos fondos antes de la jubilación. Pero si estás en dificultades económicas, es posible que tu plan te deje hacer retiros. El IRS acepta seis razones que pudiera considerar como necesidad financiera inmediata:

- Ciertos gastos médicos no reembolsados.
- La compra de la residencia principal.
- La matrícula de una institución postsecundaria para el año siguiente.
- Evitar el desalojo o la ejecución de la hipoteca de su vivienda.
- Ciertas catástrofes naturales.
- Gastos funerarios. >>>



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



¿ME COBRAN POR SACAR MI DINERO?

Cuando se retiran los fondos del 401(k) antes de la edad de la jubilación, hay que pagar los impuestos que no fueron cobrados por el gobierno al depositar el dinero. Además es muy posible que la empresa de inversiones te cobre una penalización del 10% por retiro anticipado.

Es muy raro que alguien trabaje en la misma empresa toda su vida, por lo cual la ley tiene previsiones para cuando cambias de trabajo. Generalmente, tendrás cuatro opciones con respecto a tu dinero:

- Dejarlo en el plan actual.
- Transferirlo directamente a un plan de jubilación autorizado patrocinado por otro empleador.
- Transferirlo a una cuenta de jubilación individual (IRA, por sus siglas en inglés) que no están patrocinadas por una empresa.
- Efectuar un retiro total o parcial en efectivo. En este caso tendrás que pagar los impuestos que no han sido cobrados sobre este dinero y posiblemente algunas penalizaciones.

La mejor forma de realizar estas transacciones es comunicándose con su antiguo empleador y con la empresa nueva para que le expliquen cómo realizar estas transacciones.

¿CUÁNTO AHORRAR?

La mayoría de los asesores financieros recomiendan se ahorre al menos un 10% del salario. Sin embargo, si esto resulta demasiado difícil, prueba con la opción de un 1%. Empieza ahorrando una cantidad que pueda afrontar y cada año que pase aumente en un 1%. Pronto estarás ahorrando más de lo que piensas.

Para comenzar a ahorrar, lo más fácil es hablar con el departamento de recursos humanos de tu empresa y preguntar acerca de los planes de pensión que hay disponibles en la compañía y si existen beneficios adicionales, como por ejemplo si ellos contribuyen dinero adicional sobre el dinero que tu aportarías.

LÍMITES PARA 2017

Para el año fiscal 2017, los participantes del plan 401(k) pueden elegir entre colocar hasta \$18,000 de su salario su cuenta de ahorro, con \$6,000 adicionales para los participantes de más de 50 años. Estos límites han permanecido sin cambios en los últimos dos años. Sin embargo, los límites totales de contribuciones 401(k) se incrementaron para 2017. Ahora, el límite es de \$54,000 incluyendo tus aplazamientos electivos, así como cualquier contribución del empleador, contribuciones no electivas del empleado y cualquier confis-

LÍMITES A LAS APORTACIONES A TRAVÉS DE LOS AÑOS

Año Fiscal 2017	Máximo de Aplazamientos Electivos	Contribución Total Máxima	Contribución para dar alcance
Año Fiscal 2016	\$18,000	\$54,000	\$6,000
Año Fiscal 2015	\$18,000	\$53,000	\$6,000
Año Fiscal 2014	\$18,000	\$53,000	\$6,000
Año Fiscal 2013	\$17,500	\$52,000	\$5,500

cación o decomiso. Pero si tienes más de 50 años, tendrás un incremento de \$6,000 a este límite, lo cual da un total de \$60,000. Además, hay que tomar en cuenta que no puedes hacer contribuciones mayores a tu remuneración total.

401(K) INDIVIDUAL

Si eres una persona autoempleada, puedes elegir participar en tu propio plan 401(k), usualmente denominado individual. En esta situación, eres considerado tanto el empleador



como el empleado para efectos de contribución.

Por el lado del empleado, aplica el mismo límite de \$18,000 a los aplazamientos electivos, y puedes aplazar hasta \$24,000 si eres mayor de 50 años. Además, la contribución de tu empleador puede ser de hasta el 25% de tu remuneración. No importa cuánto dinero ganes como un autoempleado, sigue aplicando el límite total de \$54,000 (\$60,000 para mayores de 50) para el 401(k) individual.

Además de un 401(k) individual, las personas autoempleadas tienen la opción de ahorrar para el retiro en otro tipo de cuentas especiales, como la SIMPLE IRA o SEP-IRA. Cada una de estas cuentas tiene sus propios límites y reglas para las contribuciones, así que estudia a fondo cada una para ver cuál te conviene más. Por supuesto, las personas

autoempleadas pueden aprovechar las cuentas de ahorro para el retiro (IRA por sus siglas en inglés) tradicionales y Roth.

LÍMITES Y BENEFICIOS A LA CONTRIBUCIÓN IRA EN 2017

Las IRA tradicionales y Roth son el otro tipo más común de cuentas de ahorro para el retiro. Ambas permiten contribuciones de \$5,500 para el año fiscal 2017, con un extra de \$1,000 para los mayores de 50 años. La principal diferencia entre estas cuentas es el tratamiento fiscal. Las IRA tradicionales funcionan parecido a los planes 401(k). Las contribuciones pueden deducibles de impuestos dependiendo de tus ingresos, pero tus retiros eventuales serán tratados como ingresos gravables.

Por el otro lado, las contribuciones Roth se hacen después de presentar impuestos. Esto quiere decir que no obtendrás una deducción para el año fiscal corriente, pero los retiros calificados estarán completamente libres de impuestos. Como se presentan después de impuestos, las cuentas Roth tienen varios beneficios más, por ejemplo:

- Como ya pagaste impuestos sobre ellas, pueden retirarse sin penalización en cualquier momento (pero no los beneficios de la inversión).

- Las IRA Roth no tienen distribuciones mínimas obligatorias, al contrario que las 401(k) y las IRA convencionales.

- Puedes aportar a una Roth, sin importar tu edad, si tienes mayores ingresos (aunque hay un límite a los ingresos). >>



Ambos tipos de cuenta IRA permiten que tus inversiones crezcan y se compongan con impuestos diferidos, lo cual quiere decir que no te tendrás que preocupar por pagar impuestos en plusvalías y dividendos cada año. Si bien los límites a las aportaciones son significativamente más bajos que en los 401(k), las IRA pueden ser una buena adición a tu estrategia para el retiro por unas cuantas razones:

*Las IRA te permiten invertir en cualquier fondo de acciones, bonos o mutuo que elijas, mientras que el 401(k) limita tu número de inversiones a elegir.

*Como tienes tantas opciones, puedes encontrar fondos de inversión comparables a tus ofertas 401(k) pero con tarifas más bajas.

*Las IRA Roth te permiten fijar tu tasa fiscal actual y no afectarán tus contribuciones hasta el retiro.

*Si tu empleador ofrece un programa de igualar tus contribuciones, casi siempre es una buena idea contribuir lo suficiente para aprovecharlo. Sin embargo, si quieres mayor libertad con tus inversiones, una IRA puede ser una buena opción para cualquier ahorro para el retiro adicional.

TIPS PARA MAXIMIZAR TU 401(K)

La manera más obvia de incrementar tu 401(k) es aportar lo más que puedas, pero para muchas personas no resulta práctico aportar lo máximo legalmente permitido. Sin embargo, te sorprenderá saber el impacto que puede tener un pequeño incremento a lo largo del tiempo. Si quieres aportar más a tu 401(k) pero no crees que puedes contribuir tanto como te gustaría de manera inmediata, incrementar gradualmente tus aportaciones puede ser un camino.

Una estrategia popular es incrementar tu tasa de aportación en un 1% de tu salario cada año hasta alcanzar la tasa de ahorros deseada. Por ejemplo, si quieres aportar el 10% de tu salario a tu 401(k) y actualmente aportas el 5%, intenta incrementar tu tasa al 6% en 2017, 7% en 2018 y así sucesivamente hasta que llegues al 10%.

Otra alternativa es incrementar tu tasa de aportaciones cada que te den un aumento. Por ejemplo, si recibes un incremento a tu salario del 3% este año y aumentas tu tasa de ahorro un 1%, tu sueldo aún será mayor y tu cuenta de ahorro crecerá más rápido.

Finalmente, otra movida inteligente con tu 401(k) que no requiere mucho esfuerzo es exa-

BENEFICIOS FISCALES DE LAS 401(K) Y OTRAS CUENTAS

Un beneficio enorme de las cuentas de ahorro para el retiro es que son deducibles de impuestos, ya al reducir tu carga tributaria, una mayor parte de tu dinero trabaja para el futuro. Por ejemplo, sin aportas \$10,000 a tu 401(k) en 2017 y caes en el grupo del 25%, ahorrarás \$2,500 en tu declaración de impuestos de 2017, comparado con lo que habrías tenido que pagar si no hubieras hecho ninguna contribución.

Además, los empleados con ingresos bajos a moderados puede aprovechar el crédito a las contribuciones al ahorro para el retiro, conocido como

“crédito del ahorrador”, el cual literalmente te puede dar dinero para el retiro de manera gratuita. Dependiendo de tus ingresos, este crédito puede ser del 10, 20 o incluso el 50% de tus primeros \$2,000 en aportaciones para el retiro cada año. Las parejas casadas pueden juntar el crédito para cada cónyuge, para un total de \$4,000 en aportaciones.

Aquí hay una tabla que te ayudará a determinar tu elegibilidad para el crédito del ahorrador y cuánto dinero podría poner en tu bolsillo para el año fiscal 2017.


CRÉDITO -- % DE APORTACIÓN	DECLARACIÓN MATRIMONIAL CONJUNTA	JEFE DE FAMILIA	OTROS CONTRIBUYENTES
Hasta 50% de Aportación	Hasta \$37,000	Hasta \$27,750	Hasta \$18,500
20% de Aportación	\$37,001-\$40,000	\$27,751-\$30,000	\$18,501-\$20,000
10% de Aportación	\$40,001-\$62,000	\$30,001-\$46,500	\$20,001-\$31,000
Ningún crédito	AGI* superior a \$62,000	AGI superior a \$46,500	AGI superior a \$31,000

AGI- INGRESO BRUTO AJUSTADO



minar las tarifas que pagas por las inversiones 401(k) y ver si hay alternativas más baratas que te den los mismos objetivos. Puedes encontrar las tarifas bajo el rubro proporción de gastos en la documentación de tu 401(k) y, normalmente, la cifra más baja es la mejor al comparar el mismo tipo de inversiones.

En resumen, lo mejor que puedes hacer para

ahorrar para el retiro es aportar tanto como estés cómodo haciéndolo y mientras más pronto mejor. Tu dinero nunca tendrá un mayor poder de capitalización que hoy, así que aprovecha y considera incrementar tu tasa de ahorro para el retiro lo más pronto posible, ya sea que maximices tu 401(k) o decidas aprovechar alguno de los otros tipos de cuentas disponibles. 



Bolt®



Bolt® R-Spec



Bolt
C-Spec

WELCOME TO GENERATION BOLT.



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

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

Scan to see the 2015 Bolts in action.



We build it. You make it your own.™



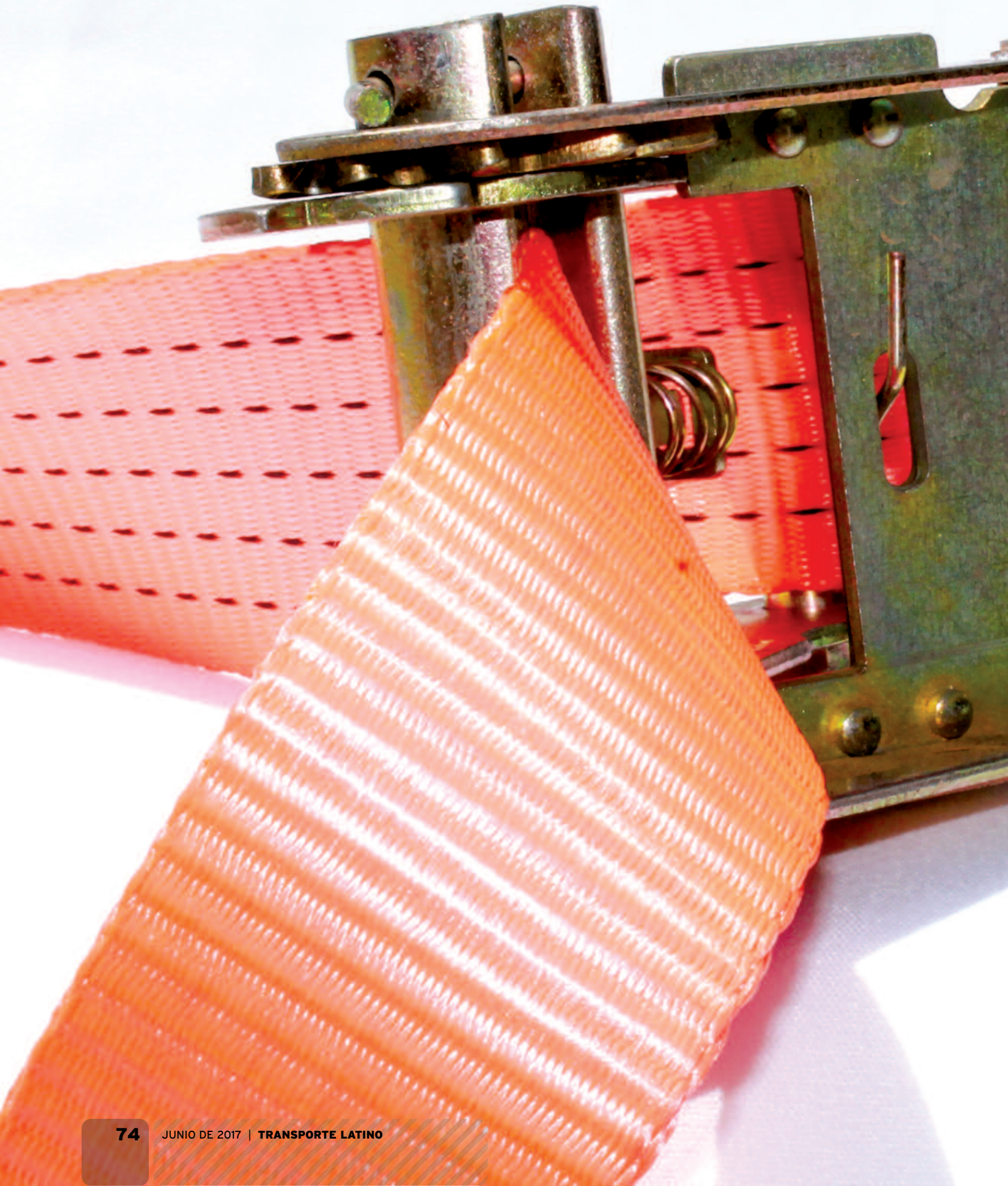
For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the 2015 Bolts, visit StarMotorcycles.com



@YamahaMotorUSA @StarMotorcycles



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





¡AGÁRRALA BIEN!

TIPS PARA SUJETAR LA CARGA

NO LLEVAR LA CARGA ASEGURADA DE MANERA CORRECTA TE PUEDE OCASIONAR MUCHOS DOLORES DE CABEZA, NO SOLO PORQUE ESTE AÑO SERÁ LO QUE LOS INSPECTORES TENDRÁN EN LA MIRA DURANTE EL ROADCHECK, SINO PORQUE UNA CARGA MAL SUJETA PUEDE CAUSAR UN ACCIDENTE EN LA CARRETERA O ALGÚN DESPERFECTO A TU CAMIÓN. »

Cada año, International Roadcheck pone especial énfasis en una categoría de infracciones y, para la revisión de este año del 6 al 8 de junio toca el turno al aseguramiento de la carga. Si bien la revisión de que se cumplan las formas sobre cómo llevar la carga de manera segura es parte rutinaria de las inspecciones en la carretera, la Alianza para la Seguridad en los Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés) subrayará la importancia de asegurar la carga como un recordatorio de su importancia para la seguridad en la carretera.

Los inspectores estarán realizando principalmente la inspección de Nivel I, es decir, la más exhaustiva que se hace a la orilla de la carretera. Es un procedimiento de 37 pasos que incluye un examen tanto de los requisitos de operación del conductor como del estado mecánico del camión. Se les solicita a los conductores que entreguen documentos como su licencia de manejo, registros de horas de servicio, la tarjeta de circulación y los documentos de embarque. De igual forma, los inspectores revisarán que los conductores utilicen el cinturón de seguridad y que no manejen bajo la influencia del alcohol o drogas.

La inspección del vehículo incluye revisar el sistema de frenos, el aseguramiento de la carga, dispositivos de acoplamiento, la línea motrix, sistemas de escape y combustible, el bastidor, las luces (todas las requeridas), mecanismos de dirección, suspensiones, llantas, la carrocería de los tráileres, rines y bujes, limpiaparabrisas y salidas de emergencia (en autobuses).

Como ves, tu y tu camión serán sometidos a una minuciosa revisión, por lo cual te sugerimos tener todo a punto. Para ayudarte con la tarea sobre el énfasis especial de este año, el aseguramiento de la carga, te tenemos unos consejos:

CONOCE LAS REGLAS

La Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) exige que la carga esté firmemente inmovilizada o asegurada sobre o dentro de un vehículo por estructuras con la resistencia adecuada, materiales o bolsas para estiba (bolsas inflables que sirven para ocupar el espacio entre artículos de la carga



o entre la carga y la pared del vehículo), barras estabilizadoras de carga, amarres o una combinación de las mismas.

Los estándares de aseguramiento de

carga representan los requisitos mínimos de seguridad para la carga en general y algunas mercancías en específico. Por lo mismo, es un documento especializado que



podrás consultar en esta página de : <https://www.fmcsa.dot.gov/regulations/cargo-securement/cargo-securement-rules>.

Si llevas materiales peligrosos, hay requi-

sitos adicionales de aseguramiento de la carga. La Administración de Seguridad de Tuberías y Materiales Peligrosos (PHMSA por sus siglas en inglés) es la responsable de

este tipo de carga. Para conocer las reglas visita la página www.ecfr.gov y navega el sitio para conocer las normas que aplican según el tipo de carga que llevas. >>

Si tu trabajo te lleva a cruzar la frontera con Canadá, es necesario que conozcas las normas de nuestro vecino del norte para evitar una sorpresa desagradable. Sí, las normas suelen ser muy parecidas, pero no está de más asegurarse que todo está en orden. Para hacerlo, descarga el documento de esta liga: http://www.ccmta.ca/images/pdf-documents-english/cra/NSC_Standard_10_-_June_2013_English_Final.pdf.

Un documento que resulta muy útil es el manual ilustrado para el aseguramiento de carga de la CVSA, el cual incluye las normas de Estados Unidos y Canadá. Para obtenerlo, puedes ir directamente a la fuente en la página www.cvsa.org y hacer clic en la pestaña de "Store" para ordenar una copia de "Practical Cargo Securement: Guidelines for Drivers, Carriers and Shippers". El precio es de \$25 para miembros o de \$30 para el público en general.

TODO DEBE ESTAR BIEN SUJETO

La carga debe estar firmemente inmovilizada sobre o dentro del vehículo. Y si bien los principios y normas de aseguramiento de carga aplican a cada artículo que transportes, también lo hacen para cualquier otra cosa en el camión, incluyendo el material de embalaje, herramientas y equipo. Palas, bloques, eslingas, cadenas, llantas de refacción, escobas, montacargas, gatos elevadores, cabestrantes (winches), trinquetes, etcétera; todos deben estar bien asegurados.

Ten en cuenta que un trailer cerrado puede no ser suficiente para el aseguramiento de la carga que llevas. Muchas que son muy grandes o pesadas pueden necesitar aseguramiento adicional en un trailer cerrado para llevar todo bien amarrado. No se deben usar cables elásticos ni correas de lonas como aseguramiento principal de la carga o equipo.


REVISAS LOS AMARRES BUSCANDO DESGASTE O DAÑOS

Las normas exigen que los amarres estén sujetos y asegurados de una manera que prevenga y evite que se aflojen, suelten, abran o liberen mientras el vehículo está en movimiento. Pero a lo largo del tiempo, los amarres se pueden desgastar, romper o dañar. Asegúrate de revisarlos para que no haya daños. El documento Criterios Norteamericanos Estándar de Fuera de Servicio incluye una útil tabla de defectos en amarres para cadenas, cables metálicos, cuerdas, correas sintéticas, flejes

de acero, conexiones o acoplamientos, y puntos de anclaje. Si alguno de estos muestra señales de daño o desgaste, tiene que ser reemplazado.

EMPLEA LAS MEJORES PRÁCTICAS Y MECANISMOS NECESARIOS

Puede que haya mejores prácticas, establecidas de manera consensual por personas que llevan la misma mercancía que tu, las cuales vale la pena seguir. Si tu envío es muy peculiar, haz la tarea y averigua más informa-

ción. Investiga qué funciona mejor. Pero siempre asegúrate de que tu carga está propiamente contenida, inmovilizada y asegurada de manera que no pueda gotear, derramarse, o caer del vehículo; o moverse dentro del camión de modo tal que afecte la estabilidad o maniobrabilidad. Una carga que se puede mover no solo puede ocasionar choques, sino también dañar tu equipo. Por último, no olvides que las infracciones sobre aseguramiento inadecuado de carga y equipo afectarán la calificación de seguridad de tu empresa. 



¡MUCHO OJO!

Estas son las principales infracciones de aseguramiento de carga:

1. No prevenir el movimiento/pérdida de la carga.
2. **No asegurar el equipo del camión:** lonas, material de embalaje, puertas laterales o traseras, llantas de refacción, etc.
3. Amarres dañados (cadenas demasiado desgastadas o cortes y desgarres en eslingas).
4. Amarres insuficientes.
5. Amarres flojos.

Custom Raider® S

CUSTOM. EVEN BEFORE YOU CUSTOMIZE IT.

The Raider and Full Star Cruiser Line.

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



We build it. You make it your own.™



V Star® 1300 Deluxe



Stryker® Bullet Cowl



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

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





moods of norway

7964 Melrose Ave. Los Angeles





NO TE DETENGAS

EQUIPO DRIVEWYZE

SI ALGUNA VEZ HAS VISTO A OTROS CAMIONEROS PASAR DE LARGO LAS ESTACIONES DE PESAJE EN LUGAR DE FORMARSE Y TE HAS PREGUNTADO QUÉ ES LO QUE ELLOS SABEN QUE TU NO, LA RESPUESTA MÁS PROBABLE ES EL BYPASS DE LAS ESTACIONES DE PESAJE. SI NO HAS OÍDO HABLAR DE ELLO, NO TE PREOCUPES, QUE PARA ESO ESTAMOS NOSOTROS. »

Una de las mayores monsergas de esta vida es tener que hacer fila. No importa si es en el supermercado, el banco o mientras esperas tu turno en una estación de pesaje. Pero afortunadamente existen servicios que te ayudarán a reducir al mínimo las veces que tengas que pasar por dichas estaciones, manteniéndote por más tiempo en el camino, que es donde tanto tú como tu camión ganan dinero.

Y es que el viejo dicho de "el tiempo es dinero", nunca es más cierto que en el mundo del transporte. Por ello hay muchas empresas, como Drivewayze, cuya misión es reducir al mínimo el tiempo que no estás trabajando. De acuerdo, a un estudio realizado en 2007 del Departamento del Transporte, un solo bypass le puede ahorrar a una flota aproximadamente \$8.68. La cifra no se la sacaron de la manga, sino que representa los ahorros en tiempo estimados por cada bypass en costo



por minuto según las operaciones documentadas de camiones de uso rudo.

Durante los 10 años de duración del estudio, se encontró que los beneficios totales netos asociados iban de \$3.2 a \$219.4 millones por compañía. Evidentemente, como

cada empresa es diferente, no se puede señalar con precisión el tiempo de retorno de la inversión (ROI por sus siglas en inglés) que una flota puede esperar. Por ello es que en Drivewayze crearon la herramienta PreClear Analytics, la cual que te ayuda a determinar



en la ruta: **EQUIPO DRIVEWYZE**

cuánto puedes ahorrar antes de comenzar a utilizar el servicio de pago de la aplicación, lo cual te facilitará la toma de decisión sobre si te conviene o no.

En esta ocasión hablaremos de un servicio llamado Drivewyze y muchos conductores y flotas hacen es si este tipo de servicios es legal. La respuesta es totalmente. Y esta es la razón: cuando tú (o tus conductores) realizan las inspecciones requeridas de manera regular, arregla los problemas de mantenimiento que surgen durante estas inspecciones y mantienen buenos registros de horas de servicio, los inspectores estatales no se mueren de ganas de revisar tu camión o tus bitácoras.

Con la excepción de las inspecciones aleatorias, por las que todo mundo pasa de vez en cuando, estos oficiales prefieren que te mantengas en la carretera. Esto les da más tiempo para examinar a los operadores de camión que realmente necesitan de esa atención adicional. >>

ESTA ES LA RAZÓN POR LA CUAL LAS DIVISIONES DE INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS COMERCIALES DESDE MAINE HASTA WASHINGTON Y FLORIDA HASTA NUEVO MÉXICO, Y CASI EN TODO LO QUE ESTÁ ENTRE ESTOS ESTADOS, OFRECEN BYPASS DE ESTACIONES DE PESAJE. EN GENERAL ESTOS SE OBTIENEN UTILIZANDO UNO DE DOS TIPOS DE TECNOLOGÍA:

La primera, utilizada por PrePass, provee los bypasses utilizando transpondedores y lectores de transpondedores a la orilla del camino. La otra, utilizada por Drivewyze y que es el tema de este artículo, lo provee utilizando smartphones y tablets así como una variedad de dispositivos electrónicos de registro ofrecidos por los principales proveedores de telemática utilizando tecnología celular.





TRUCK
**S
C
A
L
E**

CAUTION
WIDE
RIGHT
TURNS

en la ruta: **EQUIPO DRIVEWYZE**

A CONTINUACIÓN, ENUMERAMOS ALGUNAS DE LAS PRINCIPALES DIFERENCIAS ENTRE LOS BYPASSES QUE UTILIZAN TRANSPONDEDORES Y LOS QUE UTILIZAN LA RED CELULAR:

A DIFERENCIA DE LOS SERVICIOS BASADOS EN TRANSPONDEDORES COMO PREPASS, LOS CUALES UTILIZAN PROTOCOLOS DE RADIO ABIERTO PARA LEER INFORMACIÓN ALMACENADA EN LOS TRANSPONDEDORES, LAS COMUNICACIONES DE DRIVEWYZE SON SEGURAS Y ENCRIPADAS. LA INFORMACIÓN PRIVADA DEL CONDUCTOR O LA FLOTA NUNCA SE COMPARTE.

- PrePass Utiliza un largo proceso de aplicación para determinar la elegibilidad del transportista, mientras que Drivewyze está abierto a todos los transportistas y examina a los camiones en tiempo real conforme se acercan a las estaciones de pesaje.
- Para identificar al camión y el transportista y determinar si éste cumple con los criterios de escrutinio estatales, Drivewyze accede a las mismas bases de datos federales y estatales que utilizan los inspectores de vehículos comerciales. Drivewyze otorga un bypass solamente cuando el transportista cumple con dichos criterios.
- PrePass Utiliza información que ya tiene semanas para determinar la elegibilidad mientras que Drivewyze accede a la información más reciente. Como consecuencia, los transportistas cuyas calificaciones de seguridad mejoran podrían tener que esperar hasta un mes para ver un incremento en el número de bypasses que reciben cuando utilizan un servicio de bypass por transpondedor. Con Drivewyze, el número de bypasses puede mejorar inmediatamente.
- Los sistemas que se basan en transpondedores pueden ofrecer una tasa de precisión de identificación más baja



porque los conductores deben hacer pasar sus camiones directamente bajo los lectores de transpondedores para obtener una lectura precisa. Con una probabilidad más alta de transmitir una solicitud de bypass de manera exitosa a través de las mismas redes celulares que llevan

llamadas y datos, Drivewyze mantiene una alta tasa de precisión en identificación, más del 99%.

- Como Drivewyze utiliza tecnología celular, ha establecido geocercas a lo largo de más de 1200 estaciones de pesaje y sitios de inspección en los Estados Unidos. Esto permite a Drivewyze ofrecer un servicio de alertas de estaciones de pesaje con notificaciones en tiempo real en dichos lugares dos millas antes de llegar a ellos.
- Al utilizar tecnología de geoperimetrage, DriveWYZe Otorga bypasses en más de 600 estaciones de pesaje y sitios de inspección en 39 estados utilizando smartphones tablets y ELDs. De acuerdo a la compañía, esto les da más oportunidades de bypasses que cualquier otro programa en el mercado que utilice equipo que los conductores y flotas ya tienen. Además, funciona tanto en estaciones fijas como en temporales.
- La aplicación de DriveWYZe es fácil de usar. Está pre-cargada en dispositivos populares de telemática y ELD de Omnitracs, PeopleNet, Rand McNally y Zonar. Además, la aplicación está disponible para Android y iOS.
- El servicio tiene un precio de \$15.75 por mes y hay un periodo de prueba de 30 días. [77L](#)



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





LA ONDA RETRO

Yamaha SCR950 2017

YAMAHA ENTRA A LA PELEA DE LAS SCRAMBLER CON UNA MOTOCICLETA QUE HARÁ LAS DELICIAS DE LOS FANÁTICOS DE ESTA TENDENCIA. CON UN PRECIO AMIGABLE, BUENAS PRESTACIONES Y UN DISEÑO RETRO A MÁS NO PODER, SEGURAMENTE SE VENDERÁ COMO PAN CALIENTE EN UN NICHU CADA VEZ MÁS POPULAR. »



POR: **TRANSPORTE LATINO / MANNY MARTÍNEZ**

La onda retro en el mundo del motociclismo está en su apogeo y cada vez hay más fabricantes lanzando modelos. Este mes les presentamos la moto con la que Yamaha decidió entrar al ruedo: la SCR950. Basada en la Bolt, pero con estilo scrambler, utiliza el mismo motor

de 942 cc, el cual está rodeado de un diseño marcadamente clásico que remite a las scramblers originales de los sesentas y setentas.

Si bien no se puede negar la influencia de una sportster de cierta compañía de Milwaukee en la Yamaha Bolt, lo cierto es que la primera incursión de la marca del diapasón en territorio scrambler es con el pie derecho,



moto: **YAMAHA SCR950 2017**

pues dejando la estética de lado, la Bolt es una moto con un excelente desempeño. Por esto, no es nada descabellado afirmar que la SCR950 será igual de buena.

Originalmente, una scrambler era una moto Universal Japanese Motorcycle (mejor conocidas como UJM), modificada para rodar fuera del asfalto. Algunas fueron modelos de

fábrica, pero la gran mayoría se hicieron en garajes a lo largo y ancho de Estados Unidos y Europa, y fueron muy populares hasta la llegada de las motos enduro a mediados de los setenta.

DISEÑO

Con lo anterior en mente, resulta lógico

que Yamaha lanzara una scrambler basada en un modelo existente. Y lo primero que te deja claro que estás viendo una moto para rodar fuera del asfalto son los fuelles en la horquilla y los rines con rayos cruzados. Pero eso no es todo, el manubrio tiene toda la apariencia de haber sido utilizado en una moto de cross. >>





El tanque en forma de gota y el asiento de banca ponen la conexión UJM, mientras que la placa lateral bajo el asiento con número al estilo de las carreras y el escape le añaden un toque de diseño de pista. Como la Bolt es una moto estándar y la SCR es básicamente una Bolt modificada para seguir rodando cuando se acaba el asfalto, podemos decir sin temor a equivocarnos que es una scrambler en el más puro sentido del término.

CHASIS

Incluso los huesos de la SCR son de la vieja escuela con un ensamble de doble cuna que soporta y protege el motor. El cabezal de la dirección tiene una inclinación de 28.4 grados, lo cual sumado al resto del chasis nos da una distancia entre ejes de 61 pulgadas y un avance de 5.1 pulgadas.

Como los posapiés están ubicados a la mitad de la moto, las piernas quedan en una posición muy neutral; mientras que el asiento de banca y el manubrio retrasado invitan a una posición de manejo deportiva, pero erguida y relajada. Nada



de ir encorvado sobre la moto como ocurre con las deportivas o con los pies por delante como en las cruiser. La distancia al piso es de 5.5 pulgadas en los rieles inferiores y este es el punto más bajo, ya que el sistema de escape inclinado hacia arriba mantiene el mofle alejado del piso.

En cuanto a la suspensión, tenemos una horquilla convencional de 41 mm adelante y dos

amortiguadores con resortes atrás, con un recorrido de 4.7 y 2.8 pulgadas, respectivamente. Claramente, no estamos hablando de cifras que se acerquen a las de una doble propósito y mucho menos a la de una cross; pero esa no es la idea con esta moto. Además, un conductor experimentado debería de poder recorrer caminos bastante agrestes a una velocidad moderada. >>

moto: **YAMAHA SCR950 2017**



DR
DAORO

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



Los rines de aluminio llevan llantas de doble superficie con medidas de 1000/90 R19 adelante y 40/80 R17 atrás. Y los rayos entrecruzados no solo le dan a la SCR950 todo el encanto de la vieja escuela, sino que funcionan para hacer menos violentos algunas de las inclemencias con las que es fácil encontrarse al rodar fuera del asfalto (incluso sobre éste, cuando hay hoyos).

Para detenerla hay discos de freno de 298 mm en ambas ruedas -uno de cada lado de la moto-, con forma ondulada que les da cierta capacidad de limpiarse a sí mismos, algo que resulta muy conveniente cuando transitas en lodazales, además de disipar un poco mejor el calor. Los calipers (de dos pinzas delante y una atrás) tienen el tamaño perfecto para rodar fuera de las calles; aunque esto les resta algo de potencia en la carretera, pero al ser una moto pensada para rodar sobre tierra donde la tracción no es muy buena, no tiene sentido cargar más fuerza de frenado que la que puedes utilizar.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

A diferencia de muchas de las scramblers, la SCR950 de Yamaha trae un motor V-twin a 60 grados de 942 cc que entrega el torque desde abajo, como ocurre con los V-twins. La potencia es de 48.5 HP a 5,400 rpm y el torque máximo es de 54.1 lb-pie a 3,400 vueltas, cifras que no son especialmente impresionantes si tomamos en cuenta el peso de 547 libras. Pero no hay que olvidar que esta moto está pensada para un manejo técnico y controlado, no para dar saltos o hacer trucos complicados. Aún así, lleva una placa protectora para no dañar el motor con una piedra.

El enfriamiento es por aire y hay solo un árbol de levas para mover las cuatro válvulas. La relativamente baja relación de compresión de 9:1 ayuda a que el motor no se sobrecaliente y también sirve para que los pistones y rodamientos de aluminio forjado no se hagan pedazos. En cuanto a la transmisión, es de cinco velocidades por correa dentada y, junto al motor, le dan a la SCR950 un rendimiento





VEN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V-twin de 942 cc con 48.5 HP y 54.1 lb-pie

TRANSMISIÓN

- 5 velocidades, por correa dentada

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Horquilla telescópica con 4.7" de recorrido

SUSPENSIÓN TRASERA


- Doble amortiguador con 2.8" de recorrido

PRECIO

- Desde \$8,699

de combustible de 51 mpg

El precio de la moto de \$8,699 la hace ideal para comprarla como tu primera montura o para adquirirla solamente como un juguete de fin de semana. Eso sí, solamente podrás elegir entre dos colores: plata y rojo. Sin duda, Yamaha dio justo en el clavo con su primera scrambler, la cual llega a competir en

un segmento cada vez más peleado donde actualmente sus rivales de BMW o Ducati son al menos \$3,000 más caras. Sí, están mejor equipadas y tienen más tecnología, pero la SCR950 es la quintaesencia de lo que debe ser una scrambler, es divertida de manejar y no resulta muy cara. Y no creemos que alguien pueda quejarse de esto. 



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 convenciona-les 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?



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



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

www.rotella.com

**Shell
ROTELLA®**

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

