

IVECO EUROCARGO | PETERBILT 579 | CHEVY EXPRESS CUTAWAY

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

MAYO • MAGAZINE • 2017
**TRANSPORTE
LATINO**

www.transportelatino.com



SERIE HX
VOCACIONAL

LA SERIE HX ESTÁ COMPUESTA POR LOS NUEVOS VOCACIONALES DE INTERNATIONAL PARA USO RUDO, LOS CUALES TIENEN UN MENOR PESO, MAYOR RESISTENCIA Y MOTORES POTENTES CON LOS QUE PODRÁS REALIZAR CUANTO TRABAJO SEA NECESARIO SIN PERDER TIEMPO EN EL TALLER O DIVIDIENDO LA CARGA.



TOYOTA
TACOMA TRD PRO 2017

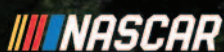
NASCAR. Coconino National Forest.
Flagstaff, Ariz.

El deporte #1
de Estados Unidos
no llegará ahí por sí solo.

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



MACK



Pinnacle®
AB Sleeper

Pinnacle®
AF DayCab

Pinnacle®
AB DayCab

NACIDO PARA SERVIR.



PAG. 18

INTERNATIONAL SERIE HX

La Serie HX está compuesta por los nuevos vocacionales de International para uso rudo, los cuales tienen un menor peso, mayor resistencia y motores potentes con los que podrás realizar cuanto trabajo sea necesario sin perder tiempo en el taller o dividiendo la carga. Hay cuatro diferentes modelos que aseguran que encontrarás uno que se adapte perfectamente a las necesidades de tu negocio.



26

AMERICANO

PETERBILT 579

El 579 es el Clase 8 que reúne los mayores avances de Peterbilt en términos de eficiencia y aerodinámica. Diseñado para el transporte de larga distancia, entrega un eficiente consumo de combustible gracias a varias mejoras en el tren motriz y la carrocería.



36

DEL MUNDO

IVECO EUROCARGO

El Eurocargo de Iveco es el preferido de muchas flotas en Europa gracias a sus modernos motores, eficientes transmisiones y un bajo costo de mantenimiento que te ayuda a maximizar las ganancias. Si estás buscando un camión de gama media que se adapte a casi cualquier necesidad, tu búsqueda ha terminado.



44

UTILITARIO

CHEVROLET EXPRESS CUTAWAY

La Express Cutaway ofrece una alta versatilidad para quienes buscan una camioneta a la cual le puedan añadir una carrocería que se amolde perfectamente a sus necesidades. Con tres diferentes motores y longitudes de chasis e incluso versiones con dos ejes, seguro encuentras una perfecta para ti.

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**



**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the
App Store



PAG.

60

**LLANTAS DE BAJA
RESISTENCIA A LA
RODADURA**

Si quieres ahorrar dinero en combustible y al mismo tiempo cumplir con las cada vez más estrictas normas ambientales, debes trabajar en varios aspectos de tu camión. Este mes presentamos uno del que no se habla tanto: las llantas. Específicamente, las de baja resistencia a la rodadura.



FINANZAS

66

**MEJORA TUS
FINANZAS**

La manera más segura de gastar inteligentemente tu dinero es fijarte propósitos como gastar menos, pagar deudas y ahorrar más para el retiro. Por ello, te recomendamos que pongas en orden tus finanzas con estos consejos que te permitirán incrementar el saldo de tu cuenta bancaria.



SALUD

72

DIABETES

La FMCSA está discutiendo modificar la regla que impide a los conductores que controlan esta enfermedad mediante insulina participar en el comercio interestatal sin antes obtener una exención, lo cual alegrará a muchos. Pero, dejando de lado las regulaciones ¿sabes cómo puede afectar tu salud esta enfermedad?



EN LA RUTA

82

**PREPÁRATE
PARA EL CALOR**

El verano está a la vuelta de la esquina y si vives en lugares particularmente calurosos, donde la temperatura puede rebasar los 120°F, tanto tú como tu camión estarán sometidos a mucho estrés. Por ello, te traemos algunos consejos para que el sol no se convierta en tu enemigo.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

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

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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



Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



automundo



MODA

ESTILOHOGAR



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

MAYO DE 2017 | **TRANSPORTE LATINO**



TOM CRUISE
THE
MUMMY

SUMMER
IN THEATERS AND IMAX 3D

TM & © 2008 UNIVERSAL PICTURES
UNIVERSAL PICTURES
UNIVERSAL

In a recent report, Nielsen shed light on the Hispanic consumer, sharing that about 83% of U.S. adults in Hispanic TV households speak some level of Spanish in the home, with 27% speaking only Spanish and 57% speaking both languages. The audience measurement firm found that ads delivered in Spanish outperform campaigns aimed at the general public in terms of ROI: 54% of Spanish language TV campaigns perform in line with or ahead of English language campaigns.

While the general public and Hispanic Americans should not be viewed through the same lens, the report was encouraging for those looking for effective ways to engage Hispanic consumers and reinforced many marketers' argument that investing in Hispanic consumer targeting is well worth the effort.

As encouraging as this type of data is for multicultural marketers, it also reinforces that brands must stay committed to understanding the cultural nuances that shape Hispanic behavior.

'Right to Win' Key to Higher ROI

In the study, Nielsen looked at the return on investment (ROI) from a wide variety of brands' Spanish-language campaigns against market averages. Looking at 50 projects with clients in many categories, the research discovered "five key levers to driving higher ROI on Spanish-language TV." The analysts even provided data that revealed the drivers of "high ROI" versus "low ROI" campaigns. One of the most interesting findings from the Nielsen study is that brands that Hispanics purchase more frequently generated a higher ROI across Spanish language TV. Mebrulin Francisco, Senior Partner, Director of Marketing Analytics at GroupM asserted that "where we see higher performing campaigns, it goes back to whether you have the 'right to win.'"

Francisco explained that one of the most important elements of delivering these types of ROIs is determining which brand in the portfolio makes sense to pursue "because it's not about population size, it's about their pocket size," an argument that is supported by the data collected on brands that are popular with Hispanics.

"This is critical learning to the industry," Francisco elaborated: "We tend to say Hispanic populations are growing, and that this is why you should invest, but we see high performance because we had reason to believe that putting money there made sense." Knowing which brands to leverage is key to generating successful Spanish-language campaigns. In the end, Francisco said, "it should be less about the population because maybe a product doesn't have owned authenticity to win with a Hispanic audience."

Marketers: Offline Media Key to Consumer Journey

Another important aspect of the most successful Hispanic-targeted campaigns is the medium involved: cross-channel plans are "always more effective than a single medium plan," Gloria Constanza, partner, chief contact strategist at Dex-P said.

All of our General Market counterparts are paying more and more attention to the Hispanic market and making that a priority since they are seeing that this is where their growth opportunity exists. And while "digital is more efficient in affecting the bottom of the funnel," Constanza added that offline media's role in conversion is strong: "There are many attribution models that clearly indicate that the function of offline media at the consumer journey mapping process is very strong at driving the upper funnel, thereby being responsible for the conversion step of the funnel."

Breaking Down Sales Essential to Painting Complete Picture of Hispanics

Marian Lozano, Associate Media Director at Zubi Advertising, asserted that by now, most brands they encounter "understand that one size does not fit all when it comes to speaking to Hispanic consumers," but asserts that this is the direct result of their efforts to educate clients on the complexity of Hispanic consumers. Lozano explained that she and her colleagues are "constantly helping clients understand the differences between the different Hispanic segments and groups."

This has paid off. "All of our General Market counterparts are paying more and more attention to the Hispanic market and making that a priority since they are seeing that this is where their growth opportunity exists," Lozano affirmed.

Constanza of Dex-P affirmed that in her experience, "the Spanish targeted efforts have always delivered much higher and attractive ROI." Her team often tests the dual language approach for targeting both acculturated and

unacculturated Hispanics. "Through evaluations of sales and their tracking study, we continuously see that Spanish-language over-performs the English-targeted Hispanic initiative YOY," she said.

For many data providers, the way you can pick up the Hispanic sales is making inferences based on first and last name, where they live, and density data. Even with an incomplete picture, we are still seeing how they are responding, so imagine if we had the full picture.

But Francisco of GroupM argued that the "biggest challenge today is how sales are broken down by ethnicity," which she described as "a tall order" because "they know they are selling but they don't know whom they are selling to." Francisco warned that relying on Home Scan, Nielsen and panels to give inferences without taking a look at the methodologies implemented is dangerous.

The good thing is that campaigns will only become more effective as more effective methodologies are discovered: "For many data providers, the way you can pick up the Hispanic sales is making inferences based on first and last name, where they live, and density data. Even with an incomplete picture, we are still seeing how they are responding, so imagine if we had the full picture," Francisco said.

With Hispanic Targeting, Good Things Come to Those Who Wait

For brands looking to strike gold with Hispanic consumers, patience is a virtue. To make the most of this demographic, they must understand that "you can't expect results to come in in a year," Francisco said.

HISPANIC TARGETING:

WHY SPANISH-LANGUAGE ADS DELIVER HIGHER ROI

Constanza echoed that sentiment, stating that while it is important to determine which brands have the 'right to win' is important, "we also cannot forget that Latinos will be the main driver of many businesses in the years to come." When immediate results don't come in, "they should not stop their Hispanic program - instead, they need to continue to optimize it until they find the right approach." Francisco added: "When it comes to multicultural, people think if it doesn't work in a year, it doesn't work at all, but you have to build brand equity and build a relationship with a consumer." This is important when one considers that just reaching Hispanics is one thing, while truly engaging with them in a meaningful way is another.

Unfortunately, letting a machine spill data for you without the proper mining and interpretations can lead to a missed target.

Constanza elaborated: "In an era of advanced technology and a tsunami of available data, today it is easier to target Hispanics in the language that is more rational to them." But to truly connect with Hispanics' "heart and emotions" will require that marketers must invest in acquiring "extreme expertise and inherent knowledge of this complex audience."

Because it is not just about the data, but it is the interpretations of the data and the insight to which it leads you. In addition to finding Hispanics where they will be open to your messaging, Constanza emphasized the importance of "staying culturally relevant and uncovering those unique triggers that allow a brand to foster deep connections with Latinos." While studies like that released by Nielsen in February are useful in confirming or dispelling common assumptions about Hispanic consumers, the real trick is deciphering the meaning behind the numbers. "Unfortunately, letting a machine spill data for you without the proper mining and interpretations can lead to a missed target," Constanza said.

By **Gretchen Gardner**, Nielsen Study
Edgardo Iorio, Publisher

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!



Servicio proporcionado por HELP Inc.

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.



ESTÁ DESTINADO AL TRANSPORTE REGIONAL

Volvo Trucks North America presentó en Montreal, Canadá, un nuevo tractor tras quince años sin mostrar ninguna novedad tras la introducción de la Serie VN. El nuevo Volvo VNR estará disponible en tres modelos: cabina de día, dormitorio de 42 pulgadas con techo plano y dormitorio de 61

pulgadas de techo medio. Además, habrá tres niveles de equipamiento: Fleet, Express y Premium.

El lanzamiento del VNR llega para satisfacer un incremento en la demanda del transporte regional, de acuerdo a Volvo, quienes realizaron varios estudios al res-

LLEGA UN NUEVO INTERNATIONAL

TAMBIÉN PARA TRANSPORTE REGIONAL

International Trucks sigue en plena renovación de sus productos y en abril llegó la presentación de la nueva Serie RH, un tractor Clase 8 para transporte regional. Presentado también en Montreal, Canadá, será el primer camión de la firma en utilizar de serie el nuevo motor A26 de 12.4 litros. La nueva Serie RH lleva espejos y ventanas rediseñados para mejorar la visibilidad, además de un paso de rueda de hasta 50 grados para lograr un radio de giro de banqueta a banqueta de solo 27 pies y 10 pulgadas. Este modelo reemplazará al ProStar de 113 BBC y al TranStar 107.

Para incrementar la visibilidad lleva un para-

brisa grande e inclinado, espejos retrovisores en posición óptima y un cofre curvo, que además mejora la aerodinámica. Al igual que la nueva Serie LT, el interior de la RH fue concebido a partir de un estudio de los puntos de interacción del conductor con el camión, desde lo que éste ve a cómo se mueve y reacciona en cualquier situación. La cabina lleva un nuevo panel de instrumentos digital con 15 diferentes medidores personalizables y una pantalla que coloca todo al alcance de la mano, al tiempo que ofrece información sobre la economía de combustible y más datos importantes. Demostrando que escuchan a sus clientes, el claxon está posicionado más atrás,

arriba de la puerta del conductor, en la posición más intuitiva.

El cableado incluye un nuevo arnés y un módulo de distribución de energía en la cabina que va dentro del camión, protegido de los elementos. Además, todos los puntos de servicio importantes bajo el cofre, dentro de la cabina y alrededor del camión están ergonómicamente diseñados para un fácil acceso y servicio. Como un plus, muchos componentes han sido diseñados con mayores intervalos entre los mantenimientos requeridos. La mejora en la aerodinámica en la Serie RH no solamente disminuye el consumo de combustible, también los niveles del viento en cuatro sonios, lo



pecto. "El segmento de transporte regional está cambiando y creciendo, y vamos a ser una parte de la solución para ayudar a nuestros clientes a desempeñarse en ese

nicho, pero se necesita un campeón", dijo Göran Nyberg, presidente de Volvo Trucks North America.

Volvo recabó comentarios de conductores

para diseñar el interior, preguntando todo tipo de cosas; desde sus preferencias en asientos hasta qué llevan en el tablero y dónde guardan sus hieleras. Los posavasos son modulares, flexibles y están montados en un riel con un interruptor de liberación fácil. Además, hay una pantalla de 5 pulgadas que despliega la información del sistema de sonido con Wi-Fi, Bluetooth, navegación, aplicaciones y una cámara exterior. El volante es regulable en tres posiciones: altura, profundidad y una inclinación de 30° respecto a la columna de la dirección. **TTL**



cual incrementa la comodidad al manejar. Las mejoras mecánicas y aerodinámicas que International logró con la Serie RH la hacen hasta 6 por ciento más eficiente que los modelos que reemplaza.

La Serie RH estará disponible como una cabina dormitorio de 56 pulgadas de techo bajo, una de 56" de techo alto, otra de 56" con carenado en el techo y una cabina de día también con carenado en el techo. El sistema de Mitigación de Colisiones Bendix Wingman Advanced viene de serie y, para quienes quieran uno de los nuevos camiones, Navistar comenzará a tomar pedidos en mayo. **TTL**

RUN ON LESS

PRESENTAN PROGRAMA DE EFICIENCIA DE COMBUSTIBLE

Shell, PepsiCo, el Consejo Norte americano para la Eficiencia en la Carretera y el Cuarto de Guerra al Carbón presentaron el espectáculo Run on Less, el cual tendrá como objetivo mostrar los avances en la eficiencia de combustible. Éste demostrará cómo los camiones Clase 8 pueden utilizar diferentes tecnologías para lograr la mejor economía de combustible posible. La experiencia de tres semanas de duración arrancará en varias locaciones en el país y terminará en el show inaugural del North American Commercial Vehicle (NACV por sus siglas en inglés) en Atlanta, del 24 al 28 de septiembre.

Run on Less presentará de seis a diez camiones Clase 8 utilizando tecnologías disponible actualmente, los cuales transportarán carga alrededor del país, y los conductores demostrarán cómo lograr la mejor econo-

mía de combustible en los tractores actuales. Con un objetivo de lograr 9.0mpg o más, las tecnologías irán de 6x2s y transmisiones automatizadas a aerodinámica y otras que ayudan a mejorar la eficiencia. Los avances de los conductores, así como los dólares y las emisiones de carbono ahorrados serán rastreados y reportados en tiempo real a través del portal de internet www.runonless.com.

El show terminará en el Olympic Park de Atlanta el 24 de septiembre y allí serán anunciados los resultados finales, además de que los conductores presentarán su equipo y lo que aprendieron sobre cómo mejorar sus ya excelentes prácticas para aumentar la economía de combustible. Los fabricante de dichas tecnologías estarán presentes en el NACV para ayudar a las flotas que asistan a adoptar nuevas tecnologías que funcionen para sus operaciones. **TTL**





Una de las mayores interrogantes que hay actualmente en la industria del transporte es si la Secretaria del Transporte Elaine Chao podrá hacer algo para bloquear la entrada en vigor de la regla sobre el uso de dispositivos de registro electrónicos, o ELD por sus siglas en inglés. La Asociación de Conductores Independientes Proprietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés) ha llevado a las cortes el tema para lograr que éste sea desechado antes de la fecha de entrada en vigor del 18 de diciembre; pero como el tiempo apremia, ahora intenta llamar directamente la atención de la Secretaria Elaine Chao.

La OOIDA, junto a la Asociación Nacional de Compañías de Transporte Pequeñas y otros 15 grupos representando varios segmentos de la agricultura, la industria y el transporte, enviaron una carta a Chao el mes pasado pidiéndole que derogue la regla, lo cual hizo que la Alianza del Transporte tomara cartas en el asunto enviando una misiva a Chao donde le piden lo contrario, es decir, que la regla sí entre en vigor.

La letra de la OOIDA, fechada el 21 de marzo, fue enviada el mismo día en que la organización anunció una campaña contra las regulaciones, llamada "Noquea las Malas Reglas". La idea es que Chao coloque el mandato sobre ELD en las regulaciones que serán cortadas según el mandato emitido por el presidente Trump.

Los firmantes le piden a Chao que "demore y elimine" la regla de ELDs, argumentando que sus costos de implementación -de 2,000 millones para la industria- sobrepasan sus beneficios. La carta también fue enviada a miembros del Congreso que forman parte de los comités de transporte

DIRECTO CON LA JEFA

OOIDA LLEVA PELEA SOBRE ELD A LA CABEZA DEL DOT



de la Casa de Representantes y el Senado. La OOIDA incluyó también la regla sobre limitadores de velocidad para los camiones pesados en su carta.

"De todas las regulaciones que su depar-

tamento considerará rechazar... ninguna tendrá un mayor impacto positivo en los negocios americanos que estas dos reglas costosas y onerosas. La exhortamos a priorizar el mandato sobre ELD y la propuesta de regla sobre los limitadores de velocidad cuando identifique qué regulaciones deben ser eliminadas", se lee en la carta.

La contraparte de esta partida, la Alianza del Transporte, es una pequeña coalición de importantes transportistas, incluyendo a Maverick USA, Knight, Swift, U.S. Xpress, J.B. Hunt y otros. Su principal agenda incluye lograr que aprueben reglas sobre los ELD, pruebas de drogas de muestras de pelo, el limitador de velocidad y que se incremente la cantidad mínima al seguro de responsabilidad de los transportistas. Según Lane Kidd, gerente general de la Alianza, su grupo tendrá una reunión con Chao para discutir más a fondo el asunto. **TTL**

©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.

 **Hankook**
driving emotion

AL21

DL11

TL21



CONDUCTOR DEL AÑO 2017


CHARLES ENDORF GANA PREMIO DE CVSA

La Alianza para la Seguridad de los Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés) entregó el Premio Internacional a la Excelencia en la Conducción (IDEA por sus siglas en inglés) a Charles Endorf, un chofer de Nebraska que trabaja para Werner Enterprises, durante el Taller anual de la CVSA en Atlanta. Endorf tiene más de 5.5 millones de millas recorridas en su haber y más de 40 años trabajando para Werner.

Al aceptar el premio, Endorf agradeció a su esposa, Kay, por los sacrificios que ha hecho a lo largo de los años para apoyarlo cuando está en el camino. Endorf se mostró sorprendido por el reconocimiento, pero tomó este galardón como un hito significativo y “un honor total que la CVSA haya pensado tan bien de mi experiencia en la carretera a lo largo de los años como para elegirme”. También mencionó al fundador de Werner Enterprises, C.L. Werner, quien le dio al entonces propietario-operador por primera vez una oportunidad para trabajar con él en 1976.

El programa IDEA reconoce a los individuos que van más allá del deber en el desempeño de sus labores como conductores de un vehículo comercial, distinguiéndose notablemente mediante el cumplimiento a las normas y una operación segura durante un periodo extendido.

Endorf también emitió un reto a todos sus colegas conductores del país: “Hubo un tiempo en el que esta profesión se reverenciaba como la de un piloto o un ingeniero calificado”, comentó. Esto ha cambiado, añadió, porque los medios están hiper enfocados en cualquier cosa negativa que ocurre y las redes sociales lo amplifican. “La mayoría de los que estamos en este negocio tomamos el trabajo muy en serio, y queremos hacer lo correcto”.

Si bien la CVSA y otras agencias reguladoras de la industria pueden “presentar todos estos planes y promover la seguridad”, el conductor es quien está primeramente en el ojo del público, señaló Endorf. “Independientemente de lo que hagan todos, no sirve para nada si el conductor no entrega los bienes. “Invito a todos los conductores a que trabajemos juntos y le mostremos al mundo quiénes somos y qué hacemos, dentro y fuera del camino”. 



YA VIENE ROADCHECK

SERÁ DEL 6 AL 8 DE JUNIO

La inspección relámpago International Roadcheck de la Alianza para la Seguridad en los Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés), la más grande en su tipo en Norteamérica, se llevará a cabo del 6 al 8 de junio. La CVSA utiliza cada verano este evento de 72 horas para “realizar iniciativas de cumplimiento, aplicación y educación”.

Este año, los inspectores pondrán especial atención en la sujeción de la carga. Si bien esto es parte normal de las inspecciones de Nivel I de la CVSA, la


organización hizo saber que los inspectores resaltarán la sujeción de la carga como un recordatorio a los conductores y flotas de la importancia de ello.

Para evitar infracciones relacionadas con la sujeción de la carga durante Roadcheck, la CVSA recomienda asegurarse que la carga y todo el equipo esté debidamente asegurado, así como realizar inspecciones de los amarres para detectar desgaste o daños. Las infracciones relacionadas con este tema incluyen el incumplimiento en prevenir el movimien-



to/pérdida de la carga, incumplimiento en asegurar el equipamiento del camión y cuerdas o eslingas dañadas, insuficientes o flojas.

Durante la redada de 2016, los inspectores colocaron fuera de servicio al 21.5 por ciento de los camiones, así como al 3.4 por ciento de los conductores; lo cual se traduce en 9,080 camiones y 1,436 conductores. De acuerdo a la CVSA, se realizaron un total de 62,796 inspecciones, de las cuales 42,236 fueron de Nivel 1, la más exhaustiva. En 2016, los frenos y las horas de servicio fueron las principales causas de los veredictos de fuera de servicio.

Además de Roadcheck, la CVSA realizará una inspección masiva el 7 de septiembre para revisar el estado de los frenos, conocido como Día de la Seguridad de Frenos. Esto es una importante reducción respecto al año pasado, cuando las inspecciones se llevaron a cabo durante toda una semana. Además del Día de la Seguridad de Frenos, la CVSA realizará otra inspección relámpago sorpresa del mismo tema de un día de duración, aunque en años anteriores ha tenido lugar los primeros días de mayo. 

TRACTOR TOYOTA DE HIDRÓGENO


LO PROBARÁN EN LOS ANGELES ESTE VERANO

En una movida que tomó por sorpresa a propios y extraños, Toyota presentó recientemente un camión Clase 8 impulsado por una celda de hidrógeno, el cual, afirman, no produce emisiones y hace muy poco ruido. Las pruebas del camión comenzarán en los Puertos de Los Angeles y Long Beach este verano, como parte de una “demostración conceptual” sobre la viabilidad de utilizar tractores impulsados por hidrógeno en el transporte.

El “Proyecto Portal” como Toyota denomina el vehículo y su fase de pruebas, está basado en un Kenworth T660 y genera más de 670 HP y 1,325 lb-pie de torque. De impulsarlo se encargan dos celdas de combustible apiladas y una batería de 12 kWh, que le dan una autonomía de más de 200 millas por cada carga bajo condiciones normales de operación. Según Toyota, este camión puede transportar hasta 80,000 libras.

Como parte del estudio, el camión transportará contenedores de los dos



mayores puertos del área de Los Angeles a bodegas en los alrededores. Si bien Kenworth no está involucrada en el Proyecto Portal, la empresa dio a conocer un comunicado donde afirma que está “encantada” de ver a Toyota utilizando un T660 para probar la tecnología de celdas de combustible. “Esperamos que los motores híbridos-eléctricos sean un requisito dentro de los próximos siete o diez años para cumplir con las normas ambientales en varias áreas metropolitanas de Estados Unidos. Las celdas de combustible de hidrógeno son una tecnología que podría jugar un papel crítico en los camiones del futuro”, se lee en la declaración. 



BENDIX ESTÁ DE FIESTA

NUEVO MOTOR A26

Debido a una demanda por parte de la industria y al positivo impacto que los sistemas de asistencia al conductor tienen en las flotas y la seguridad en la carretera, Bendix Wingman Advanced (una tecnología de mitigación de colisiones) será equipamiento estándar en el Kenworth T680 a partir de este verano, completando la movida que inició con el T880.


Bendix Wingman Advanced es un sistema basado en radares diseñado para ayudar a los conductores a reducir las colisiones por alcance que incorpora control de cruceo adaptativo con el sistema de frenado, así como una tecnología de frenado autónomo de emergencia. Este sistema, probado a lo largo de millones de millas, está construido a partir del Programa de Estabilidad Electrónica de la marca para crear un sistema que ayude a los conductores en choques, volcaduras potenciales y situaciones de pérdida de control.

“No podríamos estar más orgullosos de ver a la tecnología activa de seguridad de bendix lograr la posición de equipamiento estándar en uno de los camiones más confiables reconocidos e innovadores de Norteamérica”, comentó Kurt Swihart, vicepresidente de ventas, mercadotecnia y desarrollo de negocios de Bendix. “La Calidad, desempeño, seguridad y confiabilidad son las características de Kenworth y su T680, y Wingman Advanced es el complemento ideal para mejorar esos aspectos del buque insignia de carretera de Kenworth”.

Pero eso no es todo, pues Peterbilt también anunció la incorporación del sistema Wingman Advanced como equipo de serie para su buque insignia de carretera, el 579. Peterbilt ha utilizado el ESP de Bendix en casi todos sus tractores Clase 8 desde el 2012 y, hasta ahora, Wingman Advanced había estado disponible como equipamiento opcional. “La combinación de nuestro camión más sofisticado con los sistemas de seguridad activa más avanzados de Bendix ha demostrado ser popular con flotas y conductores en los últimos 5 años, por lo cual ofrecer Wingman Advanced como equipamiento de serie tiene mucho sentido desde nuestra perspectiva”, dijo Robert



Woodall, gerente general asistente de ventas y mercadotecnia de Peterbilt. “Como el equipo de Bendix, en Peterbilt siempre estamos en la búsqueda de camiones y carreteras más

seguros, y estamos comprometidos a adoptar tecnologías que han sido probadas en el camino y demostrado tener un impacto positivo medible”. 



CHEVROLET 

LA HISTORIA DEL CHEVY CRUZE HATCH DEL 2017

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

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



TIM KOZUB

DIRECTOR DE DISEÑO EXTERIOR, CHEVROLET

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

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

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

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

con dueños de vehículos del segmento y uno tras otro nos comentó que esperaban más de un vehículo de este tamaño. Todos buscaban más utilidad y versatilidad. Así que esa fue una de nuestras metas desde el principio. Constantemente trabajamos para mejorar la funcionalidad en nuestros vehículos. Y gracias a la extensa longitud total del vehículo fuimos capaces de cumplir nuestro objetivo y lograr un estilo muy deportivo. Cuando se trata de diseño, alargarse ayuda. El hatch ofrece bastante espacio trasero para las piernas y un espacio de carga impresionantemente amplio de 47.2 pies cúbicos,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.

DE VUELTA AL RING

INTERNATIONAL SERIE HX

LA SERIE HX ESTÁ COMPUESTA POR LOS NUEVOS VOCACIONALES DE INTERNATIONAL PARA USO RUDO, LOS CUALES TIENEN UN MENOR PESO, MAYOR RESISTENCIA Y MOTORES POTENTES CON LOS QUE PODRÁS REALIZAR CUANTO TRABAJO SEA NECESARIO SIN PERDER TIEMPO EN EL TALLER O DIVIDIENDO LA CARGA. HAY CUATRO DIFERENTES MODELOS QUE ASEGURAN QUE ENCONTRARÁS UNO QUE SE ADAPTE PERFECTAMENTE A LAS NECESIDADES DE TU NEGOCIO. »







International es una marca que claramente ha tomado nuevos bríos, pues el año pasado presentaron dos nuevos camiones; un Clase 8 para arrastres largos (Serie LT) y un vocacional (Serie HX), que es el que nos ocupa hoy. La Serie HX reemplazará al PayStar y representa el esfuerzo de la compañía por retomar el dominio de un segmento del mercado que una vez dominó. “El HX será un catalizador para que International retome el liderazgo en el segmento vocacional Premium donde históricamente hemos liderado”, dijo Bill Kozek, pre-

sidente de Camiones y Partes de Navistar International para Estados Unidos, durante la presentación de la Serie HX a la prensa especializada. “Cuando llegué a la compañía, una de las primeras discusiones que tuvimos fue sobre cómo necesitábamos un vehículo como el HX para competir y ganar nuevamente en los segmentos de construcción, arrastre pesado y mezcladoras. Hoy, vemos los resultados de varios años de trabajo duro”.

DISEÑO

El origen de la Serie HX se remonta a una empresa conjunta previa entre Navistar y

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Cummins ISX15 con 450 a 600 HP y 1,650 a 2,050 lb-pie
- Navistar N13 con 370 a 475 HP y 1,700 a 1,550 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Eaton 8LL, 9ALL, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizada Eaton UltraShift+ PLUS 8LL, 9ALL, 18 velocidades
- Automática Allison Serie 4000 RDS, EVS, OFS

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Multihoja
- Muelles parabólicos
- Tipo slipper

SUSPENSIÓN TRASERA

- Chalmers
- Hendrickson HMX, R, RS, RT
- Neumáticas Hendrickson HAS, PRIMAXX y PAX Tridem



vocacional: **INTERNATIONAL SERIE HX**

Caterpillar y, de acuerdo a International, el camión fue diseñado alrededor de cuatro atributos principales: fuerza y durabilidad, productividad del conductor, estilo y disponibilidad. En el exterior, el camión lleva estilizados faros de halógeno con una tira de luces de LED. El cofre desciende y se hace angosto hacia el frente para proveer una mejor visibilidad que el PayStar, mientras que una línea elevada de visión en el centro del cofre le ayuda a los conductores a orientarse. De acuerdo a International, la Serie HX ofrece la mejor visibilidad delantera del segmento, así como una ventana trasera más grande para

una mejor visión de lo que ocurre en la parte posterior.

La Serie HX está pensada para ser más ligera que su antecesora, por eso lleva un cofre Metton de tres piezas -menos pesado que los de fibra de vidrio-, la cabina está construida en aluminio y los rieles de 12.5 pulgadas del bastidor ofrecen toda la resistencia de los bastidores dobles de 10 pulgadas, pero con un menor peso. Los camiones también lleva el perno de remolque más fuerte de la industria, pues está calificado para arrastrar 150,000 libras en recuperaciones extremas. »



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

Los pasos de rueda de 40 grados permiten una mejor maniobrabilidad que en el PayStar, mientras que las salpicaderas anguladas le dan mayor espacio a las llantas. Para un manejo más confortable, la Serie HX está equipada con suspensión neumática en la cabina, la cual lleva resortes de 52 pulgadas.

INTERIOR

Según Navistar, el habitáculo fue diseñado ergonómicamente para ofrecer más espacio al conductor. Manijas contorneadas le dan espacio extra para la cadera y para guardar cosas, y la consola central está inclinada hacia el conductor para alcanzar fácilmente los controles. La columna de la dirección es ajustable en altura y profundidad para que logres una posición cómoda de manejo sin importar tu estatura o peso. Además, los indicadores están diseñados y colocados para proveer una excelente visibilidad e información vital con un solo vistazo. Por último, lleva luces de LEDs de serie, al igual que el sistema de aire acondicionado, y ventanillas y seguros eléctricos.



MOTORES Y TRANSMISIONES

La Serie HX está compuesta por cuatro diferentes modelos -HX515, HX615, HX620 y HX520-, los cuales están disponibles en configuración de eje adelantado o retrasado y con cofre corto o largo. El HX515, impulsado por el motor N13 de Navistar, es un camión con distancia BBC de 114 pulgadas y eje ade-

lantado enfocado a las aplicaciones de mezcladora de concreto, de volteo, desechos/roll-off y grúa. El HX615 lleva el mismo motor N13 y cabina de distancia BBC de 115 pulgadas, pero disponible con eje retrasado o como tractor dirigido a las aplicaciones de volteo, mezcladora de concreto, grúa de plataforma y desechos/roll-off. >>



vocacional: **INTERNATIONAL SERIE HX**



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

SI NO ESTÁ RODANDO, NO ESTÁ GANANDO.

Busque un distribuidor en DaytonTruckTires.com



DAYTON™
TIRES FOR TRUCKERS™

El HX620 lleva bajo el cofre un propulsor Cummins ISX15, tiene una distancia BBC de 119 pulgadas y está disponible con el eje retrasado o tractor, apuntando a quienes utilizan tractores de arrastre pesado, camiones de volteo y grúas de plataforma. Por último, el HX520 también equipa un Cummins ISX15 y tiene una distancia BBC de 120 pulgadas, aunque aquí está disponible con el eje adelantado o como tractor para aplicaciones de arrastre pesado, camiones de volteo y grúas de plataforma.


En cuanto a la transmisión, están disponibles una manual Eaton de 18 velocidades, varias automatizadas Eaton UltraShift Plus y tres automáticas Allison. Todos los modelos llevan un bastidor con tornillos Huck y travesaños para minimizar la vibración y maximizar la integridad estructural. De acuerdo a Navistar, un riel de 12.5x .5" entrega 3.5 millones RBM con un peso 13 por ciento menor al de un riel de 10", lo cual permite llevar cargas más pesadas.

Para comprobar la resistencia de la Serie HX,



Navistar los llevó a su Centro de Pruebas de Indiana, donde los sometieron a lo que llaman un ciclo de vida acelerado, el cual simula el uso y desgaste, así como las vibraciones, a las que el camión estaría expuesto en condiciones extremas durante diez años. Entre las evaluaciones realizadas estuvieron las de topes escalonados, los cuales generan torsión de giro en el chasis para asegurar que los componentes de la suspensión estén estables e iguales. Además, cada modelo pasó una prueba de zanjas, en el cual

cada un vehículo totalmente cargado pasa por cuatro zanjas de 12 pulgadas de profundidad.

Sin duda, los jefazos de International tienen claro que, si quieren que la empresa regrese a lugar que ocupó hace varios años en el segmento de los vocacionales, tenían que actualizar su portafolio, pues se estaban quedando muy atrás de la competencia. Celebramos que hayan decidido echar toda la carne al asador, pues como bien dice el dicho, "el que no arriesga, no gana". 



vocacional: **INTERNATIONAL SERIE HX**

BUGATCHI



EL GRAN JEFE

PETERBILT 579

EL 579 ES EL CLASE 8 QUE REÚNE LOS MAYORES AVANCES DE PETERBILT EN TÉRMINOS DE EFICIENCIA Y AERODINÁMICA. DISEÑADO PARA EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA, ENTREGA UN EFICIENTE CONSUMO DE COMBUSTIBLE GRACIAS A VARIAS MEJORAS EN EL TREN MOTRIZ Y LA CARROCERÍA. »





El Mid America Trucking Show fue el marco que Peterbilt eligió hace cinco años para presentar al 579 como el modelo insignia de la marca, un camión que utiliza una combinación de aerodinámica y optimización del tren motriz para lograr una alta eficiencia en el consumo de combustible. Para lograr esto, los diseñadores de Peterbilt utilizaron el sistema de Dinámica de Fluidos Computarizada para poder alcanzar el mejor desempeño aerodinámico posible realizando numerosas pruebas; las cuales dieron como resultado una combinación de faldones, tapas y carenados que exceden los requerimientos aerodinámicos. Este camión está disponible con dos tipos de cabina, de día y dormitorio desmontable, lo cual lo hace más versátil y longevo, ayudando así a mantener un buen valor de reventa.

DISEÑO

El Peterbilt 579 tiene un estilo moderno y aerodinámico con varias líneas distintivas que son típicas del lenguaje de diseño de la marca. Hay varios elementos exteriores que fueron diseñados para reducir el coeficiente aerodinámico del camión, como los carenados de diferentes longitudes, los extensores del dormitorio, las extensiones de plástico de las salpicaderas, las tapas debajo de la cabina y los faldones. La defensa delantera también fue diseñada con el mismo objetivo y además está formada por tres piezas, lo que hace más fácil y barata una reparación en caso de ser necesaria, reduciendo el costo de mantenimiento.

Al igual que con la defensa, el cofre también

COMBUSTIBLES ALTERNOS

EL PETERBILT 579 TIENE DISPONIBLE UN MOTOR QUE FUNCIONA CON GAS NATURAL COMPRIMIDO (CNG POR SUS SIGLAS EN INGLÉS), EL CUAL RESULTA MUY CONVENIENTE SI TRABAJAS EN ZONAS CON RESTRICCIONES DE EMISIONES, PUES CUMPLE CON TODAS LAS REGULACIONES EPA 2013 Y CARB. ESTÁ DISPONIBLE CON UN RANGO DE POTENCIA DE 320 A 400 HP Y UN TORQUE DE 1,150 A 1,450 LB-PIE.

está hecho en tres piezas y, para que sea más sencillo de maniobrar, lleva el sistema de asistencia de apertura de Peterbilt, el cual reduce el esfuerzo para levantarla en hasta 25 libras. Como ya es costumbre en este segmento, la parte frontal del camión es dominada por la enorme parrilla cromada, la cual lleva tres rayas verticales y se mezcla bien con el resto del diseño de la cabina. Los faros también fueron diseñados con la aerodinámica en mente, pero su posición en las sobredimensionadas salpicaderas delanteras hacen aún más atractivo a este camión. >>



americano: **PETERBILT 579**





LOS COMPONENTES AERODINÁMICOS DE EPIQ Y CLOSEOUTS DEL MODELO 579 INCLUYEN:

1. Parachoques de 3 piezas con Aero Bumper Dam
2. Campana Aerodinámica con Cierre de Rueda
3. MX-13 Mejoras en el motor y la transmisión
4. Tecnología de Coaching de Asistente de Desempeño de Conductores
5. Espejo exterior
6. Sunvisor optimizado
7. Carenado de techo delantero tirado
8. Puente de remolque y puente de carenado de techo
9. Extensores con protector de goma
10. Monitorización de la presión de los neumáticos
11. Faldas laterales (arriba y abajo del carenado del chasis)
12. Carenados de chasis extendidos con Kick-Outt



MOTORES Y TRANSMISIÓN

La oferta de motores del Peterbilt 579 ha aumentado casi anualmente. Inicialmente se ofrecía con dos: un Paccar MX13 con un rango de potencia entre 380 y 500 HP y 1,450 y 1,750 lb-pie de torque, y un Cummins ISX15 cuyas cifras de desempeño son de 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie. Un año más tarde llegó un Cummins ISX12 cuya potencia va de los 320 a los 400 HP y el par motor de los 1,150 a los 1,450 lb-pie. Ahora también puedes ordenar el tuyo con un Paccar MX-11, el cual tiene un rango de potencia de 355 a 430 HP y un torque de 1,250 a 1,550 lb-pie. En cuanto a las transmisiones, están disponibles Eaton Fuller manual de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, automática de 10, 11, 13 y 18 relaciones, así como una Allison automática. >>





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

Advance
Auto Parts

AutoZone



O'Reilly AUTO PARTS
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Walmart



RENDIMIENTO ÉPICO

PARA QUIENES DESEAN CUIDAR HASTA LA ÚLTIMA GOTA DE COMBUSTIBLE ESTÁ DISPONIBLE EL PAQUETE EPIQ, EL CUAL INCLUYE ADITAMENTOS QUE MEJORAN LA AERODINÁMICA, UN TREN MOTRIZ APEX OPTIMIZADO CON EL MOTOR MX-13, LLANTAS DE BAJA RESISTENCIA A LA RODADURA Y UN SISTEMA DE MONITOREO DE PRESIÓN EN LAS LLANTAS. CON ESTO, PETERBILT ASEGURA QUE OBTIENE UNA MEJORA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE HASTA UN 14%.

INTERIOR

Y lo mismo podemos decir de la parte de adentro de la cabina, pues es uno de los interiores que mejor aspecto tienen en el segmento. Los materiales son bastante buenos comparados con sus rivales, especialmente los insertos de imitación madera, que, cosa rara en un camión, lucen bastante bien. Hay dos niveles de acabados disponibles en el 579, Platinum y Prestige. El primero ofrece un interior lujoso y elegante con aplicaciones de hoja de madera en la cabina y el dormitorio, mientras que el segundo es más "terrenal", y brinda un buen balance entre confort y funcionalidad. En

cuanto a los controles, están elegantemente organizados y son fáciles de manipular, con todo el ambiente operativo, diseñado alrededor del conductor -como debe ser-, con una excelente ergonomía.

El panel principal de instrumentos tiene relojes de fácil lectura, los cuales son

completamente visibles a través del volante. El cuadro de instrumentos lleva una Pantalla de Información para el Conductor (DID por sus siglas en inglés) de cinco pulgadas alojada entre el velocímetro y el tacómetro. Esta ofrece diferentes datos, como el número de revoluciones justo para ayudarte a hacer más eficiente el consumo de combustible y, si quieres, puede desplegar de manera digital la velocidad las revoluciones por minuto. Un segundo panel en la parte central del tablero puede alojar hasta seis indicadores más o el sistema de "infotención" de Peterbilt, SmartNavTM. >>

americano: **PETERBILT 579**

SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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

Para que tu experiencia al volante sea lo más cómoda posible, la columna de dirección puede ajustarse en altura y profundidad. Además del volante de 18 pulgadas de serie, Peterbilt ofrece uno más lujoso de cuatro brazos y forrado en piel con controles del sistema de sonido y de navegación, el cual se puede adquirir incluso si no optas por el

paquete de equipamiento Premium completo. Como la mayoría de los camiones en su segmento, el Peterbilt 579 tiene unos asientos sumamente cómodos, los cuales tienen un excelente acojinamiento gracias a espuma de alta densidad que utilizan y ofrecen un buen soporte lumbar. Pero si quieres más, están disponibles los asientos Evolution LX, los cua-


les tienen soporte lumbar en dos cámaras y ajustes en el soporte lateral y la dureza de la suspensión, además de calefacción, ventilación, más bolsillos de almacenamiento y la posibilidad de girar sobre sí mismos.

La visibilidad es excelente gracias al enorme parabrisas que además es significativamente más grueso que en otros modelos,



americano: **PETERBILT 579**

ofreciendo mayor aislamiento contra el ruido. La iluminación interior corre por cuenta de LEDs, los cuales tienen una vida útil más larga y usan menos energía que los focos convencionales. Tanto la cabina de día como la de dormitorio llevan un sistema automático de control de temperatura, el cual mantiene un funcionamiento consis-

te y duradero del sistema de ventilación. En cuanto a otras amenidades en la cabina está una estación de trabajo retráctil, varios compartimentos para que guardes tus cosas, una cama de 85 pulgadas, closets grandes y como opcionales un refrigerador de media altura y un soporte para televisión de pantalla plana de 22 pulgadas. 



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Paccar MX-11, 355 a 430 HP y 1,250 a 1,550 lb-pie
- Paccar MX-13, 380 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Cummins ISX12-G, 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie
- Cummins ISX15, 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

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

SUSPENSIONES DELANTERAS

- Muelles parabólicos
- Neumática Peterbilt

SUSPENSIONES TRASERAS

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







MIL CARAS

IVECO EUROCARGO

EL EUROCARGO DE IVECO ES EL PREFERIDO DE MUCHAS FLOTAS EN EUROPA GRACIAS A SUS MODERNOS MOTORES, EFICIENTES TRANSMISIONES Y UN BAJO COSTO DE MANTENIMIENTO QUE TE AYUDA A MAXIMIZAR LAS GANANCIAS. SI ESTÁS BUSCANDO UN CAMIÓN DE GAMA MEDIA QUE SE ADAPTE A CASI CUALQUIER NECESIDAD, TU BÚSQUEDA HA TERMINADO. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

El Eurocargo de Iveco es un camión en el segmento de 6.5 a 18 toneladas que ya lleva tiempo en las carreteras, pues vio la luz por primera vez en 1991. Se trata de un camión muy flexible gracias a la disponibilidad de tres tipos de cabina (corta, larga y doble), techo alto o bajo e incluso una versión 4x4 para aquellos que ruedan por terrenos donde la tracción en ambos ejes es necesaria.

La configuración del Eurocargo es la típica de cabina sobre el eje, pero lo que no es típico es el trabajo que los diseñadores italianos de la marca hicieron el camión, pues a pesar de ser un vehículo de trabajo, resulta muy atractivo. En el frente destacan una parrilla imponente con escalones antideslizantes para limpiar el parabrisas, defensas con faros integrados y agrupados para facilitar el mantenimiento, y un el amplio espacio sobre la palabra Iveco destinado al logotipo del cliente.

A ambos lados de la cabina larga hay unos paneles con cerradura eléctrica que dan acceso, incluso desde fuera, a dos compartimentos iluminados con 260 l de capacidad total. Subirse y bajarse es fácil y seguro con las grandes manijas y los escalones antideslizantes. Seis espejos retrovisores aseguran la visibilidad en todas las direcciones.

EN DETALLE FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Tector 5 de 4.5 litros, 160 a 210 HP y 430 a 550 lb-pie
- Tector 7 de 6.7 litros, 220 a 320 HP y 590 a 810 lb-pie

SUSPENSIÓN

- DELANTERA**
- Muelles parabólicos
 - Neumática

SUSPENSIÓN

- TRASERA**
- Muelles parabólicos
 - Neumática

TRANSMISIONES

- Manual ZF de 5, 6 y 9 velocidades
- Automatizadas ZF Eurotronic de 6 y 12 velocidades
- Automática Allison S3000 de 5 velocidades



MOTORES Y TRANSMISIONES

Evidentemente, este es el punto que más ha trabajado la firma italiana, pues ahora las normativas exigen que cumplan los estándar



res Euro VI. Para ello Iveco reemplazó los motores Tractor 4 y 6 con los Tractor 5 y 7. El primero de ellos tiene un rango de potencia que va de los 160 a 210 HP y un par motor de 430 a 550 lb-pie; mientras que el segundo tiene una potencia que oscila entre los 220 y los 320 caballos, con un torque de 590 a 810 lb-pie.

Un punto muy importante es que Iveco logró satisfacer la exigente norma Euro VI con un sistema de reducción catalítica HI-eSCR que no utiliza la recirculación de gases EGR y, como este sistema no altera el proceso de combustión, no requiere un equipo de refrigeración auxiliar ni incide en la arquitectura del vehículo.

En cuanto a transmisiones, están disponibles las ya conocidas cajas manuales ZF de 5, 6 y 9 velocidades, automatizados ZF Eurotronic de 6 y 12 relaciones, y una caja automática Allison S3000 de 5 cambios. »



TECNOLOGÍA DE PUNTA

EL SISTEMA DE REDUCCIÓN CATALÍTICA HI-ESCR PERMITE RESPETAR LOS LÍMITES EURO VI SIN UTILIZAR LA RECIRCULACIÓN DE GASES EGR. ESTE SISTEMA DE ABATIMIENTO DE LAS EMISIONES NO ALTERA EL PROCESO DE COMBUSTIÓN, NO REQUIERE UN EQUIPO DE REFRIGERACIÓN AUXILIAR Y NO INCIDE EN LA ARQUITECTURA DEL VEHÍCULO NI EN LOS COSTOS.


INTERIOR

En la cabina de Eurocargo todo es claro, sencillo y alcanzable. Las funciones están organizadas de manera lógica inmediata e intuitiva: todos los instrumentos de frente al conductor y todos los controles en la zona del volante. Para mayor seguridad, los botones de uso más frecuente están agrupados en las zonas más accesibles del tablero. Este tiene integrado la palanca de cambios para facilitar el desplazamiento por la cabina: un detalle esencial, sobre todo para quienes trabajan en la ciudad. Eso sí, los acabados no son los mejores de su segmento, pues los plásticos son demasiado duros y la calidad del ensamblado deja qué desear.

El nuevo panel de instrumentos permite ver todas las informaciones de viaje y controlar en tiempo real los parámetros del vehículo y del recorrido: nivel de combustible, consumo medio e instantáneo, periodos de mantenimiento, horas de marcha y velocidad promedio. Los asientos de Iveco siempre han sido buenos y ahora no es la excepción, pues ambos son cómodos e incluyen cinturones de seguridad con retractor de bloqueo, cabeceras y suspensión neumática como opción. Eso sí, no estaría mal que Iveco incluyera más compartimentos para guardar cosas y quizá una cabina dormitorio más amplia, pues la que tiene una litera disponible no es precisamente espaciosa.



MANEJO

Este es uno de los puntos fuertes del Eurocargo, pues tiene una buena calidad de manejo con una maniobrabilidad muy balanceada; incluso en las versiones sin suspensión neumática podrás sortear las irregularidades del camino sin mayor sufrimiento. Algo que agradecerán mucho aquellos que operan en espacios reducidos es el contenido radio de giro y la dirección hidráulica. En cuanto a seguridad, lleva sistemas ABS, Control de Descenso y Control de Estabilidad (ESP). 





**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

CAMIONERO?

EVITA LOS CONTRASTES POR LA NOCHE

El marcado contraste entre las luces brillantes y la oscuridad de la carretera hará que tus ojos se sientan pesados rápidamente. Trata de reducir el brillo del tablero lo más posible, no veas directamente las luces del carril contrario y, si puedes, ilumina la cabina con una luz suave.

MANTENTE TRANQUILO


Quizá te peleaste con el despachador o algún auto se te cerró hace poco. No importa el motivo, es normal que te enojos. Pero trata de dejarlo ir, porque la frustración y el enojo son emociones que desgastan mucho. Lo mismo pasa si estás súpercontento porque obtuviste un muy buen trabajo. El truco es permanecer ecuánime.

NO TE CANSAS DE MÁS

Si sigues manejando cuando ya estás cansado, estás haciendo algo muy peligroso. Necesitas dormir. No esperes hasta estar agotado para dormir un poco, esto hace más difícil que te recuperes, mejor haz siestas más frecuentes o vete antes a la cama. Mientras más cansado estés cuando vayas a dormir, menos alerta estarás cuando te despiertes.

11 CONSEJOS

PARA PERMANECER DESPIERTO

SEAMOS SINCEROS, SI BIEN A MUCHOS DE NOSOTROS NOS GUSTA MANEJAR PARA GANARNOS LA VIDA, LA REALIDAD ES QUE EN OCASIONES LAS JORNADAS PUEDEN SER MUY LARGAS, LOS CAMINOS ABURRIDOS Y NO ES LO MÁS FÁCIL DE ESTE MUNDO DESCANSAR "COMO DIOS MANDA" CUANDO UNO DUERME EN EL CAMIÓN. POR ELLO, ES IMPORTANTE PERMANECER ALERTA TODO EL TIEMPO POSIBLE, Y ES POR ESO QUE LES TRAEMOS UNA LISTA DE CONSEJOS PARA QUE NO MANEJEN CON SUEÑO. 

NO COMAS MUCHO

Seguramente te ha pasado que después de atrancarte de comida lo único que quieres es dormir un poco. Es normal, así reacciona nuestro cuerpo; pero no es una buena idea al volante. Mejor come porciones pequeñas varias veces al día.

COME ALGO

En el momento indicado y la cantidad adecuada, un refrigerio o una comida ligera pueden subir tu energía. Hacer tres comidas al día mesuradas y comer dos refrigerios es una buena manera de mantener tu energía en niveles óptimos.



BAJA LA TEMPERATURA

Si bien a nadie le gusta manejar en un ambiente frío, especialmente en invierno, calentar de más la cabina te puede poner soñoliento. Baja la temperatura del aire acondicionado, que haga frío, casi helado a veces. Esto te mantendrá un poco más alerta.

APAGA LOS RADIOS

El de banda civil, la música y los programas de radio pueden ser entretenidos, pero también cansados. Tu mente procesa cada sonido que le llega. Si lo sobrecargas trabaja de más. Procura disfrutar a veces del sonido del motor y las llantas sobre la carretera. Te sentirás más calmado y relajado.

¡PRENDE EL RADIO!

El silencio es cansado después de un rato. El sonido del motor es relajante, pero quizá lo sea demasiado. Pon música o habla con alguien por el CB, hazlo por ratos para despertarte un poco.

NO TOMES MUCHA CAFEÍNA

Todo lo que sube tiene que bajar, así que si bebes mucho café o bebidas energéticas para permanecer despierto, en algún momento experimentarás un bajón más fuerte de lo normal. Toma café, solo no abuses.



¡MUÉVETE UN POCO!

Al menos da una caminata, aunque no sea un ejercicio que ponga a trabajar el corazón y los pulmones. Te sorprenderá la diferencia que hace una caminata de cinco minutos en una parada de descanso.

TOMA UNA SIESTA

¿No quieres caminar? ¿Qué tal una siesta de 30 minutos? Es increíble lo que una pequeña siesta puede hacer. Toma una o dos al día y estarás alerta y despierto por más tiempo.

Para finalizar, solo aclaremos que no hay sustituto para una buena noche de sueño. Este no es el punto. Estas son formas de mantener altos tus niveles de energía y darte un pequeño empujón cuando no te sientes tan alerta como quisieras.





TRANSFORMER

CHEVROLET EXPRESS CUTAWAY

LA EXPRESS CUTAWAY OFRECE UNA ALTA VERSATILIDAD PARA QUIENES BUSCAN UNA CAMIONETA A LA CUAL LE PUEDAN AÑADIR UNA CARROCERÍA QUE SE AMOLDE PERFECTAMENTE A SUS NECESIDADES. CON TRES DIFERENTES MOTORES Y LONGITUDES DE CHASIS E INCLUSO VERSIONES CON DOS EJES, SEGURO ENCUENTRAS UNA PERFECTA PARA TI. »

Durante años, la Chevrolet Express Cutaway tuvo a sus principales rivales en la Chassis Cab de Ram y la Serie E Cutaway de Ford, aunque éste último ahora ofrece también la Transit Chassis Cab. Disponible en dos versiones, 3500 y 4500, se trata de un vehículo disponible en tres distintas longitudes de carrocería -139, 159 y 177 pulgadas-, que para este año tiene una Clasificación de Peso Bruto

Vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 9,900 libras en las versiones de 139 y 159 pulgadas, y una opcional de 10,100 libras. El GVWR de los modelos con dos ejes traseros comienza en 10,050 libras y se extiende hasta las 14,200 libras en las 4500 de 159 y 177 pulgadas.

DISEÑO

La Express Cutaway es fácilmente identificable de sus hermanas no solo porque no tiene una carrocería estándar (aunque esto sería más que

suficiente), sino porque la parrilla y las defensas son negras. Claro que si quieres un poco de brillo, puedes pedir el paquete que pone cromo en las defensas y la parrilla. Nos queda claro que no se trata de un segmento donde la estética sea el factor decisivo de compra, pero un poco de cromo de serie no le vendría mal.

Chevrolet añadió un par de pliegues en el cofre buscando añadirle un toque de dinamismo al diseño de la camioneta, pero la verdad es que no hay mucho para donde hacerse y la



utilitario: **CHEVROLET EXPRESS CUTAWAY**

Express nunca se ha distinguido por su belleza. Faltará ver si el público no comienza a preferir modelos como la Transit, que además de prácticos lucen bien.

INTERIOR

Gracias a la amplia apertura de las puertas, es muy fácil ingresar a la cabina. Ésta ofrece muchísimo espacio, pero el diseño del tablero denota el paso de los años y no le caería mal una renovadita. Por otro lado, la

calidad de ensamble está a la par de la de sus rivales y los plásticos duros que hay por todos lados se ven lo suficientemente sólidos como para resistir el paso de los años.

El panel de instrumentos lleva un indicador central grande flanqueado por otros dos más pequeños. El centro de información al conductor muestra datos importantes sobre funciones del vehículo, como la autonomía de combustible, cuándo cambiar el aceite o las horas de funcionamiento del motor. Los con-

troles están bien posicionados, con un arreglo lógico que facilita la vida y ayuda a tener una buena ergonomía.

El volante es el mismo que encontrarás en todos los vehículos comerciales de Chevrolet, el cual algunas personas consideran algo delgado, pero cumple su cometido a carta cabal. Además, los controles del sistema de sonido y el control de cruce son muy fáciles de usar, lo cual añade practicidad a un vehículo donde ésta es clave. >>



MOTORES

- V8 de 4.8 litros con 285 HP y 295 lb-pie
- V8 de 6.0 litros 342 HP y 373 lb-pie
- V8 diésel de 6.6 litros 260 HP y 525 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automáticas de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles semielípticos

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA



utilitario: **CHEVROLET EXPRESS CUTAWAY**

Los asientos son cómodos para trayectos cortos, pues después de un rato a bordo no es raro comenzar a sentir ganas de orillarse para estirarse un poco. Lo bueno es que son ajustables de muchas formas, lo cual ayuda a mitigar el cansancio; además, como el volante también es ajustable -en profundidad y altura-, es fácil encontrar una posición cómoda de manejo.

Entre las escasas concesiones al confort encontrarás aire acondicionado, sistema de sonido con MP3 y un puerto USB (con MyLink y sistema de navegación como opcionales), tomas de corriente de 12 volts, acceso sin llave y elevadores de ventanas eléctricos. Por supuesto, hay bastantes espacios para almacenar cosas y posavasos repartidos por la cabina.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

La Express Cutaway está disponible con tres diferentes motores, dos de gasolina y uno diesel. Las 3500 tienen como mecánica base un V8 de 4.8 litros con 285 caballos de fuerza y 295 lb-pie; si quieres más potencia puedes elegir otro ocho cilindros flex fuel de 6.0 litros con 342 HP y 373 lb-pie. El hermano mayor es una buena elección para quienes usarán su Express en aplicaciones que requieren mucha "galleta", pues el Duramax diesel de 6.6 litros tiene 260 HP y 525 lb-pie.

En cuanto a la transmisión, Chevrolet dotó a



la Express Cutaway de una caja automática Hydra-Matic de seis velocidades de uso rudo, más que capaz de soportar el esfuerzo al que será sometido el vehículo, la cual permite al conductor hacer cambios con un solo toque y frenado automático en pendientes. Además, incorpora el sistema de Remolque/Arrastre, el cual "aguanta" más los cambios al ir subiendo de relaciones para una mejor aceleración y los hace antes al cambiar hacia abajo para frenar con motor y reducir la velocidad.


MANEJO

El bastidor de tres piezas presenta secciones cuadradas para brindar mayor solidez y rigidez, mientras que los rieles frontales más largos y cónicos del bastidor se utilizan para mejorar la resistencia en caso de choques. Además, se utilizan travesaños tubulares adicionales en el bastidor para aumentar la tenacidad de torsión.

El comportamiento de esta Express es bastante amigable con los pasajeros gracias al trabajo conjunto del bastidor y la suspensión -independiente adelante y muelles semielípticos atrás-, especialmente cuando llevas algo de peso en la parte de atrás, como es normal en este tipo de vehículos.

La dirección de piñón y cremallera es bastante responsiva, transmitiendo cualquier movimiento del volante a las ruedas delanteras; pero lamentablemente, no da mucha retroalimentación sobre lo que ocurre en el camino. Sin embargo, no hay que olvidar que no se trata de un vehículo que se maneja por placer, sino por trabajo. En cuanto a la seguridad, tenemos seis bolsas de aire: frontales, laterales y para el tórax, las cuales proveen una mejor protección en caso de una volcadura.

VEREDICTO

En conclusión, si bien la Express Cutaway no destaca por ser una belleza, sí lleva varias tecnologías que la hacen un vehículo comercial más que competitivo. No tiene disponible un motor V10, como la Serie E de Ford, por ejemplo, pero los V8s tienen la potencia suficiente para hacer el trabajo. Al igual que ocurre con el exterior, la cabina se siente algo anticuada, pero tiene mucho espacio, materiales duraderos y una ergonomía aceptable. 



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

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



¡HA VUELTO!

TOYOTA TACOMA TRD PRO 2017

TRAS UNA AUSENCIA DE UN AÑO, LA TACOMA MEJOR EQUIPADA PARA VIVIR FUERA DEL ASFALTO REGRESA UTILIZANDO UN MOTOR QUE SEGURAMENTE LA CONVERTIRÁ EN LA MÁS EFICIENTE DE SU SEGMENTO. CONOCE MÁS A FONDO LA TOTALMENTE REDISEÑADA TACOMA TRD PRO 2017. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Toyota presentó la línea TRD Pro en el 2014 con versiones para la Tundra, 4Runner y la Tacoma. Las dos primeras no han sufrido mayores cambios desde entonces, pero la siguiente generación de la Tacoma llegó en 2016 y, ese año, no hubo versión TRD Pro. Afortunadamente, los mandamases de Toyota corrigieron el rumbo y para este año ya está lista una pickup ideal para quienes gustan de la alta velocidad fuera del asfalto.

El paquete TRD Pro es una versión más extrema de la Tacoma Off-road, por lo cual tiene todas las mejoras de éste para mejorar el desempeño todo terreno, y varias mejoras más. Por supuesto, no todos los cambios son mecánicos, pues en Toyota saben que los clientes quieren ir rodeados del mayor confort posible. Por eso encontrarás asientos de piel con cabeceras bordadas, el sistema de infotención Entune, y tapetes y palanca con el logotipo TRD, entre otras diferencias.



camioneta: **TOYOTA TACOMA TRD PRO 2017**



Metálico Barcelona y Súper Blanco.

Lo que no entendemos es la filosofía “all show and no go”, por eso no somos muy fanáticos de la falsa toma de aire en el cofre. Sí, se ve bien, pero no sirve para nada. Por otro lado, las robustas salpicaderas le añaden un toque bastante menos civilizado a la camioneta.

Lo que sí es muy funcional es el cubre cárter de aluminio bajo la defensa delantera, que ayudará a proteger el motor de los impactos (que seguro ocurrirán si usas esta camioneta para lo que fue diseñada). Por supuesto, también lleva ganchos de arrastre para cuando el terreno es demasiado resbaladizo o cuando hay que rescatar a alguien que se quedó varado.

DISEÑO

Como ya mencionamos, hay varias características que separan a la Tacoma TRD Pro de sus hermanas. Adelante la enorme parrilla “TOYOTA” nos recuerda vehículos del pasado de la marca, especialmente el FJ Cruiser. De hecho, esta parrilla ya es distintiva de todos los modelos TRD Pro -y hemos de decir que el tono negro mate le queda muy bien-. Como

extra, la fascia inferior lleva faros de niebla de LED marca Ridged Industries, una reconocida empresa de equipamiento off-road.

En la parte de atrás, la Tacoma TRD Pro lleva la misma imagen que la Tacoma convencional, salvo por el logotipo en la parte derecha inferior puerta (bastante discreto). Este mismo logo aparece en los costados de la camioneta, la cual está disponible en tres colores: Cemento, Rojo

INTERIOR

En este apartado no había mucho que hacer, pues la cabina fue rediseñada completamente en 2016 para la nueva generación, recibiendo muchas mejoras en contenido y materiales. El sistema de infotención Entune tiene navegación, la suite de aplicaciones de Toyota, Bluetooth y un sistema de sonido de primer nivel.▶▶



MOTOR

- V6 de 3.5 litros con 278 HP y 265 lb-pie

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Doble brazo

PRECIO

- Desde \$40,760

TRANSMISIONES

- Automática de 6 velocidades
- Manual de 6 velocidades

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

ENDETALLE
FICHA TÉCNICA



Por supuesto, hay algunos cambios respecto a otras versiones, como los tapetes para toda estación o la palanca de velocidades y las cabeceras con el logotipo TRD Pro. Como esta versión es la más equipada, lleva de serie asientos de cuero, asistente de reversa, monitor de puntos ciegos y alertas de tráfico cruzado trasero.

En cuanto al panel de instrumentos, el centro de información lleva una pantalla de 4.2 pulgadas que muestra datos sobre la camioneta, así como un inclinómetro que muestra el cabeceo y el balanceo. Además, como todas las Tacoma, lleva una cámara GoPro integrada en el parabrisas, justo arriba del espejo retrovisor, con la cual podrás grabar todas tus aventuras.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Tacoma TRD Pro solo está disponible con un motor y, como no podía ser de otra manera, es el más potente de Toyota, un V6 de 3.5 litros de ciclo Atkinson (y no el ciclo Otto convencional), lo que le permite obtener un mejor rendimiento de combustible. La otra cara de la moneda es que el ciclo Atkinson castiga la potencia, por lo cual el motor de la



Tacoma TRD Pro eroga 278 HP a 6,000 rpm y 265 lb-pie a 4,600 rpm.

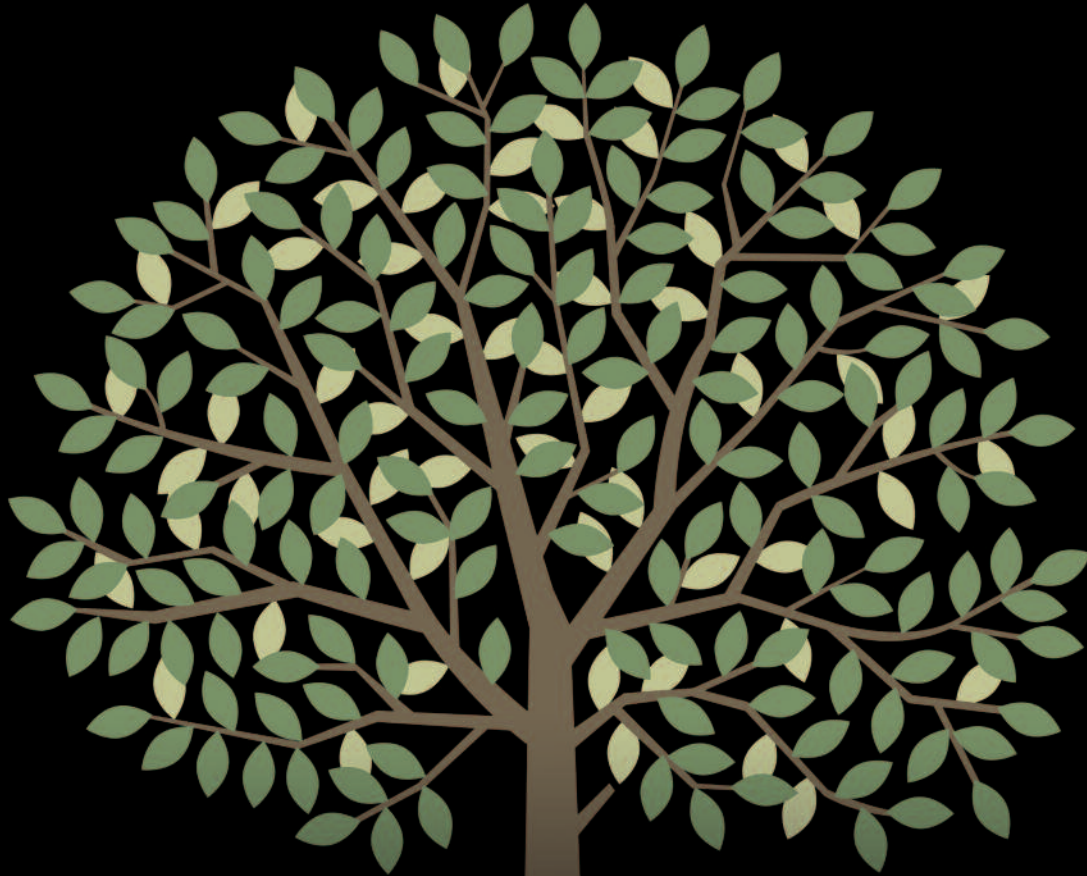
Toyota ya utiliza esta tecnología en sus híbridos, pero es la primera vez que una pickup utiliza el ciclo Atkinson; sólo el tiempo dirá qué tan bien funciona para las exigencias de una camioneta -especialmente al ir cargada o remolcando algo-. Pero asumimos que los ingenieros de la marca japonesa saben lo que hacen.

Para poner la potencia en el piso hay dos opciones, manual o automática, ambas de seis velocidades. Sin duda, los puristas celebrarán por todo lo alto que Toyota haya decidido dejar que el conductor haga los cambios. La potencia es enviada a una caja de transferencia de dos velocidades que es la encargada de accionar el eje trasero o las cuatro ruedas al activar el modo 4WD. Para mejorar el desempeño lleva un diferencial electrónico autobloqueante que, cuando no está totalmente bloqueado, funciona como uno de deslizamiento limitado, mejorando la tracción sobre nieve o agua.

La suspensión de la Tacoma TRD Pro usa amortiguadores Fox Racing de 2.5 pulgadas de diámetro y es una pulgada más alta que la versión Off-Road; atrás hay. >>>

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




muelles multihoja con amortiguación progresiva especialmente diseñados para todo terreno.

La Tacoma automática viene de serie con Crawl Control, el cual es algo así como un control de crucero todoterreno que modula el acelerador y los frenos, permitiendo que el vehículo se arrastre sobre los obstáculos a una velocidad determinada por el conductor, dejándolo libre para concentrarse en manejar. Esto funciona aún mejor cuando le dices a la camioneta sobre qué terreno está, pues la computadora ya sabe más o menos a qué atenerse.

Las manuales, por su parte, no utilizan el Crawl Control, sino el Control de Tracción Activo de Toyota, el cual usa un sistema ABS de cuatro canales para controlar el flujo de potencia a las cuatro ruedas sin cortar el acelerador, ayudándole a la camioneta a aplicar la potencia en las llantas que tengan más tracción.

Disponible solamente como una pickup con cabina doble y doble tracción, la Tacoma es quizá la pickup mediana más capaz fuera



del asfalto tal y como sale de la agencia. Y en Toyota lo deben tener claro, pues el precio inicial de \$40,760 por la manual representa un incremento de más de cinco mil dólares respecto a la anterior Tacoma TRD Pro. 

camioneta: **TOYOTA TACOMA TRD PRO 2017**

■ V7-38-ARTCAR

B.R.M.
.. Chronographes ..

■ V12-44-ARTCAR



C
A R T
R



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

www.daoromiami.com

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



LLANTAS DE BAJA RESISTENCIA A LA RODADURA

MANTENIMIENTO: LLANTAS

SI QUIERES AHORRAR DINERO EN COMBUSTIBLE Y AL MISMO TIEMPO CUMPLIR CON LAS CADA VEZ MÁS ESTRICTAS NORMAS AMBIENTALES, DEBES TRABAJAR EN VARIOS ASPECTOS DE TU CAMIÓN. ESTE MES PRESENTAMOS UNO DEL QUE NO SE HABLA TANTO: LAS LLANTAS. ESPECÍFICAMENTE, LAS DE BAJA RESISTENCIA A LA RODADURA. »





mantenimiento: **LLANTAS**

Cuando se habla de camiones más eficientes, los reflectores suelen enfocarse en el motor y la aerodinámica, elementos muy importantes, pero no debemos pasar por alto a otro de los grandes responsables en la fórmula dorada que te permitirá optimizar al máximo el millaje obtenido de cada galón de diesel. Nos referimos a la única parte de tu camión que tiene contacto con el piso: las llantas.

¿Sabías que unas de baja resistencia a la rodadura (LRR por sus siglas en inglés) te pueden ayudar a ahorrar muchos dólares? No vamos a negar que son más caras que las normales y que su vida útil puede ser más corta. Pero como dice Curtis Decker gerente de desarrollo de productos en Continental Tire North America, “compara la pérdida en millaje contra los ahorros en combustible y los segundos siempre serán más altos que la pérdida de millas”.

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

ALGO DE TEORÍA

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

Una vez que tenemos claro esto, pensemos que, como toda la energía que provee el motor viene del tanque de gasolina, resulta muy importante retener dicha energía. Pues mientras más se utilice para mover el camión, mejor será el millaje obtenido. Y como todos en la industria sabemos, reducir el consumo de combustible es una de las piezas clave para mantener bajos los costos. Sin embargo, como resulta muy difícil reducir la fricción en el motor o cualquier otra parte del tren motriz, la solución más sencilla es hacerlo en las llantas para así reducir lo más posible la energía que se pierde.

RRF Y RRC

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

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



EFICIENCIA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE

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

Primero que nada, es casi inevitable que en algún momento leas en algún foro a

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

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

LA TEMPERATURA ES CLAVE

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

Cuando hablamos de que el calor afecta el



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

Para conseguirlo, los diferentes fabricantes de llantas siguen distintos caminos, aunque todos ellos coinciden en un uso masivo de sílice en el compuesto de la llanta y en un

proceso de fabricación diferente al convencional. El resultado es una llanta que mantiene la temperatura en el rango ideal de funcionamiento en la banda de rodadura, de manera que no se transfiera a otras partes de la misma, donde no es necesaria. Para comprar una llanta con baja resistencia a la rodadura, simplemente fíjate que el número que la indica sea lo más bajo posible.

En resumen, las llantas LRR parecen ser una tecnología útil y efectiva para reducir el






CÓMO VENDERLE LA IDEA A TU EMPRESA

Si eres quien tiene que explicar al departamento de contabilidad porqué quieres gastar más de lo normal por unas llantas que van a durar menos tiempo que las anteriores, tienes mucho trabajo por delante. Para Guy Walenga, director de ingeniería, productos comerciales y tecnología de Bridgestone Commercial Solutions Group, el mayor problema es la falta de comunicación. La gente que compra el combustible y la gente que compra las llantas no hablan entre sí.

“Los gerentes de llantas se rigen por el costo por milla, es decir, cuánto pagan por las llantas y cuántas millas duran”, comenta Walenga. “Por otro lado, los gerentes de combustible saben cuánto cuesta el diesel, pero no saben la economía de combustible del camión y no tienen idea de lo que hace la resistencia a la rodadura de la llanta”.

Lo mejor es abrir líneas de comunicación y utilizar información para tener argumentos a favor de las llantas de baja resistencia a la rodadura. Cualquier vendedor puede demostrar cómo sus llantas LRR se comparan con-

tra otras que duran más pero son menos eficientes; pero las comparaciones en la vida real son la mejor manera para probar el punto. “Tendrás que utilizar cinco o diez camiones con un servicio similar por un periodo de tres a seis meses para tener resultados confiables”, dice Walenga. “Mientras más largo sea el periodo de comparación, y más camiones haya involucrados, los resultados serán mejores”.

Él sugiere comenzar con llantas nuevas y medir la profundidad del dibujo regularmente a lo largo del estudio. Esto proveerá un estimado preciso de hasta dónde llegarán las llantas antes de que tengan que ser reemplazadas. Por supuesto, registros precisos de combustible y millaje son esenciales para la evaluación. La resistencia a la rodadura -y la economía de combustible- mejoran conforme las llantas se desgastan, y calcular el desgaste no es siempre una ecuación lineal, aunque los resultados te darán una idea bastante aproximada del estimado de vida. “Tienes que ayudar a que los contadores entiendan que no es fácil tomar el camino para lograr ahorros a largo plazo”, finaliza Walenga. 

consumo de combustible. Pero también es cierto que es aún está en su infancia. Sin embargo, cualquier aditamento que te permita ahorrar dinero en la bomba de combustible suena como un buen negocio. Hoy por hoy, casi todos los fabricantes de llantas tienen algún modelo con baja resistencia a la rodadura, pero si quieres conocer la lista completa, la puedes encontrar en la página de internet de la Agencia de Protección al Medio Ambiente (www.epa.gov).



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





INCREMENTA TUS AHORROS

MEJORA TUS FINANZAS

LA MANERA MÁS SEGURA DE GASTAR INTELIGENTEMENTE TU DINERO ES FIJARTE PROPÓSITOS COMO GASTAR MENOS, PAGAR DEUDAS Y AHORRAR MÁS PARA EL RETIRO. POR ELLO, TE RECOMENDAMOS QUE PONGAS EN ORDEN TUS FINANZAS CON ESTOS CONSEJOS QUE TE PERMITIRÁN INCREMENTAR EL SALDO DE TU CUENTA BANCARIA. »»



A LARGO PLAZO: ENFÓCATE EN TU HIPOTECA

Haber pagado tu hipoteca antes de retirarte es una meta que vale la pena, dice Garry, ya que aún los préstamos con una tasa de interés baja pueden ser pesados cuando tienes un ingreso menor. Aunque las tasas de interés se

han ido incrementando, aún podrías recortar tu deuda hipotecaria refinanciándola. La tasa para préstamos fijos a 30 años estaba apenas sobre el 4% recientemente, lo que significa que un refinanciamiento podría valer la pena si

POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Puedo asegurar que el 99.9% de las personas responderían que sí a la pregunta "¿quieres aumentar tu cuenta bancaria?". Por supuesto, es más fácil decirlo que hacerlo -como todo en la vida-, pero con un poco de disciplina financiera te será posible ver números cada vez más grandes en tu cuenta de ahorros.

Lo primero que tienes que hacer es dividir cada objetivo en porciones manejables. Comienza por enfocarte en metas a corto plazo y después trabaja en los objetivos a largo plazo para mantenerte por buen camino en el futuro. Descubrirás que esta manera de mantener en forma tus finanzas es mucho más fácil que renunciar a las papas fritas. Lo más sencillo es ver esto en dos grandes áreas: reducir o eliminar tus deudas y ahorrar lo más que puedas.

1. REDUCE TU DEUDA

A CORTO PLAZO: Elimina el saldo de tus tarjetas de crédito

La mayoría de nosotros cargamos nuestra deuda en las caderas, donde nuestras carteras se abultan con las tarjetas de crédito. De acuerdo con la Reserva Federal, las familias americanas con saldos en tarjeta de crédito deben más de 15 mil dólares en promedio. "Aún los mejores ahorradores pueden tener una gran deuda en sus tarjetas de crédito debido a eventos imprevistos", dice Michael Garry, planificador financiero en Newton, Pensilvania.

Tras analizar las formas de priorizar los pagos a las tarjetas de crédito, se encontró que lo mejor para reducir la suma de intereses pagados es liquidar primero la que tiene la tasa de interés más alto. Para esto, paga tanto como puedas en la tarjeta con el interés más alto cada mes y el mínimo en las otras, si es que tienes. Cuando la primera tarjeta haya sido liquidada, concéntrate en la que tenga el segundo interés más alto. Repite hasta que tu deuda en tarjetas de crédito haya pasado a la historia. >>



estás pagando más del 5%, afirma Garry. HSH.com, que publica datos sobre préstamos hipotecarios, tiene en su sitio de internet una calculadora que puede ayudarte a decidir cuándo tiene sentido refinanciar.

También puedes hacer pagos extra a tu préstamo principal. Al hacer esto, ganarás un retorno a tu inversión garantizado igual a la tasa de interés sobre tu hipoteca. Si tu interés es de un 5.5%, es mejor para ti pagar extra a tu hipoteca que

poner el dinero en un Certificado de Depósito bancario de bajo rendimiento. Puedes usar la calculadora de pagos hipotecarios en HSH.com para ver qué tanto más tendrías que pagar cada mes para liquidar más pronto tu hipoteca.



2. ENFÓCATE EN TUS AHORROS

A CORTO PLAZO: Consolida tus cuentas

Juntar tus cuentas en el menor número posible de instituciones financieras tiene una variedad de ventajas. Para empezar, tendrás que hacer menos papeleo. Además, con todo tu dinero en un sólo lugar, la distribución mínima requerida para tus Cuentas de Retiro Personal (IRA por sus siglas en inglés) y demás será más fácil de calcular. El tener mayores balances totales probablemente te hará acreedor a tarifas reducidas y también a un servicio más personalizado.

Si ya te encuentras haciendo negocios con una firma de corredores o una compañía de fondos de inversión, y estás contento con sus servicios, ese es probablemente el mejor lugar para comenzar. Llama y pregúntales lo que se necesita para transferir otras acciones, bonos, fondos de inversión ETF y otros a esa institución financiera. Ya que no estás

LÍMITES A LAS APORTACIONES

	AÑO FISCAL 2017	AÑO FISCAL 2016	AÑO FISCAL 2015	AÑO FISCAL 2014
LÍMITE CONTRIBUCIONES DIFERIDAS	\$ 18,000	\$ 18,000	\$ 18,000	\$ 17,500
LÍMITE CONTRIBUCIONES TOTALES	\$ 54,000	\$ 53,000	\$ 53,000	\$ 52,000
APORTACIONES ADICIONALES	\$ 6,000	\$ 6,000	\$ 6,000	\$ 5,500

liquidando las cuentas sino meramente moviéndolas a una nueva custodia, no debe haber consecuencias tributarias. Si algunas acciones no pueden ser transferidas, puedes elegir venderlas y reinvertir las ganancias o mantenerlas separadas.

A LARGO PLAZO: Ahorra más para tu retiro

Podría parecer que es muy difícil, o incluso imposible, aumentar tu ahorro para el retiro

del 7 al 15%. Sin embargo, incrementarlo al 9% probablemente no es tan difícil, dice Garry. Además, se encontró que todo ahorro extra se suma. Por ejemplo, si un inversionista conservador de 50 años quien ha estado ahorrando 7% de su salario, lo incrementa a 9%, a la edad de 67 su ahorro será un 10% mayor.

Poner ahorros extra en tu plan 401(k), si es que tienes uno, es el mejor lugar para comenzar, dice Mari Adams, planificadora



financiera de Boca Ratón, Florida. Para empezar, el dinero sale de tu cheque de pago automáticamente. Tus aportaciones y el dinero que generan a través del tiempo no causan impuestos hasta que comienzas a hacer retiros. Además de que, muchos empleadores todavía ofrecen alguna contribución.

Para 2017, la cantidad que puedes contribuir permanece en \$18,000, con la posibilidad de aumentar \$6,000 más si eres mayor de 50 años. Sin embargo, el límite a las contribuciones totales se incrementaron para este año. Tomando en cuenta tu ahorro electivo, contribuciones patronales y de empleado no electivas, y demás, el límite del plan 401(k) es de \$54,000 para los menores de 50 años y de \$60,000 para quienes rebasen esta edad. Por supuesto, tus contribuciones a tu plan de ahorro para el retiro no pueden ser mayores a tu ingreso total

El próximo mes platicaremos más sobre qué es un plan 401(k). 



ENEMIGO SILENCIOSO

DIABETES

LA FMCSA ESTÁ DISCUTIENDO MODIFICAR LA REGLA QUE IMPIDE A LOS CONDUCTORES QUE CONTROLAN ESTA ENFERMEDAD MEDIANTE INSULINA PARTICIPAR EN EL COMERCIO INTERESTATAL SIN ANTES OBTENER UNA EXENCIÓN, LO CUAL ALEGRARÁ A MUCHOS. PERO, DEJANDO DE LADO LAS REGULACIONES ¿SABES CÓMO PUEDE AFECTAR TU SALUD ESTA ENFERMEDAD? »





POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

La diabetes es un mal que aqueja a casi el 10% de la población del país –y las cifras van en aumento-. La Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) está discutiendo actualmente la regla que establece que aquellos conductores a los que les haya sido diagnosticada diabetes que se trate con insulina no pueden operar un Vehículo Comercial Motorizado

(CMV por sus siglas en inglés) en el comercio interestatal a menos que cuenten con una exención por parte de la FMCSA, la cual debe ser renovada cada dos años.

La idea es cambiar esta regla para que los conductores con diabetes puedan obtener un Certificado de un Examinador Médico una vez al año para poder manejar un camión dedicado al comercio interestatal siempre y cuando la enfermedad esté controlada y estable. Según la FMCSA, este procedimiento “asegurará de manera adecuada

que los conductores con diabetes controlen la enfermedad para que esté estable y bien controlada, y que dicha previsión regulatoria creará un marco de trabajo más claro, consistente e igualmente efectivo” que la regulación actual.

En Transporte Latino no solo nos preocupamos por informales sobre lo más reciente que ocurre dentro de la industria del transporte, sino que también creemos que es nuestro deber dar a nuestros lectores la mayor cantidad de información que podamos para ayudarlos a mante-



UN MAL GLOBAL

EL NÚMERO DE PERSONAS CON DIABETES TIPO 2 ESTÁ EN RÁPIDO AUMENTO EN TODO EL MUNDO. ESTE AUMENTO VA ASOCIADO AL DESARROLLO ECONÓMICO, AL ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN, AL INCREMENTO DE LA URBANIZACIÓN, A LOS CAMBIOS DE DIETA, A LA DISMINUCIÓN DE LA ACTIVIDAD FÍSICA Y AL CAMBIO DE OTROS PATRONES DE ESTILO DE VIDA.

nerse saludables. Por ello es que queremos ahondar un poco más en el tema de la diabetes, pues de acuerdo a los datos más recientes disponibles en la Hoja Nacional Informativa para la Diabetes señalaban que en el 2014, 29.1 millones de estadounidenses, o el 9.3% de la población, tenía esta condición. Lo grave es que hay más de 8.1 millones de personas (27.3% del total) a las que no se les ha diagnosticado la enfermedad. Es decir, una de cada cuatro personas con esta condición no sabe que la padece. >>

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



QUÉ ES LA DIABETES

De acuerdo a la Federación Internacional de Diabetes, ésta es “una afección crónica que se desencadena cuando el organismo pierde su capacidad de producir suficiente insulina o de utilizarla con eficacia. La insulina es una hormona que se fabrica en el páncreas y que permite que la glucosa de los alimentos pase a las células del organismo, en donde se convierte en energía para que funcionen los músculos y los tejidos. Como resultado, una persona con diabetes no absorbe la glucosa adecuadamente, de modo que ésta queda circulando en la sangre (hiperglucemia) y dañando los tejidos con el paso del tiempo. Este deterioro causa complicaciones para la salud potencialmente letales”.

HAY TRES TIPOS PRINCIPALES DE DIABETES:

- Tipo 1
- Tipo 2
- Diabetes Mellitus Gestacional

1 DIABETES TIPO 1

Está causada por una reacción autoinmune en la que las defensas del cuerpo atacan las células productoras de insulina del páncreas. Como resultado, éste deja de producir insulina. La enfermedad puede afectar a personas de cualquier edad, pero suele aparecer en niños o jóvenes adultos. Las personas con esta forma de diabetes necesitan inyecciones de insulina a diario con el fin de controlar sus niveles de glucosa en sangre. Sin insulina, una persona con diabetes tipo 1 morirá.

LA DIABETES TIPO 1 SUELE DESARROLLARSE REPENTINAMENTE Y PODRÍAN PRESENTARSE SÍNTOMAS COMO:

- Sed anormal y sequedad de boca
- Orina frecuente
- Cansancio extremo/falta de energía
- Apetito constante
- Pérdida de peso repentina
- Lentitud en la curación de heridas
- Infecciones recurrentes
- Visión borrosa

Las personas con diabetes tipo 1 pueden llevar una vida normal y saludable mediante una combinación de terapia diaria de insulina, estrecha monitorización, dieta sana y ejercicio físico habitual. >>>



QUÉ HACER

Mantener los niveles de glucemia, de tensión arterial y de colesterol cercanos a lo normal puede ayudar a retrasar o prevenir las complicaciones diabéticas. Las personas con diabetes necesitan hacerse revisiones con regularidad para detectar posibles complicaciones.

3 DIABETES MELLITUS GESTACIONAL (DMG)

Se dice que una mujer la tiene cuando se le diagnostica diabetes por primera vez durante el embarazo. Esta suele presentarse en una etapa avanzada y surge debido a que el organismo no puede producir ni utilizar la suficiente insulina necesaria para la gestación. Aunque la condición suele desaparecer tras el parto, las mujeres que la han tenido corren un mayor riesgo de desarrollar diabetes tipo 2 con el paso del tiempo. Además, los bebés nacidos de madres con DMG también corren un mayor riesgo de obesidad y de desarrollar diabetes tipo 2 en la edad adulta.

COMPLICACIONES

Hay varios tipos de problemas de salud que la diabetes trae consigo:

CARDIOVASCULARES

Son la causa más común de muerte y discapacidad entre las personas con diabetes. Los tipos que acompañan a la diabetes son angina de pecho, infarto de miocardio (ataque al corazón), derrame cerebral, enfermedad arterial periférica e insuficiencia cardíaca congestiva. En personas con diabetes, la hipertensión, la hipercolesterolemia, la hiperglucemia y demás factores de riesgo contribuyen a que aumente el riesgo de complicaciones cardiovasculares.

RENALES

La enfermedad en los riñones es mucho más frecuente en personas con diabetes que en quienes no la tienen y ésta es una de las principales causas de enfermedad renal crónica. Esta enfermedad está causada por un deterioro de los pequeños vasos sanguíneos, que puede hacer que los riñones sean menos eficientes, o que lleguen a fallar por completo. Mantener los niveles de glucemia y tensión arterial dentro de lo normal puede reducir enormemente el riesgo de nefropatía.

OCULARES

La mayoría de las personas con diabetes desarrollará alguna forma de enfermedad ocular que puede dañar la vista o causar ceguera. Los niveles permanentemente altos de glucemia, unidos a la hipertensión y la hipercolesterolemia, son la principal causa. La retinopatía se puede controlar mediante revisiones oftalmológicas regulares y manteniendo los niveles de glucemia cercanos a lo normal.

NERVIOSAS

Cuando la glucemia y la tensión arterial son demasiado altas, la diabetes puede dañar los nervios de todo el organismo. El resultado podría ser problemas de digestión y de continencia urinaria, impotencia y alteración de



2 DIABETES TIPO 2

Es el tipo más común y suele aparecer en adultos, pero cada vez más hay más casos de niños y adolescentes. Aquí el organismo puede producir insulina pero, o bien no es suficiente, o el organismo no responde a sus efectos, provocando una acumulación de glucosa en la sangre.

Las personas con diabetes tipo 2 podrían pasar mucho tiempo sin saber de su enfermedad debido a que los síntomas podrían tardar años en aparecer o en reconocerse, tiempo durante el cual el organismo se va deteriorando debido al exceso de glucosa en sangre. A muchas personas se les diagnostica tan sólo cuando las complicaciones diabéticas se hacen patentes (más adelante hablaremos de ellas).


muchas otras funciones, pero las áreas afectadas con más frecuencia son las extremidades y, especialmente, los pies. Las lesiones nerviosas en estas áreas se llaman neuropatía periférica y pueden generar dolor, hormigueo y pérdida de sensación. La pérdida de sensibilidad es especialmente importante debido a que puede hacer que las lesiones pasen desapercibidas, provocando graves infecciones, pie diabético y amputaciones.

PIE DIABÉTICO

Las personas con diabetes podrían desarrollar una serie de distintos problemas del pie como resultado de las lesiones de los nervios y los vasos sanguíneos. Estos pueden provocar infecciones y úlceras que aumentan el riesgo de una

Aunque las razones para desarrollar diabetes tipo 2 aún no se conocen, hay varios factores de riesgo importantes:

- Obesidad
- Mala alimentación
- Falta de actividad física
- Edad avanzada
- Antecedentes familiares de diabetes
- Origen étnico
- Nutrición inadecuada durante el embarazo, que afecta al niño en desarrollo

En contraste con las personas con diabetes tipo 1, la mayoría de quienes tienen diabetes tipo 2 no suelen necesitar dosis diarias de insulina para sobrevivir. Sin embargo, para controlar la afección se podría recetar insulina unida a una medicación oral, una dieta sana y el aumento de la actividad física. 

persona de amputación. Las personas con diabetes corren un riesgo de amputación que podría llegar a ser más de 25 veces mayor que el de una persona sin diabetes. Las personas con diabetes deben examinarse los pies con regularidad.

APNEA DEL SUEÑO

Investigaciones recientes demuestran la probabilidad de que exista una relación entre la diabetes tipo 2 y la apnea obstructiva del sueño (AOS), la forma más frecuente de trastorno respiratorio durante el sueño. Los cálculos sugieren que hasta un 40% de las personas con AOS tiene diabetes, pero la incidencia de nuevos casos de diabetes en personas con AOS se desconoce. 5 La AOS podría influir sobre el control glucémico de las personas con diabetes tipo 2.



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



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.



moods of norway

7964 Melrose Ave. Los Angeles

PREPÁRATE PARA EL CALOR

ESPECIAL DE VERANO

EL VERANO ESTÁ A LA VUELTA DE LA ESQUINA Y, A NO SER QUE VIVAS O TRABAJES MUY AL NORTE, ESTO QUIERE DECIR QUE EL TERMÓMETRO IRÁ CADA VEZ MÁS ARRIBA. SI VIVES EN LUGARES PARTICULARMENTE CALUROSOS, DONDE LA TEMPERATURA PUEDE REBASAR LOS 120°F, TANTO TÚ COMO TU CAMIÓN ESTARÁN SOMETIDOS A MUCHO ESTRÉS. POR ELLO, TE TRAEMOS ALGUNOS CONSEJOS PARA QUE EL SOL NO SE CONVIERTA EN TU ENEMIGO. »



Es curioso como todo el mundo empaca ropa caliente y toma varias precauciones para viajar en invierno, pero no toman las mismas precauciones para el verano. Y es que así como los camiones deben de “inviernizarse” para las bajas temperaturas de finales y principios de año, lo mismo hay que hacer cuando el termómetro sube.

Como las altas temperaturas pueden crear un gran estrés sobre tu camión, es necesario que antes de salir a carretera revises todos los sistemas mecánicos, además de cambiar el aceite y los filtros. Es importante hacerlo antes de cualquier salida larga con una simple vuelta de inspección. Mira el estado de las llantas, niveles de fluidos y limpiadores; también los frenos y radiadores para ver si necesitan ser reparados o limpiados.

Al verificar el correcto funcionamiento del sistema de aire acondicionado, el de refrigeración, dirección, suspensión y llantas, te aseguras que tanto tú como tu carga rueden de manera segura en el verano. Y es que aunque nunca te haya pasado, sabemos que no quieres que tu motor se sobrecaliente, dejándote parado en medio de la nada; especialmente si arrastras una unidad refrigerada.

LAS LLANTAS

Quando sube la temperatura es necesario prestar mayor atención a la presión de aire de las llantas; la cual es el factor primordial para mantener estas en buen estado. Con una presión de aire correcta existe un adecuado contacto de las llantas con la superficie del camino, lo cual mejora tanto la tracción como el frenado, además de reducir el desgaste irregular y acelerado; lo cual a su vez redundará en condiciones de manejo más seguras.

Por el contrario, una presión inadecuada puede tener efectos devastadores en el desempeño de las llantas y tu camión. Las llantas con poco aire se calientan más y la banda de rodamiento tiende a gastarse más en los bordes; mientras que si llevas la presión por encima de lo adecuado las llantas se tornarán más duras, lo cual incrementa las vibraciones que se transmiten al vehículo y hará que la parte central de la banda de rodamiento se desgaste más.

Como el aire es un gas, eso quiere decir que entre sus propiedades está expandirse con el calor y contraerse con el frío. Por eso el mejor momento para medir la presión de las llantas es cuando están frías, es decir,



temprano en la mañana sin rodarlas más de una milla o después de que el camión haya estado estacionado por tres horas. Los expertos recomiendan no sacar aire de una llanta caliente para llegar a la presión nor-

mal, pues al enfriarse el gas, al final de la jornada tendrás una llanta con menor presión de lo indicado.

El incremento de presión normal en una llanta de camión en operación puede ser de 10 a 15 psi; algo que el neumático puede resistir sin problemas. Por supuesto, checar el aire es una tarea que debe hacerse de manera periódica, al menos una vez a la semana, con un medidor de presión bien calibrado. Tampoco olvides ponerle tapón a los pivotes de las llantas, pues el polvo y el agua pueden entrar en ellos, creando ligeras pérdidas de aire. >>



EL SISTEMA ELÉCTRICO PARA QUE ESTE SISTEMA FUNCIONE A LA PERFECCIÓN, TE RECOMENDAMOS TOMAR LAS SIGUIENTES MEDIDAS:

- Revisa que las baterías estén firmemente sujetas en su lugar.
- Comprueba el estado de los cables que se conectan a la batería y asegúrate que los tornillos que los sujetan a ésta estén bien apretados.
- Checa el cableado del alternador para asegurarte de que no se hayan soltado y movido a un lugar cercano a las líneas de combustible o materiales abrasivos.
- Si encuentras corrosión en las terminales de la batería, retírala y después rocía las conexiones con un protector anticorrosión.
- Asegúrate de que los cables de la batería no estén en contacto con nada que dañe su recubrimiento aislante.
- Revisa el cableado de y hacia la unidad electrónica de control del motor para asegurarte de que esté en buenas condiciones.

EL SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

Hay investigaciones que muestran que aproximadamente el 40 por ciento del tiempo que un motor pasa inactivo se debe a problemas relacionados con el sistema de refrigeración. Afortunadamente, casi todos los problemas con este sistema se pueden prevenir por completo; aunque la otra cara de la moneda es que incluso una sola avería del sistema de refrigeración puede dañar severamente el motor. Por estas razones vale mucho la pena tomarse el tiempo y el esfuerzo que implica realizar revisiones y mantenimiento periódicos, reemplazando las partes que se desgastan y no son caras de cambiar, para así mantener un óptimo funcionamiento del sistema.



MANTENLO SALUDABLE

- Revisa la tapa del radiador fijándote que no esté rota ni gotee; de ser así cámbiala por una nueva.
- Comprueba el exterior del radiador y del sistema de aire acondicionado buscando desechos o daños, y limpia según sea necesario.
- Revisa todas las mangueras principales del radiador y calefacción, y comprueba si hay grietas y fugas. Asegúrate de que todas las conexiones estén apretadas. Reemplaza las mangueras cada dos años.
- Inspecciona el interior del radiador buscando corrosión y asegúrate de que el anticongelante se vea claro, sin rastros de óxido u otras impurezas. El anticongelante debe ser reemplazado por lo menos una vez al año.
- Haz una revisión de la presión del sistema de enfriamiento al menos una vez al año.
- Enciende el aire acondicionado para asegurarte de que el sistema funciona adecuadamente.
- Revisa el desgaste y tensión de las poleas, y comprueba el funcionamiento del tensor. Reemplaza las poleas anual o bianualmente.
- Cambia el termostato cada dos años.
- Inspecciona la bomba de agua buscando fugas y verifica que el motor mantiene un rango de temperatura de operación dentro de los límites marcados por el fabricante. >>





EL ANTICONGELANTE

Un elemento básico de un buen mantenimiento preventivo gira alrededor del líquido anticongelante, el cual debe ser revisado cada 500 horas de operación, 20,000 millas o tres meses, lo que ocurra primero. Es importante que te familiarices con el anticongelante que usas, pues hay disponibles de muchos colores y composiciones químicas. Los diferentes colores no son una cuestión de estética, sino que cada color indica el tipo de anticongelante y el mantenimiento que debe recibir, así como la frecuencia de reemplazo.

Utilizar diferentes tecnologías hace prácticamente imposible darles el mantenimiento adecuado, lo cual puede llevar a problemas en el sistema de refrigeración. Eso sí, independientemente del color, todos los anticongelantes deben tener una cosa en común: ser claros. Si se ven turbios o tienen partículas flotando, es hora de ir al taller, pues puede ser un indicador de problemas más serios.

CUIDADO CON EL CANSANCIO

Durante el verano es fácil fatigarse en la carretera, pues las altas temperaturas pueden hacerte sentir cansado y soñoliento. Esto en sí mismo presenta una situación algo peligrosa, la cual se incrementa con el mayor tráfico que presentan las carreteras en esta temporada de vacaciones. Planear la ruta, manejar un poco más despacio y hacer más paradas para refrescarte te ayudarán a mantenerte alerta.

Es importante que te mantengas hidratado, especialmente si vas a bajar un rato a ejercitarte. Trata de beber al menos la mitad de tu peso en onzas cada día (es decir, si pesas 150 libras, bebe 75 onzas). Esto no solo te mantendrá hidratado, sino que le hace bien a tu organismo y te ayudará a estar alerta.

PROTÉGETE DEL SOL


Seguramente ya lo has notado, pero la parte de tu cuerpo que más expuesta queda al sol es tu brazo izquierdo, el cual puede pasar horas recibiendo rayos solares y te deja con ese peculiar bronceado de dos tonos. Si quieres evitarlo puedes usar mangas para el sol, que están lejos de ser el último grito de la moda, pero hacen bien su trabajo. Tampoco olvides usar bloqueador solar en brazos y cara para mantener a raya el cáncer de piel, de preferencia busca uno que tenga un Factor de Protección Solar de al menos 15.



PREPÁRATE PARA EL CAMINO

- Lleva agua extra y bebidas con cafeína para los viajes largos durante los meses de verano.
- Prueba el sistema de aire acondicionado y utiliza bloqueador solar, especialmente si tus ventanas no están entintadas.
- Lleva comida no perecedera, así como un teléfono celular extra con batería adicional.
- Asegúrate de que todos los elementos de tu kit de emergencia están en su lugar: manta, linterna, bengalas, trapos, señales reflectoras, etc.

Otra opción es colocar una película entintada sobre las ventanas para bloquear el sol; solo toma en cuenta que las oscuras casi no están permitidas, pero hay varias claras que mantienen fuera los rayos UV. Recuerda con-

sultar con tu jefe –o las leyes de los estados donde trabajes– si es legal usar una película protectora. Quizá está de más decirlo, porque probablemente ya los usas, pero unos lentes de sol son un artículo indispensable. 

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.



CHICA MALA

Kawasaki Vulcan 900 Custom

LA KAWASAKI VULCAN 900 CUSTOM ES LA OVEJA NEGRA DE LA FAMILIA, PUES PRESENTA UNA IMAGEN MENOS CONVENCIONAL QUE SUS HERMANAS. EL MOTOR DE 903 CC CON ENTREGA DE POTENCIA GRADUAL HACE QUE RODAR EN ELLA POR LAS CALLES DE LA CIUDAD SEA UN VERDADERO PLACER. »





POR: TRANSPORTE LATINO / MANNY MARTÍNEZ

Hace dos años, Kawasaki decidió aumentar el portafolio de la línea Vulcan con la adición de la 900 Custom a las conocidas 900 Classic y Classic LT; como su nombre lo dice, tiene una apariencia menos convencional, por lo que podríamos pensar en ella como la “oveja negra” de la familia. Esta moto deja de lado la imagen familiar de sus hermanas cruiser en favor de una apariencia más rebelde. Si estás buscando una motocicleta que salga de la agencia con una apariencia fuera de lo convencional, la 900 Custom de Kawasaki es ideal para ti.

Hay una fluidez en el diseño hacia las líneas superior de la moto, con una voluptuosa transición curva entre el tanque/asiento/defensa trasera que resulta muy atractiva. En general, la 900 Custom tiene la apariencia de una moto de la vieja escuela, cuando las monturas de cuadro rígido eran las favoritas de los personalizadores.

El basculante triangular emula la apariencia de un cuadro rígido pero sin la incomodidad que éste brinda gracias a un basculante inteligentemente escondido y a un sistema de amortiguación similar al que Harley-Davidson usa en los modelos Softail. De hecho, la 900 Custom está pensada para competir con la Softail Breakout de Harley, mientras que sus hermanas Classic y Classic LT lo hacen con las Fatboy y Heritage Softail Classic, respectivamente.

Una imagen oscura, con el motor y escape completamente en negro, tubos para los pies en lugar de plataformas y cero espacio para el equipaje convierten a esta moto en una montura ideal para salir a pasear por la ciudad, sin nada del aspecto de “chico bueno” que sus hermanas tienen. >>



moto: KAWASAKI VULCAN 900 CUSTOM



MOTOR

- V-twin de 903cc con 58.2 lb-pie

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Doble horquilla de 41mm

PRECIO

- \$8,499

TRANSMISIÓN

- 5 velocidades, correa dentada

SUSPENSIÓN TRASERA

- Basculante de doble brazo

ENDETALLE
FICHA TÉCNICA



CHASIS

El chasis de doble cuna con basculante "Uni-Trak" funciona como un lienzo en blanco sobre el cual fue construido el resto de la moto y pone el tono para el resto del proyecto. El diseño del bastidor incluye 33 grados de inclinación en el tubo de la dirección que alarga la longitud total a 94.7 pulgadas con 7.2 pulgadas de avance, con una distancia al piso de 5.5 pulgadas y un asiento a 27" de altura.

La baja posición de manejo y centro de gravedad harán que incluso los conductores bajitos (sin exagerar, claro), puedan bajar los pies y controlar fácilmente la moto sin tener que luchar contra ella. La suspensión delantera es una horquilla doble de 41mm con 5.9 pulgadas de recorrido que son más que suficientes para absorber las irregularidades del terreno, a fin de cuentas, la 900 Custom está diseñada para rodar en el asfalto, no para caminos de tierra ni mucho menos. La suspensión lleva la configuración tradicional, no la invertida, que cada vez es más popular en muchos segmentos.

El basculante "Uni-Trak" tiene un monoamortiguador con ajustes en precarga con 4.1 pulgadas de recorrido. Si bien no le vendría mal un poco más de juego, es lo acostumbrado con este tipo de bastidores, y al igual que sucede con la horquilla delantera, es más que adecuado para rodar por las calles.

La 900 Custom rueda sobre rines de 21 pulgadas adelante y 15 atrás, lo cual le da una apariencia muy asimétrica que incrementa la sensación custom de la moto, cosa que se ve reforzada por la angosta rueda delantera (80 mm) y la ancha trasera (180 mm). Para detenerla, Kawasaki optó por frenos de doble pistón que ejercen presión sobre los disco delantero de 300 mm y trasero de 270 mm. La verdad, con un peso de más de 600 libras y sin ABS, no le vendría mal un segundo disco adelante.




MOTOR Y TRANSMISIÓN

El corazón de la 900 custom es un V-twin enfriado por líquido de 903 cc con 58.2 libras-pie de torque a 3,500 rpm que ofrece una aceleración gradual a tu muñeca derecha, en ella no tendrás que abrir el acelerador con cuidado para evitar el bamboleo de la cabeza.

La transmisión de 5 velocidades es por una correa dentada, lo cual hace que el trayecto sea silencioso y que necesite poco mantenimiento, a diferencia de las cadenas, que hay que limpiar y aceitar con frecuencia. La verdad, no le vendría nada mal una sexta relación, pues si bien esta moto no está pensada para salir a carretera -

para eso están sus hermanas con motores 1700-, su desplazamiento te da la oportunidad de hacerlo, pero se siente algo forzada en trayectos largos. La buena noticia es que sí es posible conseguir una, aunque tendrás que hacerlo por tu cuenta, ya que no es parte de la lista de accesorios opcionales de Kawasaki.

El precio base es de 8,499 dólares, lo cual resulta bastante asequible para una moto de estas características. La garantía es por solo 12 meses, pero si te interesa extender la cobertura, puedes adquirir el plan Kawasaki Protection Plus, que la extiende a 48 meses. La oferta de colores para la 900 Custom nunca ha sido amplia y para 2017 la ofrecen solamente en negro carbón con gris grafito en acabado mate.

En resumen, se trata de una motocicleta muy cómoda, que gira mejor de lo que muchos se esperan en una cruiser. Si bien compite directamente con la Softail Breakout de Harley-Davidson, el precio de \$8,500 es casi la mitad de lo que la marca de Milwaukee pide por la suya, lo cual la hará muy atractiva para quien esté buscando una moto de crucero y no le interese toda la mística que rodea a Harley. 





DR
DAORO

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

XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

- Camiones tractor 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?



EXISTEN CAMIONES. Y EXISTEN TITANES.



Si piensas que tu camión puede ser un Titán de Tulsa, sólo hay una forma de estar seguro. Acompañanos en el evento ROTELLA® SuperRigs 2017 que se llevará a cabo del 18 al 20 de mayo en Tulsa, Oklahoma, en el Exchange Center del Expo Square. Ven a disfrutar de alimentos gratuitos, espectáculos y la presencia de muchos de los camiones de trabajo más arduo. Además, podrás hacerte famoso apareciendo en una foto del legendario calendario ROTELLA® SuperRigs.

Regístrate en rotella.com/superrigs
para reservar hoy mismo tu lugar.



Shell
ROTELLA®