

SCANIA SERIES S | WESTER STAR 4900 | MERCEDES-BENZ SPRINTER

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

OCTUBRE

MAGAZINE

2017

TRANSPORTE LATINO



GMC CANYON

ANTHEM

TRAS MÁS DE DIEZ AÑOS EN EL CAMINO, HA LLEGADO EL MOMENTO PARA QUE EL PINNACLE LE CEDA EL ESTANDARTE A OTRO CAMIÓN COMO EL BUQUE INSIGNIA EN CARRETERA DE MACK.



Somos Mack. Este es nuestro Anthem.

Presentando a Anthem, el camión Mack de carretera de la siguiente generación. Nacido del espíritu Americano, Anthem viene en estándar con un diseño atrevido logrando una gran aerodinámica y un interior nuevo que mantiene al conductor confortable y productivo.

Descubre como Anthem está construido para llevar tu negocio hacia adelante.

MackTrucks.com/NewAnthem



MACK



BORN READY.



PAG. **18**

MACK ANTHEM

Tras más de diez años en el camino, ha llegado el momento para que el Pinnacle le ceda el estandarte a otro camión como el buque insignia en carretera de Mack. Con ustedes, el Anthem, un camión con el que Mack pretende aumentar su participación en el segmento de arrastres largos.

28

VOCACIONAL



WESTERN STAR 4900

Versatilidad es el nombre del juego en el segmento de los vocacionales y es también una palabra que describe una gran cualidad del Western Star 4900, el cual es apto para múltiples trabajos gracias a sus cinco diferentes configuraciones y cinco motores, entre muchos otros atributos.

34

DEL MUNDO



SCANIA SERIE G OFF ROAD

Scania es capaz de llevar a cabo las tareas más demandantes sin quejarse una sola vez. Es uno de los modelos más rudos y tenaces de la marca sueca gracias a componentes como una defensa de acero de una pieza, chasis elevado con suspensión neumática y modo de manejo fuera del asfalto.

42

CAMIONETA



GMC CANYON 2018

La Canyon es una excelente opción para el día a día si no necesitas llevar mucha carga en la caja, especialmente con el motor V6 y la transmisión automática de ocho cambios que estrenó el año pasado. Una alternativa a tomar en cuenta en el cada vez más peleado segmento de las pickups medianas.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

OCTUBRE DE 2017 | TRANSPORTE LATINO



ISUZU PROPORCIONA UNA LÍNEA COMPLETA DE OPCIONES

EL CAMIÓN #1 DE VENTA LCF EN AMÉRICA DESDE 1986

- **Clase 3-6 Camión LCF; Dos opciones de motores diesel y uno de gasolina compatible con GNC/GLP**
- **El motor diesel 4HK1-TC tiene un bajo costo de propiedad con una Clasificación B-10 de 375,000 millas**
- **Las opciones de carrocería se adaptan a diferentes distancias entre ejes de 10 a 30 pies de largo**
- **Clasificaciones GVWR de 12,000 a 25,950 libras**
- **Permite una mayor carga útil para una variedad de necesidades vocacionales**
- **Solo Isuzu tiene una historia enfocada en camiones medianos LCF con los motores y cabinas para carrocería vocacionales que mejor se adaptan a tu negocio**
- **Fácil de manejar: magnífica visibilidad para el conducto, excelente maniobrabilidad y n cerrado radio de giro**
- **Reportes de Estado del Vehículo que proveen información del desempeño del vehículo**
- **33 años de legendaria confiabilidad con un bajo costo de propiedad.**



**VISITA A TU DISTRIBUIDOR ISUZU
PARA MÁS INFORMACIÓN**

[WWW.ISUZUCV.COM](http://www.isuzucv.com)

Los vehículos se muestran con equipamiento opcional; parte del cual es instalado por el distribuidor. Los vehículos de la Serie F y la Serie N se ensamblan con componentes fabricados por Isuzu Motors Limited y por proveedores independientes que fabrican dichos componentes bajo los precisos estándares de calidad, desempeño y seguridad de Isuzu. Por favor visite a su distribuidor autorizado Isuzu para más información.

© 2017 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the
App Store



PAG.

58

ELIGE CON CUIDADO

Las llantas de baja resistencia a la rodadura son una buena opción si estás buscando ahorrar combustible, pero tienes que hacer muy bien tu tarea y elegir la adecuada para tu aplicación, pues hoy en día las llantas se han especializado muchísimo.

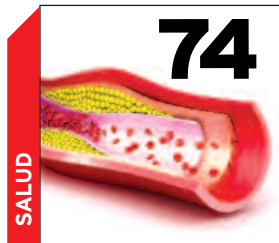


MANTENIMIENTO

66

**OJO CON
LOS FRENOS**

No dejes que los agentes del orden tomen desprevenido durante la próxima inspección. Prepárate con esta lista de diez consejos y herramientas para tener a punto tu sistema de frenado y evita ser multado o, peor aún, que tu camión sea puesto fuera de servicio.



SALUD

74

**REDUCE TU
COLESTEROL**

Esta sustancia es uno de los grandes enemigos de la buena salud, pues el exceso de colesterol en la sangre puede ser causante de enfermedades cardíacas. Afortunadamente, hay varias cosas que puedes hacer en tu vida diaria para mantenerlo bajo control.



FINANZAS

84

**NO ESPERE
A MAÑANA**

Llevar a cabo la contabilidad de tu empresa puede ser una labor no precisamente divertida. Pero es como tener una piedra en el zapato, no estarás agusto -ni funcionando bien- si no te haces cargo de la misma.

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

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

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

ESTILO HOGAR



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

OCTUBRE DE 2017 | **TRANSPORTE LATINO**

TOYOTA C-HR

con Toyota Safety Sense™ estándar



Ámalo. Ódialo.

Presentamos el nuevo Toyota C-HR. Manejo deportivo. Diseño agresivo.
Con sistema de seguridad estándar. Si buscas algo común, sigue buscando.



Vayamos
Juntos

Se muestra prototipo con opciones. El modelo de producción variará. Los conductores son responsables de su propia seguridad al manejar. Siempre pon atención a lo que te rodea y maneja seguro. Es posible que el sistema o los sistemas no funcionen como deberían, dependiendo de las condiciones de las carreteras, el clima y los vehículos. Consulta el Manual del Propietario para ver limitaciones y más información. ©2017 Toyota Motor Sales U.S.A., Inc.

FACEBOOK MATH...

IT JUST DOESN'T ADD UP

According to some sketchy metrics from the good folks at Facebook, there are 300,000 invisible Swedes, and about 10 million Americans we can't find... Let me explain. The Ad Contrarian has uncovered some ridiculousness in how Facebook describes its potential reach. As he notes, Facebook has a relatively long history of getting metrics wrong, like their wildly inaccurate video viewing data. Then came the missing Swedes.

"According to a recently published report, Facebook says they reach 1.5 million Swedes between the ages of 15 and 24," AC writes. "The problem here is that Sweden only has 1.2 million of 'em. If Facebook reached 100% of them, they'd still be 300,000 short."

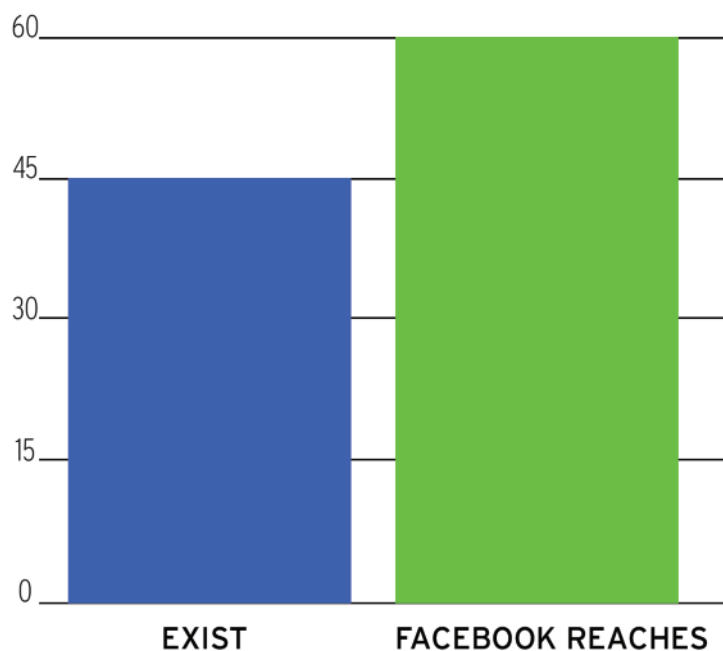
Now, a significant chunk of young Americans seems to have gone missing. "Facebook's Ads Manager says that the website is capable of reaching 41 million Americans between the ages of 18 and 24," AC notes, citing Pivotal Research Group's Brian Wieser. "The problem is there are only 31 million Americans of that age. But hey, what's 10 million people here or there?"

In response, FB gave a pretty confusing answer, saying "[The numbers] are designed to estimate how many people in a given area are eligible to see an ad a business might run. They are not designed to match population or census estimates." More likely, I suspect those numbers are indicative of the vast amount of fraudulent, inactive or duplicate accounts on FB. Either way, they hardly represent real people interested in your real ad for your real company.

Clearly, some brands must be finding FB advertising useful, or they wouldn't be doing it - although recent research from Civic Science shows that social ads really aren't great at driving conversion. "By and large, social networks haven't cracked the code for social commerce just yet," writes Rimma Kats in eMarketer. "One main reason? In many cases, consumers aren't very interested in buying something while they're on a social platform."

Meanwhile, Facebook is moving ahead with plans to advertise in Messenger ... maybe they'll find those missing millions lurking there. We expect Messenger ads will be about as popular as the mid-roll video ads they tested and are quietly backing away from. Again it makes us ask if social is okay, or has it simply lost its collective mind. [TFL](#)

24-35 YEAR OLDS IN MILLIONS



Freepress, Publisher
Edgardo Iorio, Publisher



PONTE EN MARCHA

CON UN MES GRATIS DE PREPASS

Con un mes gratis* de PrePass, la solución probada para saltar las estaciones de pesaje y casetas de peaje, podrás comenzar a ahorrar tiempo, combustible y dinero. ¡Pruébalo hoy!

877-836-8412
prepass.com/regalo

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.



NAVISTAR CIERRA PLANTA

ADIÓS A MOTORES N9/10

Navistar anunció recientemente que finalizará la producción de motores en su planta de Melrose Park, Illinois, a principios del próximo año para convertir esa fábrica en el centro técnico de la compañía. Esto quiere decir que Navistar dejará de producir los motores de uso medio de 9 y 10 litros.

“Nuestra familia de motores N9/10 fue actualizada en el 2014 y desde entonces ha sido una oferta competitiva de nicho para vehículos de uso medio específicos”, dijo Persio Lisboa, director de operaciones de Navistar. “Conforme nos acercamos a los requerimientos futuros en materia regulatoria, el bajo volumen de producción de esta plataforma simplemente no justificaba realizar mayores inversiones para desarrollar el producto”. Navistar reintrodujo el motor Cummins de 6.7 litros como una opción para sus camiones de uso medio Clase 6 y 7 en el 2013, y en 2016 añadieron otro propulsor Cummins de 9 litros. Ahora, los Cummins ISL e ISB, que son los motores de serie para esos camiones, se fabrican en Indiana y Carolina del Norte, mientras que la planta de motores de gran cilindrada de Alabama continuará produciendo los propulsores para los camiones Clase 8 de International.

Se espera que la medida afecta a 170 trabajadores de la planta de Melrose Park, mucho de los cuales son elegibles para el retiro, y que esto reduzca los costos de operación de Navistar aproximadamente en 12 millones de dólares anuales. La compañía asegura que ofrecerá oportunidades para reentrenamiento y asistencia a los empleados afectados. Navistar comenzó la transformación de la planta de Melrose Park en 2010 al añadir un vanguardista centro de pruebas y de validación para camiones en el terreno de 80 acres, la cual completó un centro de pruebas para motores que ya existía en la planta. Ambos están cerca de los equipos de desarrollo de producto de Navistar en Lisle y del campo de pruebas de New Carlisle, Indiana. En meses recientes, la empresa añadió a Melrose Park instalaciones para evaluar y reacondicionar camiones usados y su Centro de Ventas de Camiones Usados. 



MEJORAN EL

INTERNATIONAL ACTUALIZA EL TRACTOR

International anunció en septiembre varias mejoras a su camión LoneStar, uno de los más atractivos de la carretera. El modelo del siguiente año tendrá varios cambios en el interior diseñados para maximizar la productividad del conductor al mismo tiempo que mejoran la ergonomía y la visibilidad; evidentemente, por fuera no cambiarán los elementos más distintivos, como la enorme parrilla, las salpicaderas y la abundancia de cromo.

Las puertas, ventanas laterales y los espejos de la cabina han sido rediseñados

para incrementar la visibilidad y ayudar a reducir la fatiga durante las largas jornadas de trabajo. Majors afirma que la visibilidad en general mejoró gracias a que el campo de vista del conductor está 20 pulgadas más cercano al camión. Una puerta el doble de rígida y con mejores sellos hace más silenciosa la cabina; además, se abre más amplio para facilitar la entrada y salida, y tiene manijas mejoradas con una bolsa para mapas más profunda.


Los espejos de pedestal están colocados más adelante para una mejor visibilidad y un diseño más ligero redujo el peso en 7 libras, lo cual condujo a una mejora en



LONESTAR

la economía de combustible del 0.5%. el panel de instrumentos ofrece múltiples medidores personalizables en el centro de información del conductor. El bluetooth ha sido integrado a los controles en el volante y los botones e interruptores en éste están grabados en láser y tienen iluminación trasera. El panel de fusibles en la parte superior del tablero es plano, lo cual le da a los conductores un espacio para escribir. Además tiene una canaleta integrada para ayudar a canalizar cualquier fluido que se derrame antes de que alcance el panel de instrumentos.

El nuevo LoneStar llevará el motor


Cummins X15 el cual ayudará a mejorar el consumo de combustible en un 3 por ciento que la generación anterior. El motor A26 de Navistar también estará disponible como opción. Otro elemento de Cummins es el nuevo sistema de postratamiento de gases de un solo envase, el cual es 60 por ciento más pequeño, hasta 100 libras más ligero y simplificado para un mantenimiento más rápido. El camión está disponible con cabina de día, dormitorios de techo bajo y alto de 56", dormitorio de techo alto de 73" y dormitorio sky-rise de 73". Las nuevas unidades ya están a la venta y se espera que lleguen a las calles en diciembre. 

ACEITE DEL SIGLO XXI

PARA LOS NUEVOS MOTORES A DIESEL

Shell Lubricants presentó el nuevo aceite sintético Rotella T5 Ultra 10W-30, el cual cumple con las especificaciones de la categoría API FA-4 para los motores 2017 y posteriores. Este aceite de baja viscosidad ha sido formulado para mejorar el consumo de combustible, tener un mejor desempeño a bajas y altas temperaturas, y cumple los requisitos para muchos motores de bajas emisiones que comenzaron a construirse en 2017.

“La mezcla sintética Shell Rotella T5 Ultra 10W-30 Está diseñada para la siguiente generación de motores a diesel para la carretera con el objetivo de maximizar la economía de combustible sin afectar la protección al motor”, dijo Megan Pino, gerente global de marcha de Shell Rotella. “ está diseñada para proveer una protección que se adapta a las condiciones de manejo y está formulado para minimizar el consumo de aceite y proteger los catalizadores de escape y filtros de partículas”.

Este aceite de motor para uso pesado ha sido mejorado con aceites de base sintética y aditivos de tecnología avanzada para proveer protección contra el desgaste, los depósitos y la descomposición del aceite. El Rotella T5 Ultra 10W-30 es Apto para utilizarse en motores de carretera que necesiten un aceite API FA-4. El nuevo aceite de Shell cumple con varias especificaciones además de la API FA-4: Cummins CES 20087, Detroit Diesel Fluid Specification (DFS) 93K223, JASO DH-2 y Daimler MB-Approval 228.61 





UN AÑO DE AYUDAR A MÉXICO


BENDIX DONA AMBULANCIA A CIUDAD ACUÑA

El otoño pasado Bendix Commercial Vehicle Systems LLC comenzó un curso técnico de manufactura liviana para jóvenes vulnerables en Ciudad Acuña, sede de la planta mexicana de la empresa. 12 meses más tarde y con casi 200 estudiantes, Bendix se prepara para conmemorar el primer aniversario del programa y planear su continuación de la mano del Instituto de Capacitación para el Trabajo del Estado de Coahuila (ICATEC).

Creado como un programa piloto, está iniciativa educativa provee una docena de cursos en técnicas de manufactura liviana para hombres y mujeres de 18 a 25 años que no tengan trabajo ni estén en la escuela. Este curso técnico de 180 horas, en el cual 12 grupos de hasta 20 estudiantes estudian en sesiones mensuales, se imparte en el campus Bendix Acuña. Los estudiantes reciben clases teóricas cuatro días a la semana y uno de experiencia práctica, lo cual los prepara para conseguir un trabajo en la fabricación industrial. "Vemos el programa como un éxito debido a los cambios que hemos observado en los estudiantes y por la manera en la cual complementa nuestros esfuerzos de reclutamiento y contratación para nuestra planta de Acuña", dijo María Gutiérrez, directora de



responsabilidad y sustentabilidad corporativa. "Estamos orgullosos de El impacto que el programa ha tenido en la comunidad y en nuestra empresa. Estamos buscando formas de expandirlo e incorporarlo más a nuestras operaciones".

Además, en agosto Bendix Acuña aportó los 7 mil dólares que se necesitaban para conseguir una nueva ambulancia par la Cruz Roja de la ciudad, quien recientemente abrió un edificio y estaba solicitando donaciones para equipar y amueblar las instalaciones. "Lo que aportamos fue simbólico comparado con lo que obtuvo la sección. Es una situación gana-gana para todos", dijo Gutiérrez. "Estamos agradecidos por la oportunidad de ayudar en la compra de un equipo que contribuirá a mejorar la salud de la comunidad en los años por venir". 

\$895M EN INCENTIVOS

PARA VEHÍCULOS EN CALIFORNIA

La legislatura de California aprobó recientemente una serie de leyes conocidas como la Iniciativa de Aire Limpio de California, las cuales buscan reducir la contaminación ambiental causada de los vehículos y financiar programas de incentivos que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero. Esta ley destina \$250 millones para el programa Carl Moyer, \$180 millones para el de Autobuses y Camiones Limpios, el cual respalda los motores de gas natural bajos en NOx y \$140 millones como para incentivar vehículos con emisiones más limpias en los puertos de California. El financiamiento para los programas provendrá de la subasta de permisos de emisión de carbono. De acuerdo al Plan Acciones para una Carga Sustentable de California, los camiones pesados contribuyen con un 33% de las emisiones de óxido de nitrógeno del estado y un 26% de materia de partículas de diesel que causan enfermedades pulmonares y otras afecciones respiratorias. Con financiamiento de la Iniciativa de Aire Limpio, la versión final del Plan de Aire Limpio de California, la cual se está creando con aportes de todos los involucrados en la industria del transporte, puede ser más efectiva al remover los camiones pesados que quemaban diesel y reemplazarlos con vehículos de gas natural renovable, según dio a conocer la.

COALICIÓN DE VEHÍCULOS DE GAS DE CALIFORNIA EN UN COMUNICADO DE PRENSA.

Sin embargo, no todo ha sido miel sobre hojuelas en la búsqueda de tecnologías más limpias. "Compartimos la idea de que la Industria del transporte y todos los involucrados en ella deben ser parte de la implementación del plan después de que sea adoptado", dijo Weston LeBar, director ejecutivo de Harbor Trucking Association. "Si la tecnología no existe, no es comercialmente viable o simplemente no es asequible, tenemos que ser capaces de girar, retrasar las cosas o movernos en un diferentes direcciones. Si haces que importar o exportar desde los puertos de Los Ángeles y Long Beach sea muy difícil o demasiado caro, la gente moverá las operaciones a un puerto en Canadá o México. En este caso no sólo habrás perdido trabajos y crecimiento económico, sino que los has enviado a un lugar que no tienen los mismos tipos de regulaciones aéreas. Y por lo tanto, desde una perspectiva global, realmente no estás haciendo nada para ayudar al medio ambiente". 

bandag

PROGRAMA VENTAJAS+™

INCREÍBLE VENTAJA DEL LÍDER EN RECACHUTAJE

Garantía limitada de por vida*

Producto armado en los EUA

Recauchutaje grado A

Proceso de manufactura avanzado de Bandag

Compuestos y diseños para banda de
rodadura Bandag de alta calidad

\$169

Cubierta y
recauchutaje

B195™
Remolque
11/32 pulg.

\$189

Cubierta y
recauchutaje

B726™
Tracción con
flanco cerrado
22/32 pulg.

\$199

Cubierta y
recauchutaje

WHL
Tracción en
carretera/obra con
flanco abierto
26/32 pulg.



EN DISTRIBUIDORAS AUTORIZADAS DE BANDAG PARTICIPANTES. PUEDE QUE SE OFREZCAN OTROS TAMAÑOS Y GRADOS DE RECAUCHUTAJE.

*Se aplican ciertas condiciones y limitaciones. Consulte los detalles a un distribuidor de Bandag o en el manual de garantía.
© 2017 Bridgestone Americas Tire Operations, LLC. Todos los derechos reservados.



NUEVOS INTERIORES

PARA LOS MACK PINNACLE Y GRANITE

Septiembre fue un mes muy movido para Mack, pues no solo presentaron al mundo el Anthem, su flamante camión para arrastres largos, sino que también aprovecharon el Mack Global Dealer Summit en Allentown, Pensilvania, para dar a conocer los completamente rediseñados interiores para los

Pinnacle y Granite, los cuales son el resultado de encuestas a miles de conductores. Además de los cambios a la cabina, también se dieron a conocer unos nuevos faros de LED y una nueva parrilla para el Pinnacle que utiliza el mismo lenguaje de diseño del Anthem.

“Los nuevos interiores para los Mack Pinnacle y Granite dejan ver el enfoque del equipo del diseño en el confort del conductor”, dijo Jonathan

Randall, vicepresidente de ventas para Mack Trucks Norteamérica. “Desde el tablero hasta el volante de auto de carreras, todo fue cuidadosamente diseñado para mejorar la vida de los conductores y los propietarios operadores y, por consiguiente, para las flotas que buscan retenerlos”.

El nuevo panel de instrumentos y la disposición del tablero mejoran la visibilidad y la legibilidad, y colocan los controles más usados cerca



de las manos del conductor. los interruptores fueron colocados más arriba en el tablero y los controles de la transmisión mDRIVE son más fáciles de alcanzar. El panel del tablero tiene espacio para hasta 18 interruptores de fácil lectura, los cuales llevan los nombres grabados con láser para que nunca se borren.

Los controles de la climatización ahora incluyen un Control Automático de Temperatura que mantiene la temperatura que el conductor disponga. La nueva consola central inferior incluye posavasos y áreas de almacenamiento, y puede quitarse fácilmente para limpiar. Hay varios puertos USB y tomas de corriente en el tablero, así como una charola antideslizante en la parte superior del tablero, con dos puertos USB, ideal para cargar tu teléfono. La parte inferior del volante es plana, lo cual incrementa la comodidad del conductor y le da una mejor visión del tablero. El nuevo volante puede equiparse con iluminación para los botones del control de cruce, el sistema de sonido y el bluetooth.

El indicador del Mack Co-Pilot también fue mejorada y ahora tiene una nueva pantalla de 5" a color con mejor visibilidad y una navegación intuitiva, donde el conductor puede ver información de monitoreo del vehículo, incluyendo la temperatura del motor y del aceite, odómetros de viaje, estatutos del sistema de postratamiento de gases y la presión de las llantas. Además, hay una nueva opción de infotainment con una pantalla de 7 pulgadas, la cual incluye Apple Car Play, radio satelital, radio con banda de clima y navegación para camiones TomTom; esta pantalla es compatible con sistemas de cámara de reversa de desarrolladores externos. 


¡FELIZ CUMPLEAÑOS!

PARA FREIGHTLINER Y WESTERN STAR

Este 2017, Daimler Trucks North America está de fiesta, pues Freightliner cumple 75 años y Western Star celebra su aniversario 50, y lo hacen como dos marchas que se han convertido en parte de la columna vertebral económica del país. Desde su fundación en 1942 y 1967, respectivamente, Freightliner y Western Star han colocado en el camino aproximadamente 3,200,000. Sin duda, se trata de dos nombres más que exitosos para la marca, pues le han dado una participación de mercado del 40.2 por ciento.

“Un portafolio de marcas que, si bien son muy diversas, comparten un fuerte legado de innovación y enfoque en el cliente”, dijo Roger Nielsen, presidente de Daimler Trucks North America. En décadas

anteriores hemos fortalecido nuestra posición como el líder indiscutido del mercado y conforme celebramos nuestro pasado, vemos hacia adelante para para construir camiones aún mejores en el futuro”.

DTNA celebró esta histórica fecha con una importante presencia en el North American Commercial Vehicle Show (NACV) en Atlanta, en la cual mostró los modelos y avances más recientes de sus gamas vocacionales y de carretera. Entre las estrellas del espectáculo en el stand de DTNA estuvieron un Freightliner Cascadia edición especial que celebra el 75 aniversario, el cual acompañó el debut del nuevo Cascadia XT de techo medio. Por su parte, Western Star llevó sus camiones 5700 XE, 4700 y 4900 con el paquete de aniversario 50 y los avances más recientes en productividad, tecnología y seguridad. 





PREMIAN A DETROIT

ES "CIUDAD MÁS TRABAJADORA"


Freightliner dio a conocer que la siguiente ciudad en ser honrada como la ganadora del premio "Ciudades Más Trabajadoras Freightliner Trucks" (Freightliner Trucks Hardest Working Cities) será Detroit. El programa, que comenzó en el 2015, reconoce a las ciudades del país que están impulsando el crecimiento económico. Las ganadoras del premio se determinan mediante una exhaustiva revisión de los censos de más de 400 áreas metropolitanas en 11 indicadores clave de desempeño económico, incluyendo tasa de desempleo, inversión en



infraestructura y contribución al total del Producto Interno Bruto (PIB).

Una revisión de la información muestra una fuerte correlación entre las ventas de camiones de trabajo y la prosperidad de la economía local, así que como parte de este programa Freightliner Trucks visitará sitios

de trabajo alrededor de Detroit con comida y regalos para agradecer a los trabajadores sus contribuciones. A la fecha, la empresa ha visitado docenas de lugares y agradecido a cientos de trabajadores, desde contratistas que le dan forma al paisaje hasta profesionales del concreto que reparan las calles.

Desde su concepción, el programa "Ciudades Más Trabajadoras Freightliner Trucks" ha reconocido a diez ciudades en Estados Unidos y Canadá: Dallas, Edmonton, Indianapolis, Los Angeles, Nashville, Nueva York, Salt Lake City, Seattle, Toronto y Des Moines. 





DETROIT ES LA CUARTA CIUDAD MÁS IMPORTANTE EN EL PAÍS PARA LA INDUSTRIA MANUFACTURERA Y TAMBIÉN ES RECONOCIDA POR ESTOS OTROS EXCELENTES PERCENTILES:


- **TOP 10** por ciento de ciudades para conductores de camiones pesados, ligeros y de reparto.
- **TOP 10** por ciento de ciudades para el número de establecimientos de transporte.
- **TOP 15** por ciento de ciudades en contribución al PIB.
- **TOP 20** por ciento de ciudades para empleo de la construcción.



RESPALDO EN EFECTIVO

DE INTERNATIONAL PARA EL MOTOR A26

International presentó un Programa de Garantía de Tiempo en Servicio para su motor A26, el cual proveerá a sus clientes con una tarjeta International Advantage con 250 dólares -para futuras compras en partes y servicios en distribuidores de la marca-, si el cliente experimenta una falla garantizable en un motor A26 durante el periodo de garantía estándar de dos años o tiene que estar fuera de servicio por más de 48 horas desde que diagnostiquen la falla.

Este programa se aplica a todos los camiones de las Series LT y RH que lleven un motor A26 y que se hayan unido al sistema OnCommand Connection de Diagnóstico Remoto Avanzado o a la Telemática OnCommand Connection. Diseñado a partir del probado carter MAN D26, el motor A26 produce hasta 475 caballos de fuerza y 1,750 lb-pie de torque a partir de un diseño que pesa entre 600 y 700 libras menos que un motor tradicional de 15 litros. De acuerdo a International sus componentes han sido diseñados para optimizar el tiempo en funcionamiento así como para obtener la mejor economía de combustible y operación silenciosa en su clase. 



¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS

Baje la APP Comchek® Mobile. Convierta sus códigos en fondos al instante y úselos dónde desee.

www.comdata.com/expresscode



© 2017 Comdata. All Rights Reserved

UNA NUEVA ERA

MACK ANTHEM

TRAS MÁS DE DIEZ AÑOS EN EL CAMINO, HA LLEGADO EL MOMENTO PARA QUE EL PINNACLE LE CEDA EL ESTANDARTE A OTRO CAMIÓN COMO EL BUQUE INSIGNIA EN CARRETERA DE MACK. CON USTEDES, EL ANTHEM, UN CAMIÓN CON EL QUE MACK PRETENDE AUMENTAR SU PARTICIPACIÓN EN EL SEGMENTO DE ARRASTRES LARGOS. »



Mack presentó su nuevo camión para carretera, el Anthem, a mediados de septiembre y bastó una mirada para darnos cuenta de que nos encontramos con un nuevo capítulo en la historia de la marca, pues tiene un diseño muy poco ortodoxo que se combina con una apariencia imponente y robusta que resulta muy atractiva. Y aunque no lo parece a simple vista, se trata de un camión que tiene un mejor consumo de combustible que los Pinnacle de eje retrasado, a los cuales reemplazará.

La presentación se llevó a cabo en Allentown, Pensilvania, en medio de una atmósfera totalmente country, que incluso contó con el debut de la canción "Born ready", que es el slogan del nuevo camión. Construido en la planta de Lehigh Valley Operations, en Pensilvania, este camión grita a los cuatro vientos su origen norteamericano, portando incluso una bandera de las barras y las estrellas junto al nombre del camión en el logotipo.

DISEÑO

En una clara estrategia de diferenciación, el Anthem tiene un diseño exterior que se parece poco al del Pinnacle, pero en el hicieron algo muy acertado: colocar elementos de camiones de antaño. La robusta, grande y

estructurada parrilla recuerda al SuperLiner, mientras que las salpicaderas planas y de marcadas líneas son un guiño al RD Model.

"El objetivo era diseñar algo que se viera como un Mack", dijo Stu Russoli, gerente de mercadotecnia de carretera de Mack. "Queríamos un diseño dramático, nuevo y eficiente que gritara fuerte, trabajador y Mack", añadió el vicepresidente global de mercadotecnia John Walsh. Y ciertamente, cumplieron su misión a carta cabal.

Hay mucha tradición en el diseño de este nuevo camión, el mismo nombre Anthem es un reflejo del compromiso de la compañía con los trabajadores norteamericanos; sin embargo esto no quiere decir que no se vea beneficiado de la

tecnología más moderna. Los diseñadores e ingenieros de Mack utilizaron modelación avanzada por computadora y realizaron pruebas en el Centro Espacial Kennedy para crear unas líneas que redujeran la carga aerodinámica un seis por ciento y ayudaran a incrementar la eficiencia de combustible hasta un tres por ciento comparado con un Pinnacle con equipamiento similar.

Un claro ejemplo de ello son las salpicaderas planas, las cuales ayudan a mover al aire hacia la parte lateral e inferior del camión, reduciendo el arrastre aerodinámico. Otro elemento que ayuda a cortar el viento es el cofre, el cual se eleva conforme se acerca al parabrisas para dirigir el aire a la parte superior del camión; además



esta inclinación mejora la visibilidad. La visera está diseñada para cortar el aire sin crear turbulencia y desde allí el aire pasa sobre un techo de una sola pieza que mueve suavemente el aire sobre y alrededor del dormitorio y el tráiler. En la cabina dormitorio de 70 pulgadas, un alerón en el techo con una pestaña ajustable ayuda a mejorar el flujo de aire de la cabina al trailer.

Los espejos retrovisores están montados en el cofre en una posición elevada, lo cual reduce la resistencia al viento al empujar el aire alrededor de los espejos de las puertas. Además, los primeros ofrecen una vista panorámica de los dos lados del camión prácticamente eliminando los puntos ciegos. Los

espejos son grandes y si quieres puedes quitarlos, pero resultan útiles. Bajo casi cualquier circunstancia la vibración es mínima y menos notable que en los espejos que se montan en la salpicadera con un tripié; y para reducir el riesgo de daños, giran sobre sí mismos en caso de un impacto.

El cofre como la defensa del Anthem no sólo mejoran la aerodinámica, también ayudan a reducir el tiempo de servicio, pues ambos están hechos de tres piezas. Un nuevo cierre central para el cofre debajo de la parrilla elimina la necesidad de ir a cada lado del camión para liberar uno y abrir el cofre. Además, se requiere de un esfuerzo 50 por

ciento menor para abrirlo.

Mantener el aire pegado al camión también hace más silencioso el interior, lo cual reduce la fatiga al manejar. es posible hablar a un volumen normal y escuchar la banda civil o música sin tener que subir mucho el volumen. Por otro lado, Mack utiliza LED adentro y afuera. Los nuevos faros de LED son 66% más brillantes, casi doblando los lúmenes de las luces bajas, y proveen una luz más ancha y blanca utilizando menos energía. El Anthem estará en las carreteras en enero y puedes ordenarlo en tres versiones: cabina de día, cabina dormitorio de techo plano de 48 pulgadas o dormitorio elevado de 70". >>



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 esta disponible sin pagos mensuales y te provee 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.

www.vdoroadlog.com
(855)-ROADLOG
roadlog-sales@vdo.com



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO



INTERIOR

Los diseñadores e ingenieros de Mack tardaron cinco años en lograr este camión, durante los cuales hablaron con miles de conductores a lo largo y ancho del país, para añadir cosas que estos deseaban y quitar las que les molestaban. Al subir y bajar del camión, lo primero que notas es que la manija está en una posición más baja respecto al poste A, lo cual hace más fácil mantener tres puntos de contacto. La palanca de la transmisión manual automatizada Mack Anthem está ubicada más arriba en el tablero, cerca del conductor. Los interruptores -cortados con láser- también están en una posición más alta, mientras que otras cosas que antes se controlaban con interruptores -como los limpiadores o el freno del motor- han sido eliminados por completo del tablero y recolocados en palancas detrás del volante. Esto es un movimiento simple y muy intuitivo, de esos que se agradecen cuando los tienes, especialmente en funciones básicas de manejo.

La misma forma del volante te habla de que estás a bordo de un camión moderno, pues nunca antes en la historia del transporte en



camión había llevado uno con el fondo plano. Esto crea más espacio entre el regazo del conductor y el volante, lo que hace más fácil entrar y salir del camión, especialmente cuando el asiento está totalmente elevado. Además, esta característica debería ayudar a

los conductores altos a encontrar una posición de manejo más cómoda, o a al menos darles la oportunidad de acercarse más al volante. Otra cosa que nos gustó mucho fueron los controles iluminados para el control de crucero, el sistema de sonido y el bluetooth. »



Copyright © 2017 MNA, Inc. All Rights Reserved. 17MTT2060

Consigue llantas de camiones comerciales confiables y asequibles de una marca que conoces y en la que confías.

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 hemos incorporado una línea de llantas comerciales para camiones de Uniroyal. Visita uniroyaltrucktires.com para obtener más información.

UNIROYAL



Detrás del volante encontrarás una versión más actual de la pantalla a color de 5 pulgadas Co-Pilot de Mack. está le da a los conductores información de monitoreo del vehículo, incluyendo la temperatura del motor y del aceite, odómetros de viaje, estatutos del sistema de postratamiento de gases y la presión de las llantas. Un Asistente de Antes del Viaje Ayuda a guiar a los conductores a través de los puntos de inspección e incluye un modo de luces exteriores de inspección, el cual enciende las luces del camión para realizar una inspección alrededor de éste. La cabina dormitorio de 70 pulgadas - la más grande ofrecida en él Anthem- 8 pulgadas más alta que la cabina inte-

rior de techo medio de Mack, y la altura interior al techo en el asiento del conductor es un pie más alta -6'11" en el asiento del conductor y 7'11" en la litera. Para Jonathan Randall, vicepresidente de ventas de Mack, el tamaño y comodidad de este dormitorio ayudará a la compañía a tener una mayor presencia en el segmento.

La cabina es espaciosa y con buenos acabados. Además, el dormitorio de 70 pulgadas tiene un 35% más espacio que los modelos anteriores y 27 pies cúbicos de almacenamiento adicionales, incluyendo 3 cajones debajo de la litera. Un panel montado en el dormitorio tiene tomas de corriente, puertos USB y controles para el estéreo la luz

interior y el sistema de aire acondicionado. La luz de la cabina es regulable en el perímetro del ambiente del conductor, las luces de tarea y las superiores. el que utilizan luces de LED hará menos engorroso el realizar el papeleo en la oscuridad. Las persianas son como de avión y bloquean el 100 por ciento de la luz y están integradas con las ventanas inclinadas para dejar entrar el aire pero mantener afuera la lluvia.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

El Anthem está disponible con el motor MP8 de 13 litros con hasta 505 HP y 1,860 lb-pie, dependiendo de las especificaciones. También



está disponible como opción el MP7 con hasta 425 HP y 1,560 lb-pie. Los paquetes de downspeeding SuperEconodyne de Mack están disponibles para ambos motores. Otra alternativa es el motor MP8 con capitalización del turbo, especialmente diseñado para arrastres largos, el cual convierte la energía residual del escape en energía mecánica que se alimenta nuevamente al motor, lo cual añade hasta 50 HP adicionales, permitiendo un incremento sustancial en la eficiencia de combustible de hasta un 8.8 por ciento. Este motor tiene una potencia de 445 HP y un torque de 1,860 lb-pie, por lo que no le falta fuerza para hacer el trabajo. >>



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.


Como en todos los camiones de Mack, la transmisión manual automatizada mDRIVE viene de serie y en el caso del Anthem es una de 12 velocidades. Cuando está totalmente integrada con un motor MP, esta transmisión utiliza sensores para detectar la velocidad, carga e inclinación para elegir la velocidad óptima y el momento más preciso para hacer los cambios. También hay disponible una mDRIVE HD reforzada, con variantes de 13 y 14 cambios que añaden una o dos velocidades súper lentas. éstas ofrecen maniobrabilidad a baja velocidad y también permiten menores relaciones en el eje trasero, lo cual mejora el consumo de combustible en la carretera.

El Anthem también portará la plataforma de conectividad Mack Connect, la cual, mediante análisis predictivos y tecnologías de conectividad, utiliza información producida por el camión, el conductor y el proceso de servicio para generar nuevas ideas y acciones. En cuanto a seguridad, encontramos el sistema Wingman Fusion de Bendix de serie en todos los Anthem, el cual utiliza cámaras y radares para prevenir colisiones, gestionar el control adaptativo de cruce y la advertencia de abandono de carril. El control de



crucero adaptativo es algo muy útil en trayectos largos, ya que no sólo evita que el conductor tenga que estar acelerando y frenando constantemente para controlar la velocidad -lo cual resulta cansado a la larga-, sino que también ayuda a mantener un consumo de combustible más eficiente.

Lo que Mack ha hecho con el Anthem es tomar una de las mejores líneas motrices de la

carretera, envolverla en un paquete tallado y sorprendentemente aerodinámico y añadirle una ergonomía y comodidad que no se solían relacionar con esta marca. En otras palabras, crearon un camión para la carretera que tiene mucho más armas para competir en un peleado segmento dominado por Daimler Trucks North America con casi el 40% del mercado repartido en sus marcas Freightliner y Western Star. 



■ V7-38-ARTCAR

B.R.M.
.. Chronographes ..

■ V12-44-ARTCAR



C
A R T
R


DAORO

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

www.daoromiami.com

VOCACIONAL: WESTERN STAR 4900

MULTIFACÉTICO

WESTERN STAR 4900

VERSATILIDAD ES EL NOMBRE DEL JUEGO EN EL SEGMENTO DE LOS VOCACIONALES Y ES TAMBIÉN UNA PALABRA QUE DESCRIBE UNA GRAN CUALIDAD DEL WESTERN STAR 4900, EL CUAL ES APTO PARA MÚLTIPLES TRABAJOS GRACIAS A SUS CINCO DIFERENTES CONFIGURACIONES Y CINCO MOTORES, ENTRE MUCHOS OTROS ATRIBUTOS. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

Con una imagen de rudeza que refleja perfectamente su carácter, el Western Star 4900 es un vocacional con el que podrás enfrentar los trabajos más exigentes con total confianza, ya que es apto para una amplia gama de aplicaciones. Diseñado con poder y versatilidad en mente, está disponible en cinco configuraciones (eje adelantado, eje retrasado, doble eje de dirección, cofre extendido y uso severo) con cabi-

na de día y dormitorio. Bajo el cofre, este camión lleva tres diferentes motores de Detroit Diesel (D13, D15 y D16, un Cummins ISX15 y un Detroit Series 60 Tier III, de los cuales el más potente puede entregar más de 600 HP.

DISEÑO

Como buen Western Star, es un camión de aspecto cuadrado, muy en sintonía con los otros modelos de la marca –salvo el 5700 XE-, que lo hace parecer como si



vocacional: **WESTERN STAR 4900**

hubiera recibido una buena dosis de esteroides. El largo cofre presenta una robusta parrilla pulida con el borde cromado y el logotipo de la compañía en la parte superior. La defensa delantera fue diseñada tiene una construcción muy sólida y una forma tosca que resalta el carácter de uso rudo del camión. Los faros rectangulares siguen la misma tendencia utilitaria del resto del 4900, por lo que no añaden ningún dinamismo al diseño en general.

El cofre está hecho de fibra de vidrio y se

abre a 90 grados, lo que provee un fácil acceso al motor. Entre los detalles que más nos gustan están las salidas de escape pulidas montadas en la parte posterior de la cabina, las cuales resaltan la apariencia clásica y robusta del camión. El Western Star 4900 viene con varios elementos cromados o pulidos que te harán olvidar su diseño de la vieja escuela, pues añaden un toque de modernidad a una apariencia rudimentaria. Eso sí, para lograr la mayor fuerza y durabilidad la cabina está hecha en acero galvanizado. »»



INTERIOR

Cuando subas mediante los bien colocados escalones, te encontrarás con que el 4900 lleva el mismo diseño de cabina que otros modelos de la empresa, con una buena ergonomía y calidad de ensamblado. Ciertamente podrían actualizar un poco la imagen, pero la realidad es que la calidad de los materiales y acabados es bastante buena para el segmento. El diseño envolvente del tablero no es nada intrusivo y se funde bien con el resto de la cabina. Todos los controles tienen el tamaño necesario para poder manipularlos con guantes y están cerca del asiento del conductor. Lo que podrían mejorar un poco es la posición de los controles de la calefacción y aire acondicionado, que están un poco demasiado abajo para nuestro gusto.

Además de los controles e interruptores habituales, la consola central también lleva el sistema de información DataStar, el cual despliega datos sobre funciones críticas como data del motor, ajustes del vehículo, odómetro, sistemas de ventilación, reloj, alarma y más. El panel de instrumentos es uno de los menos ordenados en el segmento, por lo que te tomará algo de tiempo familiarizarte con él. La parte positiva es que los indicadores están controlados por motores hechos en Suiza, lo que le da una buena precisión, legibilidad y confiabilidad. De este sistema también nos gusta que te deja acomodar los indicadores de la manera que más te gusta y cambiarlos en cualquier momento.

La cabina es muy amplia y los asientos ofrecen un buen espacio para cabeza, hombros y piernas. El del conductor es bastante cómodo y se pueden ajustar de varias formas. Ahora que si quieres más confort basta con que elijas el asiento Premium, el cual tiene funciones adicionales. El volante de dos brazos se ajusta en altura y profundidad, y tiene un diseño moderno -cosa rara- con insertos de madera y cuero. La cabina dormitorio ofrece espacio extra y una sala bastante cómoda; además está disponible en dos alturas, 68 y 82". Hay una buena cantidad de acabados para la cabina y opciones para aumentar el confort.

MOTORES Y TRANSMISIONES

Para mover este mastodonte hay disponibles tres motores Detroit Diesel (13, 15 y 16), un Cummins ISX15 y un Detroit Series 60 Tier 3. Todos estos pueden ir combinados con una caja manual Eaton Fuller de 7 a 18 velocidades o bien puedes optar por las automatiza-




das Eaton Fuller AutoShift y tres automáticas firmadas por Allison.

Los motores Detroit Diesel han probado su poder en incontables ocasiones y son capaces de llevar a cabo las tareas más demandantes en las condiciones más difíciles. Tienen una aceleración precisa con una cantidad enorme de torque disponible desde bajas revoluciones. Los motores cumplen con la norma EPA 2012 y está disponible un freno de motor Jacobs y tecnología de Reducción Catalítica Selectiva (SCR) BlueTec. Gracias al uso de ésta el motor Cummins cumple con la norma EPA 2010, además de incluir tecnología avanzada de inyección de combustible y un turbocargador de geometría variable.

MANEJO Y SUSPENSIÓN

El Western Star 4900 lleva una suspensión de hojas múltiples (taperleaf) de 12,000 a 20,000 libras o una flatleaf de 14,600 a 23,000 libras, mientras que la parte trasera está disponible con suspensiones AirLiner, Hendrickson, Chalmers, Neway, Reyco o TufTrac con capacidades de 21,000 a 78,000 libras. En el camino, este camión se comporta bastante bien a pesar de que sus suspensiones son para uso rudo. El balanceo se ha reducido al mínimo y el camión se siente bien plantado. Además, la dirección asistida te permite maniobrar relativamente fácil el camión a bajas velocidades, mientras que requiere solo pequeñas intervenciones para mantenerlo derecho cuando circulas más rápido.

¿Es el camión ideal para ti? Todo depende de a qué le des más valor. Si la apariencia te importa mucho, no, definitivamente no lo es. Pero si valoras la confiabilidad que da una construcción sólida y te gusta la imagen clásica que caracteriza a los camiones Western Star, entonces el 4900 es perfecto para ti. 

vocacional: **WESTERN STAR 4900**



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Detroit DD13, 12.8L, 350 a 470 HP y 1,250 a 1,650 lb-pie
- Detroit DD15 TC, 14.8L, 455-505 HP y 1,550-1,750 lb-pie
- Detroit DD16, 15.6L, 475-600 HP y 1,850-2,050 lb-pie
- Detroit Series 60 Tier III, 14L, 425-500 HP y 1,475-1,550 lb-pie
- Cummins ISX15, 15.0L, 400-600 HP y 1,450-2,050 lb-pie

SUSPENSIÓN DELANTERA

- De hojas múltiples, taperleaf y flatleaf.

SUSPENSIÓN TRASERA

- AirLiner
- Hendrickson
- Chalmers
- Neway
- Reyco
- TufTracTM

TRANSMISIONES

- Manual Eaton Fuller de 7, 10, 11, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizada Eaton Fuller AutoShift PLUS
- Automáticas Allison 4000, 4500 y 4700

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

MADE
IN USA

O'Reilly
AUTO PARTS
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Walmart



IMPARABLE

SCANIA SERIE G OFF ROAD

DISEÑADO PARA RESISTIR LAS CONDICIONES DE MANEJO MÁS EXIGENTES, LA SERIE G OFF ROAD DE SCANIA ES CAPAZ DE LLEVAR A CABO LAS TAREAS MÁS DEMANDANTES SIN QUEJARSE UNA SOLA VEZ. ES UNO DE LOS MODELOS MÁS RUDOS Y TENACES DE LA MARCA SUECA GRACIAS A COMPONENTES COMO UNA DEFENSA DE ACERO DE UNA PIEZA, CHASIS ELEVADO CON SUSPENSIÓN NEUMÁTICA Y MODO DE MANEJO FUERA DEL ASFALTO.

POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Si quisiéramos dividir las tareas de las que se encargan cada una de las tres Series de Scania, podríamos decir que la Serie P concentra los camiones para distribución, la Serie G los de construcción y la Serie R los de transporte de larga distancia (aunque en honor a la verdad, cualquiera puede adaptarse para construcción). El Serie G que nos ocupa este mes es un camión tan versátil como cualquiera de sus hermanos y lleva el mismo diseño fluido que tanto gusta a los camioneros de todo el mundo.

Este año hay solo dos mecánicas disponibles para impulsar a este robusto camión, un seis en línea de 13 litros y uno cinco cilindros de 9 litros. Gracias a un carácter versátil, este camión se ofrece con cuatro especificaciones pre-configuradas para diferentes aplicaciones; lo cual se ve aún más acentuado por la posibilidad de obtenerlo con configuraciones 4x2, 4x4, 6x2, 6x4, 6x6, 8x2, 8x4, 8x6, 8x8 y 10x4 con cabinas corta, de día y dormitorio con tres diferentes alturas.

DISEÑO

Casi todo el mundo del transporte reconoce

que el diseño de Scania es el mejor del planeta y la Serie G no es la excepción. Sin duda, el elemento más dramático visualmente es la parrilla en forma de V, la cual crea un patrón dinámico muy agradable comenzando desde la parte inferior del parabrisas envolvente y fluyendo para abajo hacia la defensa. La parrilla está atravesada por franjas horizontales y usualmente está pintada de un color diferente al resto de la carrocería, para acentuar aún más su presencia. En cuanto a la defensa, también tiene un diseño muy dinámico y está equipada con dos juegos ópticos rectangulares y faros de niebla redondos. »





del mundo: **SCANIA** SERIE G OFF ROAD



INTERIOR

Al entrar a la cabina encontrarás el diseño característico de Scania, el cual comparten todos los camiones construidos por la compañía sueca. Sí, la cabina de la Serie G es un poco más chica que la de la Serie R, pero esto no quiere decir que te vaya a faltar espacio para moverte o guardar tus cosas. También hay que destacar los plásticos y materiales con que la ensamblaron, de primer nivel, al igual que los acabados, los cuales encuentras solamente en otras dos marcas, Volvo y Mercedes-Benz. En cuanto a equipamiento, puedes pasar un día entero navegando las opciones de personalización que Scania ofrece para la Serie G.

El tablero lleva un diseño envolvente alrededor del conductor, que alguna vez fue

característico de los camiones europeos pero cada vez es más frecuente verlo también en los que se construyen aquí en Estados Unidos. Sin embargo, a pesar de su forma curva no resulta muy intrusivo y, como cada control ha sido colocado en una posición intuitiva, resulta fácil alcanzarlos sin hacer mayor esfuerzo o desviar la mirada del camino. Por supuesto, la Serie G está equipada con un sistema de navegación de alta tecnología con radio y reproductor de CD y MP3. El panel de instrumentos es uno de los más modernos en su clase y cada indicador se puede leer sin ningún problema. Además, como este camión viene equipado con botones en el volante, puedes controlar funciones como el sistema de sonido o el control de crucero sin quitar los dedos del mismo. >>



EN DETALLE FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 6 en línea de 6.9 litros, 250 HP a 340 HP y 850 a 920 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manual de 9 velocidades
- Semi-automática MAN TipMatic de 12 velocidades

EJE DELANTERO

- Muelles parabólicos

EJE TRASERO

- Muelles parabólicos
- Neumática

Los asientos son muy cómodos gracias a que puedes ajustarlos de varias formas y tienen un gran soporte para la espalda. El volante también es ajustable en altura y profundidad, lo que sumado a su diseño ergonómico y moderno garantiza un buen agarre. Como el motor no está ubicado en la parte delantera, la posición de manejo es elevada y el parabrisas es enorme, la visibilidad es impresionantemente buena, algo que agradecerás al conducir por los accidentados senderos de las zonas de construcción. Los enormes espejos retrovisores también te ayudarán al momento de hacer maniobras en reversa o revisar lo que ocurre a tus espaldas, pues los puntos ciegos son casi nulos.

MOTORES Y TRANSMISIONES


Como mencionamos al principio de la nota, hay dos mecánicas disponibles, de 13 y 9 litros. El motor de 9 litros tiene un rango de potencia que va de los 250 a los 360 caballos de fuerza, y un par motor que oscila entre las 920 y 1,250 lb-pie. En cuanto al seis en línea de 13 litros, la potencia va de 370 a 490 HP y el torque de 1,450 a 1,770 lb-pie. Pero para aquellos que requieran de un motor capaz de arrastrar las cargas más pesadas, el V8 de 500 a 730 HP y el par motor



de 1,770 a 1,880 lb-pie. En cuanto a la transmisión, hay disponibles cajas manuales de 8 y 12 velocidades, y semi-automáticas Opticruise de 12 relaciones y automáticas de 6 cambios.

MANEJO

La Serie G está equipada con muelles parabólicos, barra antivuelco y amortiguadores en

el eje delantero, así como suspensión neumática con nivelación totalmente automática en el trasero, por lo que reduce al mínimos los brinco de los accidentados terrenos que está destinado a recorrer. Además, la dirección asistida te ayudará a no hacer esfuerzos hercúleos al dar una vuelta sin quitarte la retroalimentación de lo que pasa en el camino. 



del mundo: **SCANIA SERIE G OFF ROAD**

©2017 Hankook Tire America Corp.

*PISA CON
VALOR.*

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



AL21

DL11

TL21





¿QUIERES SER

CAMIONERO?

¿QUÉ ES UNA CDL?


ESTE MES TOCAREMOS UNO DE LOS TEMAS MÁS BÁSICOS PARA ALGUIEN QUE QUIERE DEDICARSE A MANEJAR VEHÍCULOS COMERCIALES: LA LICENCIA DE MANEJO. UNA LICENCIA COMERCIAL DE MANEJO (CDL POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) ES UNA LICENCIA ESPECIAL QUE SE NECESITA PARA OPERAR VEHÍCULOS GRANDES O PESADOS, COMO AUTOBUSES, CAMIONES DE VOLTEO, TRACTO-CAMIONES O MEZCLADORAS DE CONCRETO. EN EL PAÍS, HAY TRES DIFERENTES TIPOS DE LICENCIA QUE DETERMINAN QUÉ CLASE DE VEHÍCULO PUEDES MANEJAR: CLASE A, CLASE B Y CLASE C.



CDL A VS. B VS. C

Existen además varias Autorizaciones que puedes obtener como complemento a tu CDL que te permiten llevar materiales en específico u operar determinado tipo de tráileres. Por ejemplo, una autorización H permite que un conductor de camiones pueda llevar materiales peligrosos (hazmat). A continuación, te decimos las diferencias entre cada clase de licencia.

- CDL A** Vehículos combinados con una clasificación de peso bruto vehicular (GVWR) de 26,0001 libras o más, siempre y cuando el GVWR del vehículo remolcado sea superior a 10,000 libras. Puedes operar vehículos Clase B y C.
- CDL B** Un solo vehículo con GVWR de 26,001 libras o más. Un solo vehículo con GVWR de 26,001 libras o más, remolcando un vehículo con un GVWR de 10,000 libras o menos. Puedes operar vehículos Clase C pero no Clase A.
- CDL C** Un solo vehículo para 16 pasajeros o más (incluyendo al conductor) si el GVWR es menor a 26,001 libras. Un vehículo con GVWR de menos de 26,001 libras que lleve hazmat. Puedes operar vehículos que no requieran CDL A o B.

Para convertirte en un conductor de camiones, necesitarás obtener entrenamiento CDL y las licencias adecuadas para conseguir un trabajo. Como los camiones más grandes son más difíciles de maniobrar, hay regulaciones sobre cuánto tiempo puedes manejar cada día, y otros factores afectan cuánto tiempo puedes trabajar en cada estado, por lo cual los requisitos de autorización pueden variar. 





AL ROJO VIVO

GMC CANYON 2018

LA CANYON ES UNA EXCELENTE OPCIÓN PARA EL DÍA A DÍA SI NO NECESITAS LLEVAR MUCHA CARGA EN LA CAJA, ESPECIALMENTE CON EL MOTOR V6 Y LA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA DE OCHO CAMBIOS QUE ESTRENÓ EL AÑO PASADO. UNA ALTERNATIVA A TOMAR EN CUENTA EN EL CADA VEZ MÁS PELEADO SEGMENTO DE LAS PICKUPS MEDIANAS. »



Durante años, los expertos de la industria consideraron que el segmento de las pickups medianas estaba muerto, pero con la reintroducción de la Canyon en 2014 GMC dejó ver que había un mercado para esta camioneta. Quizá no sea la mejor vendida de la marca, pero sin duda es una excelente opción para quien no necesita una pickup de media tonelada. Aunque a algunos les puede parecer que tiene poco tiempo, la Canyon no se ninguna novata, pues tiene ya más de 13 años en el mercado -apareció en el 2004 para reemplazar a la Sonoma con motores más potentes y eficientes, además de cambios estilísticos, claro está-. Quizá la sensación de novedad se deba a que la Canyon dejó de producirse en el 2012 y fue solo hasta el 2015 cuando GMC decidió revivirla.

La actual generación de la Canyon viene con varias características de su hermana mayor, la Sierra, como faros de xenón con luces de día de LED en forma de C, una parrilla con diseño similar y escalones en la defensa trasera. Esta pickup está disponible en varias configuraciones que incluyen una cabina extendida con cama de seis pies y una cabina Crew con cama de cinco pies de serie y una opcional de seis pies. Como ya es costumbre, los niveles de equipamiento son SLE, SLT y Denali. La versión SLT incluye el paquete All-Terrain, el cual incrementa la capacidad todo terreno de la Canyon, además de algunos aditamentos exteriores que la diferencian del resto.

Para incrementar la eficiencia de la Canyon, GMC la dotó con tomas de aire en la parrilla que se cierran automáticamente cuando no necesitan ventilación extra y se abren cuando el motor necesita enfriarse. Además, la puerta de la cajuela lleva amortiguadores para evitar que se azote y múltiples opciones para amarrar la carga en la caja y mantener todo en su lugar.



MOTORES Y TRANSMISIONES

Quienes compren una Canyon podrán elegir entre dos motores de gasolina y uno a diesel. El primero de gasolina es un cuatro cilindros de 2.5 litros con 200 caballos de

fuerza y 191 libras-pie. Después tenemos un V6 de 3.6 litros con 308 HP y 275 lb-pie que es nuevo desde el modelo 2017, aunque podría no parecerlo porque tiene la misma configuración y cilindrada que el motor que





reemplazó (además de un discretísimo incremento de 3 HP y 6 lb-pie).

Tanto el cuatro en línea como el V6 llevan inyección directa de combustible, apertura variable de válvulas y un sistema de enfria-

miento que rocía aceite en la parte inferior de los pistones, ayudando a mantener controlada la temperatura en el bloque del motor de aluminio. Los dos están equipados con transmisiones automáticas de seis velocida-

des, aunque en el 2.5 puedes pedir una manual de seis cambios de manera opcional. Otra de las novedades para el 2017 fue la adición de una caja de ocho cambios como opción para el V6. >>





El motor a diesel es un cuatro en línea de 2.8 litros turbocargado con mucho torque y gran eficiencia gracias a sus 181 caballos de fuerza y las impresionantes 369 lb-pie. en cuanto a consumo, es uno de los mejores en el segmento con 22 mpg en la ciudad y 31 en carretera. De poner la potencia al piso se encarga la misma caja automática de seis del resto de la gama, pero tiene disponible tam-

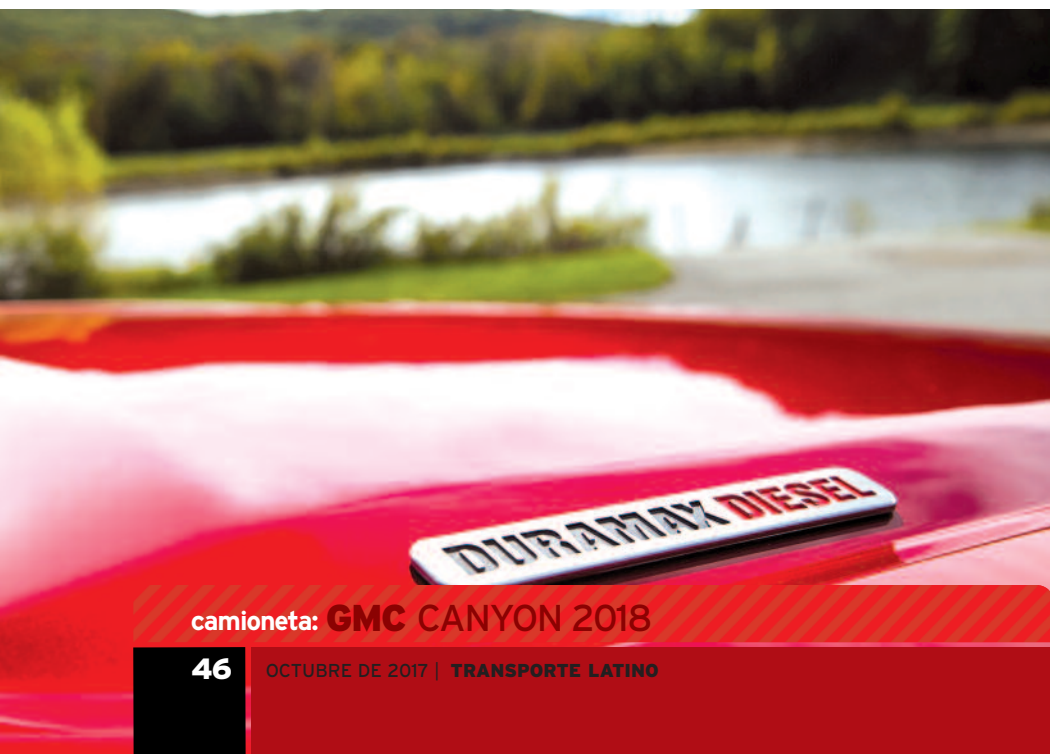
bién la “nueva” transmisión de ocho velocidades.

La eficiencia en el consumo de combustible de los motores a gasolina es notable, pues el 2.5 litros da 20 millas por galón en ciudad y 27 en carretera usando la caja automática de seis velocidades, tracción en un eje y cabina extendida. La 2.5 litros obtiene 18 mpg en la ciudad y 26 en la carretera si es 4x2, si quieres tracción

en ambos ejes los números caen ligeramente a 17 mpg en ciudad y 24 en carretera, nada mal considerando el aumento de peso.

El chasis de la Canyon es el típico de una pickup y está soportado mediante una suspensión independiente en el eje delantero y de “eje vivo” en la parte trasera, con muelles parabólicos con amortiguadores de doble tubo como elemento elástico. De detener a la Canyon están encargados frenos de disco en las cuatro ruedas. Y en cuanto a hacer trabajo duro, la Canyon no se arruga, pues tiene una capacidad de arrastre de 7,600 libras y de carga de 1,620 libras -aunque esto solo con los motores V6, las cifras del cuatro cilindros son más modestas.

General Motors dice que la Canyon es la camioneta Premium de su segmento, pero la renovación de la Honda Ridgeline en 2016 estableció un estándar alto para este nicho. Aún así, la Canyon es un vehículo con características muy convincentes que cumple los requisitos de una pickup en un paquete fácil de manejar. Lo que sí es un hecho es que en GMC nos han demostrado que el segmento de las pickups medianas está más vivo que nunca. >>



camioneta: **GMC CANYON 2018**

Apto para tu viaje diario

©2017 Hankook Tire America

Laufenn

Viaje con Estilo

S FIT AS

Neumáticos de ultra alto desempeño para cualquier clima

G FIT AS

Neumáticos turismo para cualquier clima



Hankook Tire America Corp. 333 Commerce Street, Suite 600, Nashville, TN 37201

www.laufenn.com



INTERIOR

El interior es un lugar con lugar para las comodidades, pero en el que los diseñadores no pusieron especial esmero. Tras el volante, encontramos un panel de instrumentos sin mucho chiste. Por otro lado, el panel central tiene mucho más onda, especialmente los interruptores que controlan el modo de Remolque/Arrastre y la Alerta de Abandono de Carril. La consola en sí es simple, con la palanca de cambios, dos posavasos y dos pequeñas charolas para monedas u otros objetos pequeños. Los Asientos delanteros ofrecen buen soporte, aunque la parte inferior podría ser un poco más grande. Los asientos traseros son cómodos, aunque evidentemente no al nivel de un sedán de lujo. Adelante tienes ajustes eléc-



tricos, mientras que la banca de atrás es fija; aunque se puede doblar para abrir un área de almacenaje. Debajo del asiento encontrarás un compartimento para guardar cosas y el equipo

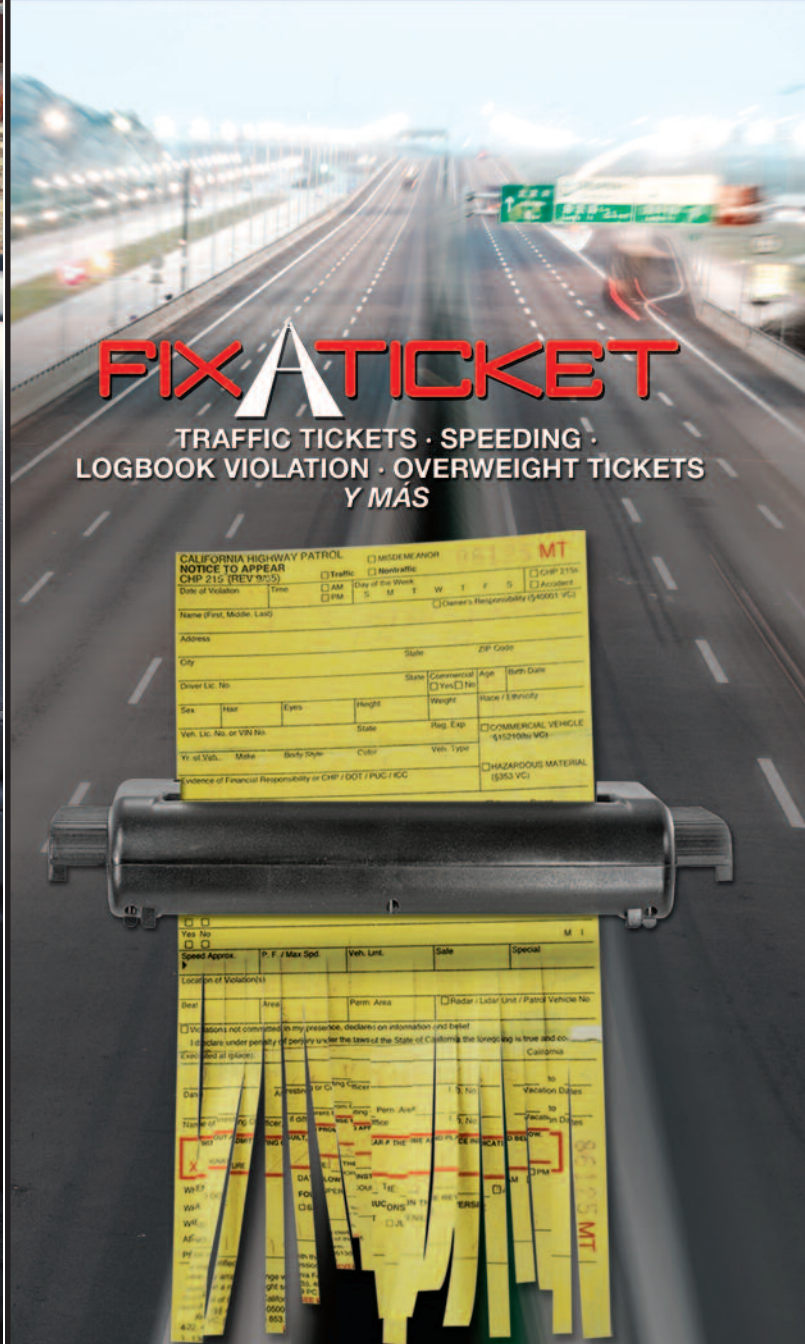
para cambiar la llanta. Al doblar los respaldos hacia adelante, tienes una repisa para poner cosas, aunque no hay mucha altura.

La ergonomía es buena, pues los controles



están bien ubicados y son fáciles de usar. La pantalla táctil de ocho pulgadas y el software IntelliLink es una maravilla, pues es fácil de entender y relativamente rápida en su respuesta. El software de infotainment incluye Apple CarPlay y Android Auto, así como un hotspot Wi-Fi 4G LTE. También hay una cámara de reversa con líneas direccionales dinámicas, la cual es estándar en varios niveles de equipamiento.

La visibilidad es buena gracias a que las ventanas son grandes y a que los espejos tienen un tamaño decente; además de alertas de Monitoreo de Punto Ciego para prevenir accidentes, la cual resulta muy útil, pues la visibilidad trasera es algo limitada, aunque no más que en los crossovers actuales. **TCL**



FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL MIDDLE MEANOR M I **MT**

NOTICE TO APPEAR
CHP 215 (REV 7/03)

Date of Violation: _____ Time: _____ AM _____ PM Date of the Week: _____ S _____ M _____ T _____ W _____ T _____ F _____ S _____

Name of Violator (Last, First, Middle Initial) _____ Driver's Responsibility (Section 17000) _____

Address _____

City _____ State _____ ZIP Code _____

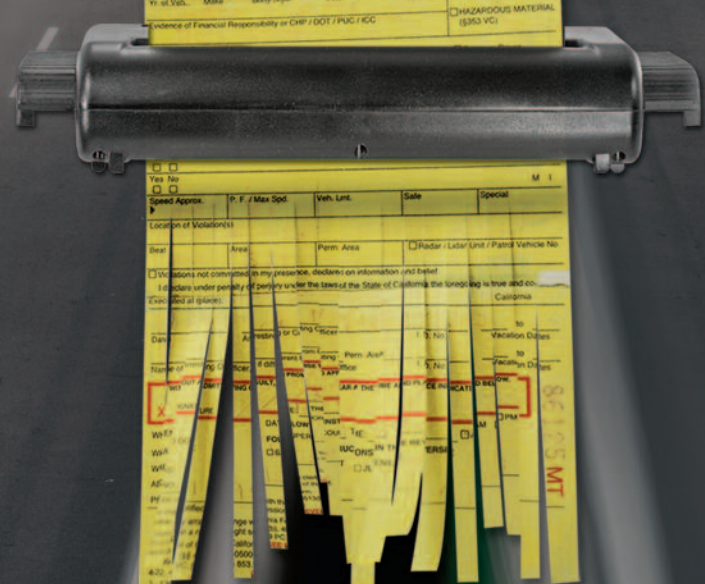
Driver Lic. No. _____ State _____ Traffic Non-Traffic Commercial Yes No Age _____ Birth Date _____

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

Veh. Lic. No. or VIN No. _____ State _____ Reg. Exp. _____ COMMERCIAL VEHICLE (410250b VC)

Yr. of Veh. _____ Make _____ Body Style _____ Color _____ Veh. Type _____ HAZARDOUS MATERIAL (3303 VC)

Signature of Financial Responsibility or CHP 7007 (PAC) / FOC _____



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

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

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

855.349.2849

AÚN LA #1

MERCEDES-BENZ SPRINTER 2017

SI BIEN LA SPRINTER HA SIDO LA VAN DE TRABAJO MÁS ATRACTIVA Y LUJOSA DEL MERCADO DURANTE MUCHOS AÑOS, LA FORD TRANSIT LE PISA LOS TALONES. SIN EMBARGO, MANTIENE SU TRONO GRACIAS A 5 DIFERENTES CONFIGURACIONES Y UNA CAPACIDAD DE 2 A 12 PASAJEROS E INCLUSO UNA VERSIÓN 4X4, QUE LA HACEN UNO DE LOS VEHÍCULOS MÁS VERSÁTILES DE SU SEGMENTO. EL ÚNICO PERO ES EL PRECIO, PUES AL FINAL DEL DÍA, ES UN MERCEDES-BENZ. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGAR IORIO

La Sprinter de Mercedes-Benz es una van que se ha establecido como una de las favoritas de miles de usuarios en el mundo, aunque en el competido segmento de vans de trabajo en Estados Unidos no ha logrado alcanzar el mismo éxito que en Europa. Con un peso bruto vehicular de 11,000 libras, presenta una apariencia bastante atractiva para un vehículo de trabajo, motores que cumplen con la norma Euro 6 -más estrictas que las EPA- y cinco sistemas de asistencia al conductor. Mercedes-Benz dice que la nueva Sprinter rinde hasta 37.3 millas por galón. Además, el poder adquirirla en cinco diferentes configuraciones (Van de Pasajeros, de Carga, de Tripulación, Minibús y Chasis) la hace un vehículo muy versátil.

La primera puede llevar a 12 personas con un área de carga de 141 a 187 pies cúbicos; la segunda lleva dos asientos delanteros y tiene una capacidad de carga de 318 a 547 pies cúbicos, dependiendo de la altura del techo y el largo de la caja. La tercera tiene capacidad para cinco pasajeros y de 217 a 380 pies cúbicos de carga; mientras que la cuarta puede llevar de 14 a 18 adultos con un volumen de carga de 494 pies cúbicos. Por último, la Sprinter Chasis está lista para llevar a dos personas y la caja con la que desees equiparla.

INTERIOR

La cabina de la Sprinter siempre se ha destacado por ser muy cómoda, con columna de la dirección ajustable en altura y profundidad, para empezar; además lleva un forro más grueso en el volante, asientos más firmes y con mejor soporte de materiales resistentes y respirables. Estéticamente hay detalles como cromo a los marcos cromados de las salidas del aire acondicionados y la palanca de velocidades que son una clara concesión al estilo, algo poco habitual en un vehículo utilitario. En cuanto a "info-tenimiento", todas las Sprinter equipan teclado telefónico, una pantalla a color de 5.8"



con sistema de navegación y cámara de reversa disponibles como opciones. El sistema de sonido tiene las ya obligadas entradas para cables auxiliares, tarjetas SD y USB.

DISEÑO

La Sprinter es una de las vans de carga más atractivas del mercado, pues los diseñadores se las arreglaron para darle el aire de familia que



caracteriza a los Mercedes-Benz con la parrilla trapezoidal de tres divisiones horizontales y el emblema de la estrella en el centro. Lo mejor es que las líneas laterales de la parrilla parecen

extenderse hacia el cofre, lo que ayuda a darle una imagen más estilizada; además, el cofre fue colocado en una posición más alta para mejorar la protección de los peatones. Vamos, que en Mercedes-

Benz se toman tan en serio el tema de la apariencia que incluso dotaron a la Sprinter de una cintura lateral que parte desde las puertas delanteras, algo rarísimo para una van de carga. >>

Los modelos 4x4 llevan una defensa diferente, con un radiador con una placa protectora inferior que se extiende hasta la suspensión delantera. La ranura arriba del espacio para la placa sirve como una entrada de aire y como escalón, para facilitar la limpieza del parabrisas y alcanzar algunos rincones del motor. Como es de esperarse, esta versión tiene una mayor distancia al piso, 4.3 pulgadas adelante y 3.1 atrás para ser exactos. La tracción en dos ejes es algo que solo está disponible para las configuraciones de Carga, Pasajeros y Tripulación.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Hay dos opciones de motorización para esta versátil van. La primera es un cuatro cilindros turbodiésel de 2.1 litros con 161 HP y 266 lb-pie, un motor con el rendimiento de combustible como uno de sus puntos más fuertes, para lo cual trabaja junto con una transmisión automatizada de siete velocidades. Para quienes requieren más potencia, está disponible un V6 con 188 HP y 325 libras-pie de torque; este motor es el de serie para los modelos con doble tracción debido a que entrega la mayor cantidad de par de ambos propulsores. En este caso, la transmisión es una automática de cinco cambios.


A la par de las cada vez más estrictas normas ambientales, los motores de la Sprinter cumplen con la norma Euro 6, para lo cual están equipados con la más reciente tecnología, como reducción catalítica selectiva o la inyección de AdBlue a los gases de emisión, para mejorar las características de la inyección, el proceso de combustión y la carga de presión. Esto resulta en menor consumo de combustible y una combustión menos ruidosa.



SEGURIDAD

La Sprinter siempre ha sido un vehículo orientado a hacer más segura la vida del conductor, por eso para este año presentan cinco nuevos sistemas de seguridad: Asistencia de Viento Cruzado, de Prevención de Colisión, de Punto

Ciego, de Luces Altas y de Abandono del Carril. Y es que en Mercedes-Benz están convencidos de que la electrónica juega un papel preponderante para lograr caminos más seguros. La Asistencia de Viento Cruzado será parte del equipamiento básico de la Sprinter como parte del Programa Electrónico de Estabilidad, mientras que el resto podrán ser añadidos como opcionales.

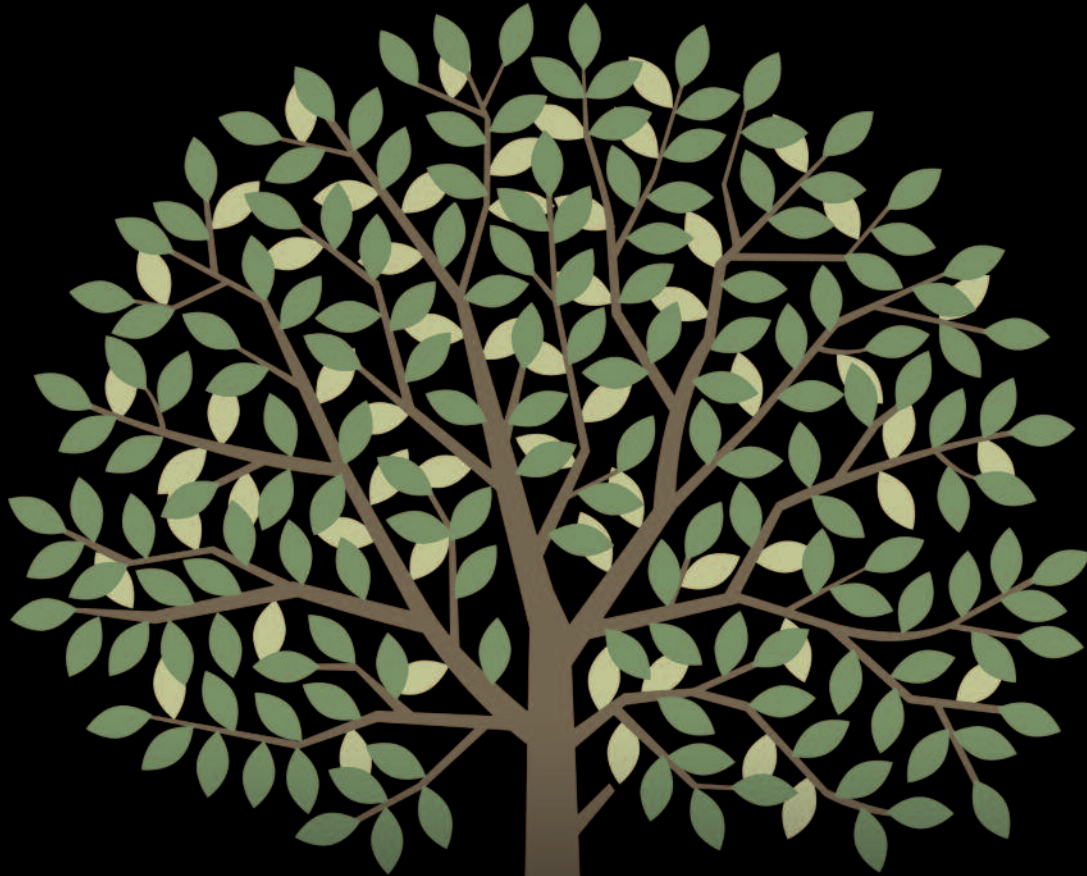
Ciertamente los vehículos utilitarios no son los más atractivos del mundo, pero compensan la falta de estética con una versatilidad imbatible. La adición del modelo 4x4 al portafolio de la Sprinter abre la puerta para que contratistas, servicios postales y compañías de transporte puedan operar todo el año en condiciones climáticas poco favorables. Sin duda, la Sprinter es quizá la mejor van de carga del mercado, con un precio a la par de su calidad, pero así es la vida, lo bueno cuesta. Lo que es un hecho es que las vans de construcción monobloque (unibody) como la Mercedes-Benz Sprinter, Ford Transit o la Chevrolet City Express llegaron para reemplazar a las tradicionales carrocería-sobre-chasis, como la Chevy Express o la Ford E-Series. 



utilitario: **MERCEDES-BENZ SPRINTER 2017**

WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



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

automundo

MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Que pasa?
VEGAS



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING

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?



ELIGE CON CUIDADO

LA PARADOJA DE LA RESISTENCIA A LA RODADURA

LAS LLANTAS DE BAJA RESISTENCIA A LA RODADURA SON UNA BUENA OPCIÓN SI ESTÁS BUSCANDO AHORRAR COMBUSTIBLE, PERO TIENES QUE HACER MUY BIEN TU TAREA Y ELEGIR LA ADECUADA PARA TU APLICACIÓN, PUES HOY EN DÍA LAS LLANTAS SE HAN ESPECIALIZADO MUCHÍSIMO. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

Si realmente estás buscando unas ruedas con una muy baja resistencia a la rodadura, te recomendamos que pruebes unas de acero como las que usan los trenes. El acero sobre acero no tiene casi ninguna resistencia a la rodadura, aunque tampoco tienes ninguna atracción. La durabilidad de las ruedas está garantizada, al igual que el viacrucis que será conducir con ellas. Evidentemente, estamos utilizando un ejemplo muy absurdo para explicar cómo enfocarse únicamente en la resistencia a la rodadura es algo absurdo en un vehículo de carretera, pero el hecho es que una llanta con una resistencia a la rodadura muy baja tendría características similares: mala tracción y manejo, durarían 50,000 millas y te costarían mucho más en un periodo de dos años que el valor del combustible ahorrado.

Los fabricantes de llantas usualmente expresan sus objetivos de diseño en la forma de un triángulo, en el que cada eje representa una de tres consideraciones importantes: tracción, vida del dibujo y resistencia a la rodadura. Anteriormente, una mejora en alguna característica representaba concesio-



nes forzadas en las otras dos, pero eso ya no es una verdad absoluta. Hoy en día, durante el proceso de diseño de la llanta, es posible utilizar compuestos tecnológicamente avanzados y técnicas de construcción para minimizar la resistencia a la rodadura como un impacto muy bajo o casi nulo sobre la atracción o la vida útil.

“La resistencia a la rodadura de una llanta está influenciada por numerosos factores,

Incluyendo los compuestos utilizados, el diseño de la carcasa y el patrón del dibujo”, dice Bill Walmsley, gerente de categoría de productos en Michelin Americas Truck Tires. “En la mayoría de los casos, la profundidad de las bandas del dibujo de una llanta es inversa a la resistencia a la rodadura. Mientras más profundas sean las bandas del dibujo, mejor será el agarre, pero peor será el rendimiento de combustible”. >>

SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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

La construcción de la pared de la llanta también puede reducir la resistencia a la rodadura. Sin embargo, hay algunas opciones de diseño de llantas disponibles, las cuales pueden reducir la resistencia a la rodadura, como los componentes internos o la construcción de la llanta, comenta Walmsley. "El dibujo con el compuesto Michelin Dual Energy crea una capa superior en el dibujo que tiene una buena eficiencia de combustible, la cual optimiza la resistencia al desgaste y la tracción, la cual encima de una capa inferior de goma de baja temperatura que reduce el calor que se genera, lo cual beneficia la resistencia a la rodadura", explica. Innovaciones recientes en el campo del diseño han producido llantas que tienen unas propiedades de tracción superiores a las que uno podría suponer a simple vista. Los dibujos con bandas muy juntas, por ejemplo, no se retuercen tanto como otros dibujos con bandas más separadas -estamos hablando de llantas de dirección-, por lo cual se desgastan menos y proveen una tracción adecuada. Y como las bandas están más juntas y son más rígidas, ayudan a reducir la resistencia a la rodadura.

"Queremos asegurarnos de que la llanta tiene un buen millaje y rendimiento de combustible, además de reducir las quejas de los conductores sobre la tracción", comenta Brian Buckham, gerente general de mercadotecnia de llantas comerciales en Goodyear. "Cuando diseñamos una llanta, la vemos como un sistema completo. Analizamos la construcción porque hay una forma de agrupar las llantas y fabricarlas para una menor resistencia que no afectará la goma del dibujo. No tienes que sacrificar el dibujo para obtener un buen rendimiento de combustible".

HORA DE DECIDIR

Elegir una llanta que tenga un equilibrio entre resistencia a la rodadura, vida útil y tracción no es tarea fácil. Primero, las flotas necesitan entender bien la aplicación a la que se dedican, ya que ciertas llantas funcionan bien para algunas aplicaciones, pero no para otras, como una correcta combinación de manejo dentro y fuera de la carretera o para caminos urbanos y carreteras.

"Las flotas se necesitan considerar el ambiente operativo y entender cómo la llanta puede contribuir a su éxito", dice Walmsley. "El desempeño de la llanta debe estar en sincronía con la naturaleza de sus operaciones, los conductores y sus hábitos, las zonas de manejo, prácticas de mantenimiento, presupuesto y otras propiedades, como los costos del combustible. Con ese fin, el mejor costo por milla o costo de propiedad determinará qué llanta deben elegir".



Bridgestone, Goodyear, Michelin y otros fabricantes de llantas tienen herramientas en línea para comparar la resistencia a la rodadura. Estas se presentan en la forma de un índice donde una llanta en particular puede ser toma-

da como referencia (100%) y comparada con otras llantas. Una llanta con un índice de 95 ofrecería una resistencia a la rodadura 5% menor que la llanta de referencia; a la inversa, una llanta con un índice de 110 ofrecería una resistencia



a la rodadura 10% mayor. Dependiendo de qué herramienta se utilice, la cifra puede reflejar resistencia a la rodadura o rendimiento de combustible. Los formatos pueden variar, pero las comparaciones siguen siendo válidas.

Estos números se derivan de pruebas que los fabricantes de llantas realizan con sus propios neumáticos y los de la competencia. Cada uno de ellos utiliza el mismo procedimiento de pruebas prescrito por la Sociedad de Ingenieros

Automotrices (SAE por sus siglas en inglés), pero puede haber ligeras variaciones como resultado de las diferencias mecánicas en las máquinas de prueba e incluso por las diferencias en las llantas específicas que fueron probadas. >>



“Probamos tres llantas individuales de cada fabricante y modelo y luego registramos el promedio de las tres”, dice Buckham. “Creo que si comparas los números resultantes de resistencia a la rodadura de dos llantas en particular en cada uno de los sitios de los fabricantes, encontrarías que los resultados son muy similares”.

La mayoría de herramientas para comparar la resistencia a la rodadura te dan la oportunidad de confrontar las llantas “de casa” entre sí y también con las de sus rivales. Por supuesto, tienes que comparar dos llantas para una aplicación en particular, como para carretera, por ejemplo. No tiene sentido comparar el desempeño de una llanta para carretera y una de uso mixto pues hoy en día, más que nunca, son llantas completamente diferentes.


Así que llegó la hora de hacer la pregunta del millón, ¿qué llantas con buen rendimiento de combustible son las más adecuadas para tu camión? Bridgestone recomienda a sus clientes trabajar directamente con los distribuidores para determinar qué llanta es más apropiada para las aplicaciones y necesidades de cada cliente.

“Cada aplicación es diferente y, por lo



mismo, es vital elegir la llanta adecuada para el trabajo - esto quiere decir utilizar la llanta apropiada para la aplicación para asegurarte de que obtienes la mejor combinación de rendimiento de combustible (es decir, baja resistencia a la rodadura) y vida útil”, dice Robert Palmer, director de ingeniería de ventas en Bridgestone Americas Tire Operations. “El Consejo de Tecnología y Mantenimiento (CMT) de las Asociaciones de Transportistas Americanos es un gran recurso para quienes

busquen información y orientación sobre cómo elegir la mejor llanta para una aplicación. Más que recomendar un producto en específico, el CMT identifica los procedimientos de prueba que deben seguir los clientes para asegurarse de que obtienen una llanta que se ajusta a sus necesidades y aplicación, lo cual usualmente incluyen rendimiento de combustible, vida del dibujo, etcétera”.

Cualquiera que sea la llanta que elijas, no te olvides del mantenimiento y los cuidados adecuados. “La presión de inflado indicada y el mantenimiento de la llanta son importantes para lograr un rendimiento de combustible óptimo”, recuerda Palmer. “Una llanta mal inflada (de más o de menos) modifica la zona de contacto y en última instancia aumenta la resistencia a la rodadura a lo largo del tiempo”. Y así de fácil se puede ir a la basura todo el tiempo que te pasaste investigando cuál era la llanta con la menor resistencia a la rodadura, de ahí la importancia de tener un programa de mantenimiento de llantas y platicar con tus conductores sobre la importancia del mismo. 



Bolt®



Bolt® R-Spec



Bolt
C-Spec

WELCOME TO GENERATION BOLT.



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

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

Scan to see the 2015 Bolts in action.



We build it. You make it your own.™



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



@YamahaMotorUSA @StarMotorcycles



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

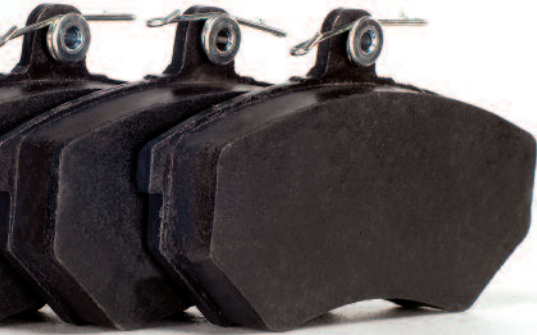




OJO CON LOS FRENOS

CONSEJOS PARA UNA INSPECCIÓN DE FRENOS

NO DEJES QUE LOS AGENTES DEL ORDEN TE TOMEN DESPREVENIDO DURANTE LA PRÓXIMA INSPECCIÓN. PREPÁRATE CON ESTA LISTA DE DIEZ CONSEJOS Y HERRAMIENTAS PARA TENER A PUNTO TU SISTEMA DE FRENADO Y EVITA SER MULTADO O, PEOR AÚN, QUE TU CAMIÓN SEA PUESTO FUERA DE SERVICIO. »



POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

Una realidad ineludible cuando te dedicas a manejar camiones es que en algún momento tendrás que pasar una inspección del Departamento de Tránsito (DOT por sus siglas en inglés), pues la ley indica que cualquier vehículo que pese más de 10,001 libras tiene que ser inspeccionado una vez al año. Hay seis diferentes niveles, pero la más común (y exhaustiva) es la de Nivel 1, donde los inspectores realizan una revisión de 37 puntos relativos al camión y la

documentación de éste y del conductor.

Pero cualquiera que sea el tipo de inspección que te toque pasar, lo mejor es estar listo, por eso este mes te traemos una lista de diez herramientas y consejos que prepararon nuestros amigos de Bendix para que no te tomen desprevenido.

1 PREPARACIÓN ANTES DEL VIAJE

Da una caminata alrededor del camión todos los días para inspeccionar visualmente los componentes de los frenos y escuchar



posibles fugas de aire en el sistema de frenos. Examina los cubos de la ruedas para asegurarte que las cámaras de aire, tornillos y reguladores de freno no estén dañados o flojos. Una o dos veces a la semana, métete bajo el camión para revisar los rotores de los discos de freno buscando cuarteaduras e checa el desgaste del revestimiento en los frenos de tambor sin cubiertas de polvo. Aprende a leer los códigos de error del sistema ABS utilizando el testigo de diagnóstico del tablero o una unidad de diagnóstico remoto y, muy importante, cómo resolver dichos problemas. >>

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





2 REVISIONES MENSUALES

Los componentes de un sistema neumático de frenos contaminado por la humedad -especialmente de aceite- pueden deteriorarse, tal como los sellos neumáticos, válvulas moduladoras de freno y diafragmas de la cámara de frenos, lo cual puede llevar a un fuga en el sistema neumático. Revisa si hay humedad en el sistema y utiliza cartuchos coalescentes de secado en caso de encontrarla.

3 OJO CON LAS CÁMARAS

Durante las revisiones previas al viaje del sistema neumático y las inspecciones visuales, escucha si hay fugas de aire alrededor de la cámara. Revisa que no haya partes faltantes como tapones para polvo, tornillos o abrazaderas. Tampoco olvides buscar daño evidente a la cámara, como hendiduras, corrosión o varillas dobladas.



4 MANTENIMIENTO A LOS DISCOS NEUMÁTICOS

Revisa el equipo de montaje de los calipers y las cámaras de aire; monitorea el desgaste de las almohadillas (el grosor mínimo permisible para el material de fricción es de 2 mm); mide el grosor del rotor y busca cuarteaduras que excedan los límites permisibles; busca daño o corrosión en los taqués y botas. Asegúrate de que haya el espacio libre adecuado entre el rotor y las almohadillas, y revisa que el caliper se deslice libremente. >>





5 MIDE LA CARRERA FRENO-RETEN DE RUEDA

Revisa la distancia de la cámara a la horquilla principal con los frenos liberados y nuevamente con los frenos aplicados al máximo. La carrera de trabajo máxima permisible varía dependiendo del tamaño y tipo de la cámara, consulta tu manual para saber las especificaciones correctas.

6 DETERMINA EL JUEGO DE LOS FRENOS

En los frenos, el juego es la distancia que el centro del perno de la horquilla principal recorre antes de que las balatas hagan contacto con el tambor. Este debe ser de entre a de pulgada. Si el juego está debajo o sobre del mínimo, inspecciona todos los componentes de los frenos buscando daños o algo fuera de lugar. El juego debe ser el mismo en todos los frenos de un sistema.

7 SELECCIONA BALATAS ADECUADAS

Si reconstruyes las balatas de vehículo, el cual debe cumplir las regulaciones federales de distancia de frenado, pide a tu proveedor evidencia de que cumple con las mismas. No todas las balatas reconstruidas que se venden como aceptables tendrán el desempeño adecuado. Para mantener el desempeño del equipamiento original, reemplaza las balatas con unas con el mismo grado de fricción.

8 MANTÉN LUBRICADOS LOS REGULADORES

Injecta grasa nueva hasta que la vieja se vea forzada a salir a través de la apertura de



liberación. Las instrucciones del fabricante te recomendarán cuánta grasa necesitas purgar del ajustador y qué lubricante usar. Engrasa cada 30,000 millas o cada vez que realices una inspección de mantenimiento preventivo.

9 ENGRASA SUFICIENTEMENTE

Colocar menos grasa de la necesaria para llenar todos los huecos interiores puede causar que haya una condensación dentro de los componentes de los frenos, lo cual a su vez puede



QUÉ ESPERAR DURANTE UNA INSPECCIÓN DE FRENOS


Los inspectores del Día de Seguridad de Frenos realizan principalmente la exhaustiva inspección de Nivel 1, la cual cubre una amplia gama de las calificaciones del conductor y el estado del vehículo. En lo que se refiere al sistema de frenos, esto incluye revisar componentes por partes faltantes o flojas; fugas de aire o de líquido hidráulico; y desgaste en los revestimientos, almohadillas, tambores o rotores.

Cuando sea posible, los inspectores medirán la carrera de la varilla de empuje para asegurarse que los frenos están ajustados y puedes ser multado si más del 25 por ciento de los retenes de rueda no cumplen las normas. También revisan los sistemas antibloqueo de frenos y luces que no funcionen adecuadamente. Además, diez jurisdicciones realizarán pruebas de desempeño de los frenos (PBBT por sus siglas en inglés) para medir la eficiencia de frenado del vehículo utilizando un dinamómetro de rodillo de baja velocidad que mide el peso total del vehículo y la fuerza total de frenado.

causar que se oxiden y corroan. Los sellos dentro del tubo de leva están diseñados para extraer el exceso de grasa del área, por lo cual debes añadir grasa nueva hasta que la sucia o la condensación sea purgada visiblemente fuera del extremo del tubo de leva cercano al regulador.

10 APRENDE DE TUS BALATAS

Revisa las balatas regularmente buscando cuarteaduras o piezas faltantes, asegúrate de que tengan el grosor adecuado y examina si los tambores y rotores muestran señales de frenos que se arrastran o si los recubrimientos se sobrecala-

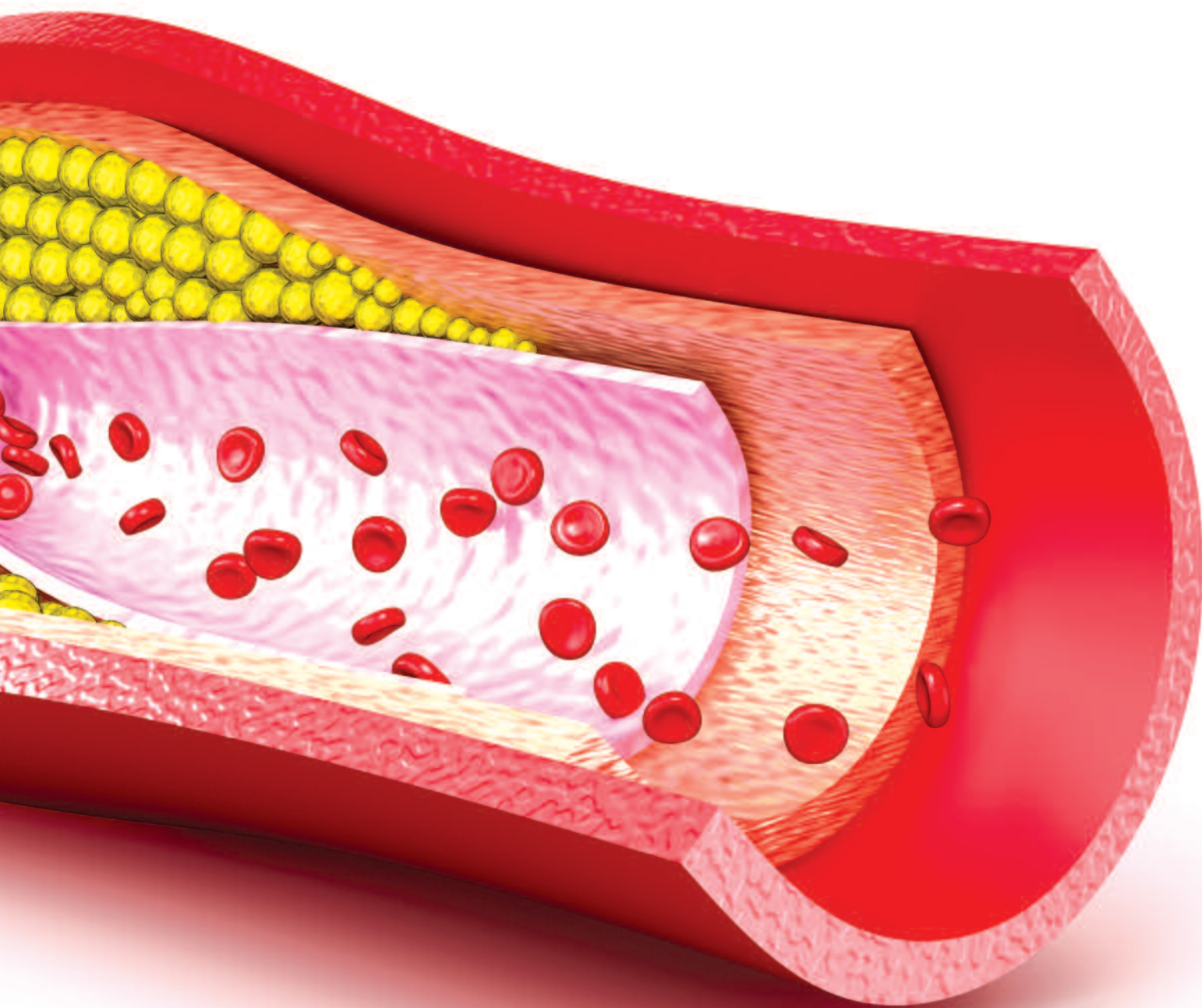
lientan. Aprende a reconocer las señales de una balata mal clasificada para el vehículo, incluyendo el puntaje en ésta o el tambor. También debes buscar degradación que le de a la balata una apariencia porosa, como de carbón y "hot spotting", que es un patrón como de leopardo en el tambor. 



11 TIPS: PARA REDUCIR EL COLESTEROL

REDUCE TU COLESTEROL

ESTA SUSTANCIA ES UNO DE LOS GRANDES ENEMIGOS DE LA BUENA SALUD, PUES EL EXCESO DE COLESTEROL EN LA SANGRE PUEDE SER CAUSANTE DE ENFERMEDADES CARDÍACAS. AFORTUNADAMENTE, HAY VARIAS COSAS QUE PUEDES HACER EN TU VIDA DIARIA PARA MANTENERLO BAJO CONTROL. »»





salud: **REDUCE TU COLESTEROL**

Si tienes elevado el colesterol, eso te pone en un mayor riesgo de sufrir una afección cardíaca. La buena noticia es que no se trata de una condición que no puedas controlar; la clave es reducir tu colesterol "malo" (el de baja densidad o LDL) y aumentar el "bueno" (el de alta densidad o HDL). Para lograrlo, solamente tienes que hacer algunos cambios en tu estilo de vida.

"A mis pacientes les digo que tienen que comenzar en alguna parte y luego simplemente seguir", dice Suzanne Steinbaum, Dra. en Medicina Osteopática y cardióloga en el Hospital Lenox Hill, en Nueva York. "Conforme haces cambios a tu estilo de vida, todo comienza a cambiar, y las mejoras que ves en seis semanas usualmente se incrementan en tres meses".

Sí, quizá tengas que tomar medicamentos para bajar el colesterol, pero si haces algunos cambios es posible que puedas reducir la dosis del mismo y, con ello, el riesgo de padecer los efectos secundarios. Así que sigue estos consejos para reducir tu colesterol y regresar al camino de la buena salud.

DESPÍDETE DE LAS GRASAS TRANS

Este tipo de grasas "elevan tu colesterol LDL, bajan el HDL, e incrementan el riesgo de tener una enfermedad o ataque al corazón", dice Steinbaum. Pero es difícil evitarlas. Se encuentran en los alimentos fritos, los horneados (pasteles, cortezas de pays, pizza congelada y galletas), y margarina. Por eso es que la Administración de Alimentos y Medicinas (FDA por sus siglas en inglés) está tomando medidas para eliminarlas del suministro de alimentos. Mucho ojo con el término "grasa parcialmente hidrogenada", pues no es más que un sinónimo elegante de la grasa trans.

BAJA DE PESO

No tienes que perder decenas de libras para bajar tu colesterol. Si tienes sobrepeso, perder tan solo 10 libras te hará reducir tu colesterol LDL alrededor de un 8%. Pero para mantener la báscula a raya es un objetivo a largo plazo. Una meta razonable y segura es perder 1 o 2 libras a la semana. Si bien es difícil generalizar, pues cada cuerpo es diferente, para perder peso las mujeres deben tener un plan alimenticio de entre 1,000 a 1,200 calorías, mientras que los hombres deben ingerir entre 1,200 y 1,600 calorías. »»



¿CÓMO PUEDO CONTROLAR MI COLESTEROL?

1. Reduce el consumo de alimentos con alto contenido de grasas saturadas y trans como las carnes con grasa, mariscos, queso, productos lácteos enteros y grasas sólidas como la manteca.
2. Intenta que máximo el **6%** de tus calorías totales provengan de grasas saturadas.
3. Realiza un promedio de **40 minutos** de actividad aeróbica de intensidad moderada-intensa de **3 a 4 veces** por semana.
4. Incluye en tu dieta una variedad de frutas, vegetales y granos enteros. Elige productos lácteos bajos en grasas y come aves, pescado y nueces. Limita los dulces, las bebidas azucaradas, el sodio y las carnes rojas.
5. Mantén un peso saludable. Si tienes sobrepeso o eres obeso, perder peso puede ayudarte a mejorar tu perfil de lípidos.



salud: **REDUCE TU COLESTEROL**

MUÉVETE

“Ejercitarte al menos 2.5 horas a la semana es suficiente para elevar el colesterol HDL y bajar el LDL y los triglicéridos”, comenta Sarah Samann, cardióloga en Plano, Texas. Si no has estado activo, comienza despacio -bloques de 10 minutos de ejercicio ayudan-. Elige una actividad que disfrutes. Y busca un compañero, un compinche puede ayudarte a mantener el buen camino.

COME FIBRA

Alimentos como avena, manzana, ciruelas pasas y frijoles son ricos en fibra soluble, la cual evita que tu cuerpo absorba el colesterol. Algunas investigaciones muestran que las personas que comen de 5 a 10 gramos más de ella cada día redujeron su colesterol LDL. Además, comer más fibra te hace sentir más lleno, con lo cual mantendrás a raya los antojos. Solo toma en cuenta que ingerir mucha fibra en una sola comida te puede dar calambres abdominales o inflamarte. Eleva tu ingesta de manera gradual.

COME PESCADO

Trata de incluirlo en tu dieta de dos a cuatro veces a la semana. “Los ácidos grasos



Omega-3 que se encuentran en el pescado no solamente son buenos para el corazón, sino que al reemplazar la carne roja con el pescado reducirás tu colesterol al bajar tu ingesta de grasas saturadas, las cuales abundan en la carne roja”, dice Samaan. Lo malo es que ciertos pescados, como el tiburón, pez espada y caballa gigante tienen mucho mercurio, lo cual puede incrementar el riesgo de tener una afección cardíaca. En lugar de estos, elige salmón salvaje, sardinas y atún aleta azul.

COME NUECES

A pesar de ser un alimento rico en grasas, la mayoría de las nueces pueden reducir el colesterol LDL porque contienen esteroides, los cuales evitan que el cuerpo absorba el colesterol, como ocurre con la fibra. Pero no exageres, pues son ricas en calorías (una onza de almendras tiene 164).



RELÁJATE

¿Sabías que cuando te estresas tu colesterol se puede elevar hasta el techo? Relájate, olvídate de todo leyendo un buen libro o ve a tomar un café con un amigo, o haz yoga. Cualquier actividad que te relaje te ayudará a mantener a raya el colesterol. >>



PREFIERE ACEITE DE OLIVA

“Reemplazar la mantequilla por aceite de oliva puede reducir el colesterol LDL hasta un 15%, lo cual es similar a tomar una dosis baja de medicamento”, explica Samaan. Las grasas “buenas” en el aceite de oliva son buenas para el corazón. Elige aceite extra virgen, pues está menos procesado y tiene más antioxidantes, los cuales ayudan a prevenir enfermedades cardíacas.

¡PONLE PIMIENTA!

Bueno, en realidad hablamos de más cosas que sólo la pimienta, ya que otras especias como ajo, cúrcuma, jengibre, pimienta negra, cilantro y canela hacen más que condimentar la comida, también mejoran los niveles de colesterol. Hay estudios que muestran que comer medio o un diente de ajo cada día podría reducir tu colesterol un 9%. Además, añadir más especias a tu comida también reduce tu apetito, con lo cual es más fácil perder esas libras de más.


NO FUMES

“Fumar puede elevar el colesterol LDL y reducir el HDL, y dejar este hábito usualmente mejora esos números”, comenta Samaan. En un estudio, las personas que dejaron de fumar vieron un incremento del 5% en el colesterol “bueno” en un año. Y si no eres un fumador activo, toma nota que estar rodeado



de fumadores puede elevar tus niveles de colesterol “malo”.

RÍETE MÁS

Dice el dicho que la risa es la mejor medicina. Y en este caso es muy cierto pues la risa incrementa el colesterol HDL, comenta Steinbaum. ¿Necesitas ponerle buen humor a tu vida? Mira videos de mascotas tontas en internet, inscríbete a una lista de correo de un chiste al día o ve películas graciosas. 



BUGATCHI



moods of norway

7964 Melrose Ave. Los Angeles







5 CONSEJOS DE FINANZAS PARA EMPRENDEDORES

LLEVAR A CABO LA CONTABILIDAD DE TU EMPRESA PUEDE SER UNA LABOR NO PRECISAMENTE DIVERTIDA. PERO ES COMO TENER UNA PIEDRA EN EL ZAPATO, NO ESTARÁS AGUSTO -NI FUNCIONANDO BIEN- SI NO TE HACES CARGO DE LA MISMA. POR ESO, ESTE MES TE TRAEMOS CINCO CONSEJOS PARA QUE NO POSPONGAS LAS COSAS Y LLEVES AL DÍA LOS LIBROS DE TU NEGOCIO. »»

**No
espere !
a mañana**

Si bien las finanzas pueden no ser el punto fuerte de muchísimos emprendedores, los cuales prefieren ver la "imagen general" y resolver los problemas grandes, es imposible no prestar atención a este tema si quieres que tu negocio prospere. Sí, sabemos que pasar horas delante de una hoja de cálculo no es lo más divertido del mundo, pero es un "mal" necesario.

Para tratar de hacerles las cosas más fáciles hablamos con Allan Branch, de LessAccounting, para que nos diera algunos consejos sobre cómo los dueños de pequeños negocios pueden mejorar sus prácticas contables. En general, Branch resumió sus ideas en los siguientes cinco puntos:

NO PROCRASTINES

Uno de los errores más grandes que Branch ve que cometen los nuevos emprendedores es que posponen sus necesidades contables. Si no te llaman las finanzas, utilizar programas como Quickbooks puede hacer que llevar la contabilidad sea un rompecabezas, especialmente si lo único que necesitas es enviar unas cuantas facturas y supervisar unos pocos gastos.

El problema con posponer la contabilidad es que, evidentemente, no es algo que desaparezca mágicamente. Al contrario, si no pones manos a la obra el trabajo no hará más que acumularse y cada vez será más complicado. Y este es un círculo vicioso, pues mientras más embrollo sea el trabajo, más inclinado te sentirás a posponerlo.

Afortunadamente, llevar la contabilidad de un negocio pequeño es bastante simple, de acuerdo a Branch. Si divides todo en categorías pequeñas -categorizar los gastos, pagar los sueldos, enviar facturas, etcétera-, todo se vuelve mucho más manejable y te darán menos ganas de dejar las cosas para otro día.

ENTIENDE TU FLUJO DE EFECTIVO ESTACIONAL

Branch le recomienda a todos los emprendedores que entiendan su flujo de efectivo de temporada, algo que él experimenta en carne propia. Su empresa, LessAccounting, por ejemplo, tiene un pico estacional durante la temporada de impuestos, seguida de un periodo más lento que va de abril a octubre. La lección no fue fácil de aprender, pero





eventualmente Branch entendió que necesitaba reunir un colchón de tres o cuatro meses para ayudar a sortear la temporada baja.

También necesitas conocer tus ciclos de ventas. Si tienes una tienda que vende artículos de \$20 directamente a los consumidores, lo más probable es que tu ciclo de ventas sea lo suficientemente rápido, por lo cual tener una reserva de efectivo no debe ser mayor problema. Pero si estás en un giro empresa-empresa cuyo ciclo de venta dura meses, o incluso años, tener dinero extra en el banco puede significar la diferencia entre aguantar el tiempo que le toma llegar a tus manos a las ganancias de ventas pasadas o tener que bajar la cortina porque no tienes efectivo. >>

SI TIENES QUE TRABAJAR 80 HORAS A LA SEMANA, NO ERES PRODUCTIVO

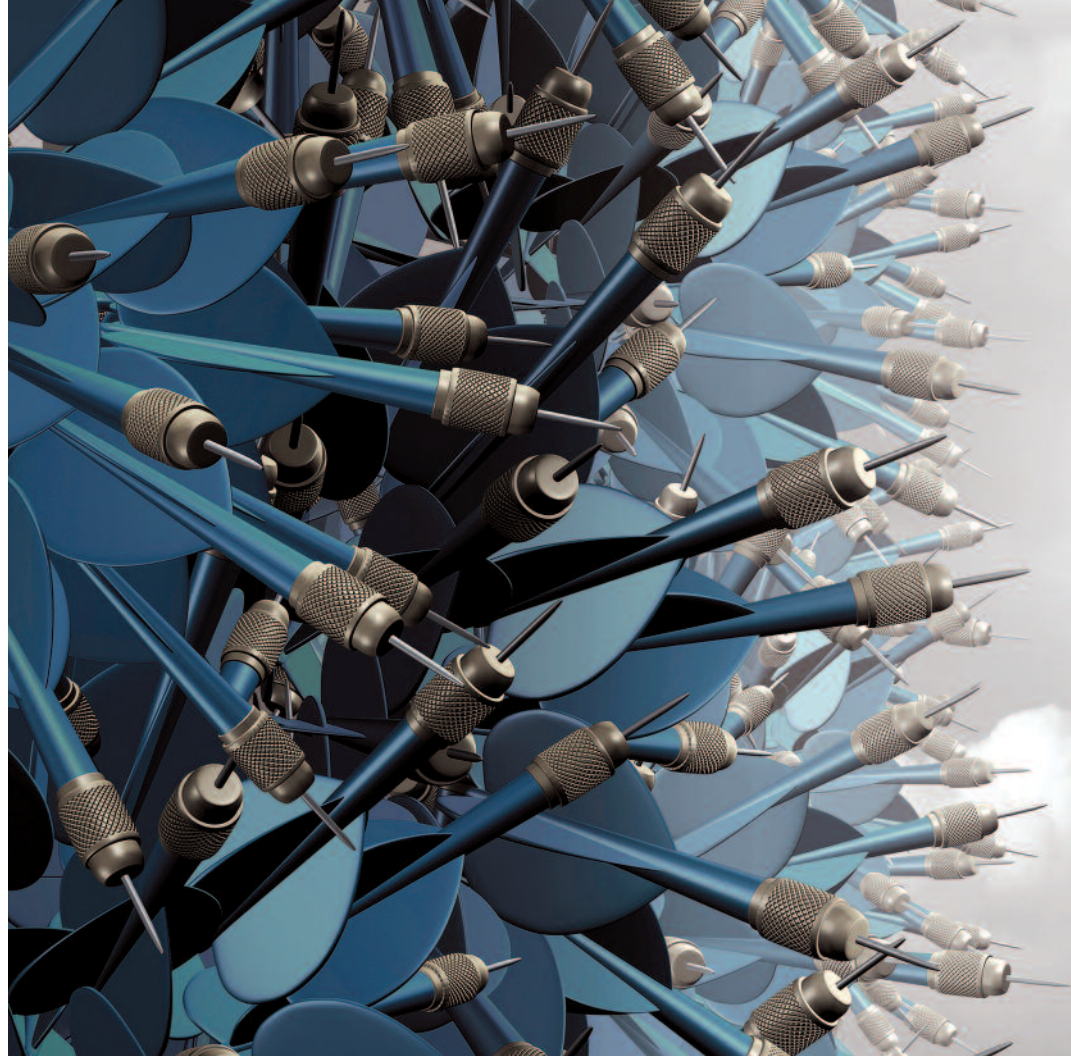
Esto te puede parecer contraintuitivo, pues cuando uno tiene un negocio propio suele dedicarle mucho más tiempo que cuando se es solamente un empleado. Pero Branch afirma que si tienes que trabajar 80 horas a la semana para mantener a flote tu negocio, no eres rentable.

Muchísimas personas comienzan su negocio trabajando a un ritmo impresionante, impulsando su empresa gracias a que le dedican todo su tiempo y energía, a costa de su salud y relaciones. Si bien esto no está tan mal durante un periodo corto, esto no debe formar parte de una estrategia a largo plazo, pues simplemente no es sostenible.

Si tu compañía está en números negros solo porque estás trabajando como burro, tus resultados van a sufrir en cuanto reduzcas tu carga de trabajo, si no es que antes te colapsas por agotamiento. Para evitar esto, es muy importante que tus costos laborales estén bien calculados. Infravalorar el tiempo que inviertes en tu negocio lastima a todos los involucrados.

ENFÓCATE EN TUS FORTALEZAS PRINCIPALES

Un problema muy habitual entre quienes están comenzando un negocio, especialmente




los proveedores de software como un servicio, es creer que necesitan hacer todo de cero. Por ejemplo, si ya tienes un programador entre tus empleados, puede ser tentador hacer que

haga aplicaciones y productos propios en lugar de invertir en soluciones que ya existen.

El problema con este enfoque es que desperdicias mucho tiempo. Puede que te ahorre unos cuantos dólares, pero el dinero que ahorras es poco comparado con lo que te cuesta dedicar el tiempo de un empleado clave a otra cosa que no sea lo que realmente le genera ganancias a tu empresa. En lugar de esto, es más rentable trabajar con proveedores y utilizar las herramientas que ellos han perfeccionado en lugar de tratar de reinventar la rueda por ti mismo.

PIDE DESCUENTOS

Por último pero no por ello menos importante, Branch recomienda solicitar un descuento. Si estás realmente corto de fondos pero quieres aprovechar las herramientas que ya existen, intenta escribirle al fundador de la empresa y pídele que te haga una rebaja (¡tienes que ser convincente!). Por supuesto, esto no siempre funciona, pero te sorprenderá ver con qué frecuencia puedes obtener cosas gratis por el simple hecho de pedir las. 





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!**

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar

**RAPIDO
Y FACIL!**



A close-up photograph of a Harley-Davidson motorcycle's front end. The image shows a large, round, chrome headlight with a clear lens, mounted on a black fairing. Below the headlight is a chrome fork and a black front fender. The background is a blurred, bright outdoor setting, possibly a road or parking lot. The overall tone is warm and highlights the metallic textures of the bike.

HORA DE VIAJAR

Harley-Davidson Street Glide
/ Street Glide Special

LA FAMILIA BAGGER DE HARLEY-DAVIDSON SE HA CONVERTIDO EN UNA EXCELENTE OPCIÓN PARA VIAJES LARGOS DESDE QUE RECIBIÓ EL FLAMANTE MOTOR MILWAUKEE-EIGHT 107 Y, PARA ESTE AÑO, TENEMOS DOS NUEVOS MODELOS: LA STREET GLIDE SPECIAL Y LA EDICIÓN DEL 115 ANIVERSARIO. »»

POR: TRANSPORTE LATINO / MANNY MARTÍNEZ

Harley-Davidson le mostró mucho cariño a la línea Softail con varios modelos y tecnologías nuevas para los modelos 2018 (y le dio las gracias a la familia Dyna en su totalidad), pero esa no fue la única en recibir amor, pues la cada vez más popular familia Street Glide se expandió para incluir la oscura Street Glide Special -que tiene varias mejoras para 2018- y la 115th Anniversary Edition, que rinde un tributo a su larga historia.

El motor Milwaukee-Eight aparece por segundo año en la alineación de motos turismo con unas contundentes 111 lb-pie y vibraciones muy amigables para el oído y las asentaderas. Nuevos detalles en la carrocería, características y esquemas de pintura abundan a lo largo de la alineación mientras Harley se enfoca en afinar sus baggers con horquillas y carenado como parte de una nueva estrategia de mercado. Echemos un vistazo.



DISEÑO

Las bagger han sido un estilo popular Desde que alguien quitó el Tour-Pak de su FLHT, recortó el parabrisas y pintó la moto de negro. La Street Glide es una moto boulevard musculosa gracias al elegante carenado Batwing de



moto: **HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDER**



Harley, el cual deja expuesta la parte inferior del faro como el muslo debajo de unos hot-pants. Más abajo, la salpicadera delantera es de tamaño completo a lo largo para protegerte de la suciedad en el camino, aunque los costados están algo recortados para lucir alguno de

los muchos rines disponibles en esta gama.

Un poco más arriba nos encontramos con que unas cubiertas de "lata de cerveza" en la horquilla protegen los tubos de la suspensión al tiempo que le dan al frente ese look musculoso característico de Harley. Arriba del

carenado hay parabrisas recortado y ahumado que define la parte superior de las líneas superiores, las cuales se mantienen muy limpias gracias a que los retrovisores están dentro del carenado.

Más atrás encontramos un tanque de seis galones, un panel de instrumentos y una cubierta que esconde el tapón de gasolina -cromados los dos-, aunque la verdad es que esta hace las veces de espejo y te refleja la luz del sol hacia los ojos. En este caso, preferimos la Street Glide Special, la cual reemplaza el cromo por pintura negro brillante. El asiento es amplio y mullido, con una distancia al piso de 26.1 pulgadas que hace las delicias de quienes no son muy altos antes de elevarse hacia el asiento del pasajero. Las maletas rígidas obligatorias te dan 2.3 pies cúbicos de espacio de almacenamiento en la versión base y la de 115 Aniversario, pero la Street Glide Special te da 0.2 pies cúbicos extra para 2018. Los posapiés y guardas del motor -en cromo o negro según la versión-. >>



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V-Twin de 1,750 cc con 111 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Seis velocidades, por correa

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Horquilla telescópica

SUSPENSIÓN TRASERA

- Doble amortiguador

PRECIO

- Desde \$20,999



CHASIS

El viejo bastidor soldado es sólido como él solo y está hecho con tubos de acero templado que forman una doble cuna, característica de las FLHT. La geometría de la dirección está diseñada para mantener una línea recta sin mayor esfuerzo gracias a un ángulo de lanzamiento de 26 grados y a un avance de 6.7 pulgadas, aunque evidentemente esto afecta el desempeño en las curvas -aunque nadie se compra una Harley para tomar una curva con la rodilla al piso, así que no hay problema-.

La suspensión trasera lleva dos amortiguadores, los cuales puedes ajustar en precarga, cosa que no puedes hacer con la horquilla delantera, ni siquiera en la Street Glide Special, aunque la tecnología de válvula de flexión dual Showa, la cual te da un excelente manejo para una horquilla que no es ajustable. La Street Glide base lleva rines forjados de aluminio Enforcer de 19 pulgadas adelante y 16" atrás, pero todos los otros modelos llevan un rin de 18 pulgadas atrás, el cual incrementa la apariencia custom y crea la ilusión de una rueda delantera sobredimensionada.

Para detener a esta moto, Harley se encomendó a Brembo, quien proveyó discos de 320 mm, dos en la rueda delantera y uno en la trasera, los cuales llevan pinzas de cuatro pistones. Hay que mencionar el sistema Reflex Linked-Brake de Harley, el cual reparte la frenada de manera electrónica entre los dos ejes para tener una frenada balanceada y un poco más estable. La edición de Aniversario tiene ABS de serie, el cual está disponible para la base y la Special como equipamiento opcional.

TREN MOTRIZ


El propulsor Milwaukee-Eight 107 es el corazón de esta máquina a lo largo de toda la gama. A diferencia de otros modelos de carretera, las Street Glide no pueden llevar el hermano mayor, el Mil-8 114. Pero la verdad es que el 107 tiene la



potencia necesaria, pues a partir de las 3,250 revoluciones por minuto entrega 111 lb-pie de torque, los cuales mueven fácilmente las 829 libras de esta moto. Y, a pesar de que tiene que mover una masa considerable, la transmisión de la Street Glide sigue empujando en quinta y sexta.

El motor tiene la clásica configuración de familia de dos cilindros en V a 45 grados, pero está enfriado por aceite y tiene accionamiento externo de las varillas de empuje, así como una versión moderna del filtro de aire "de lata de jamón". Los cilindros tienen un diámetro de 100 mm con una carrera de 111.1 mm, la cual da como

resultado un radio de compresión relativamente bajo de 10:1. Harley logró reducir la vibración del motor -otra firma de la casa-, quizá demasiado para el gusto de algunos; pero que esto no te engañe, esta moto empuja mucho más que cualquier otra Harley similar que hayas manejado antes. Por supuesto, no hay ayudas electrónicas como control de tracción de varios niveles, pero en Milwaukee han adoptado la tecnología de embrague deslizante, el cual conecta el motor con la transmisión de seis velocidades, la cual utiliza una correa dentada -silenciosa y de bajo mantenimiento- para enviar la potencia a la rueda trasera.

Por último pero no por ello menos importante, hablemos del precio. Harley usualmente basa sus precios según el color. La Street Glide base y la Special están disponibles en Negro Vivo por \$20,999 y \$25,999, respectivamente. Si quieres algún otro color de la paleta, tendrás que aflojar quinientos dolarucos más; y si lo tuyo es alguno de los paquetes Hard Candy Custom, tendrás que soltar \$23,999 y \$28,999, respectivamente. El paquete de Aniversario queda más o menos a la mitad, pues cuesta \$22,799 para la versión base y \$26,999 para la Special. 

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.



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**

96

OCTUBRE DE 2017 | TRANSPORTE LATINO



¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO



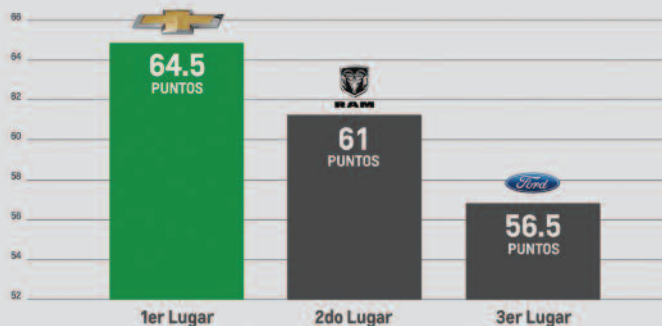
UNA Y OTRA VEZ NOS LLEGABAN CARTAS SOLICITANDO COMPAÑÍAS QUE OFRECERAN EMPLEOS PARA PRINCIPIANTES Y EXPERTOS; ES POR ESO QUE DECIDIMOS AGREGAR ESTA NUEVA SECCIÓN QUE MES A MES IREMOS ACTUALIZANDO CON LA INFORMACIÓN DE CADA EMPRESA. LA IDEA ES ACERCARLES A LAS EMPRESAS MAS RECONOCIDAS DE LA INDUSTRIA 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.

LA PRUEBA DE REMOLQUE MÁS DURA DEL MUNDO

TE ADELANTAMOS EL FINAL: DOMINÓ LA SILVERADO HD.

Cuando TFL Truck – un sitio web reconocido por sus evaluaciones y pruebas de camionetas pickup – llevó el desafío de remolque extremo de Ike Gauntlet a las carreteras montañosas del Continental Divide, una camioneta pudo más que el resto: la nueva Chevrolet Silverado 3500HD. En condiciones adversas, aceleró, frenó y rindió más que la Ford F-350 y la Ram 3500.

RESULTADOS GENERALES DE IKE GAUNTLET



BASADO EN LOS PARÁMETROS DE Puntuación DE TFL TRUCK. VISITA TFLTRUCK.COM PARA VER LA LISTA COMPLETA.



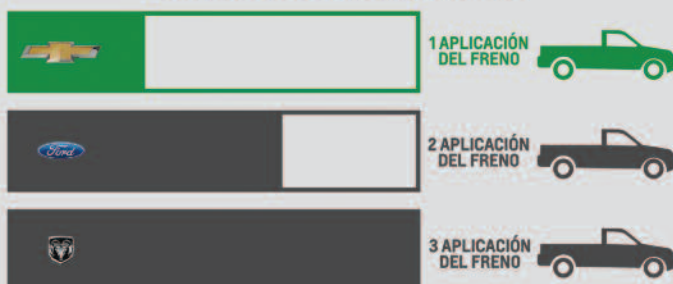
RESULTADOS EN SUBIDA DE IKE GAUNTLET



TIEMPO GENERAL PARA ALCANZAR LA CIMA DEL PASO. 7% GRADOS, 60 MPH LÍMITE DE VELOCIDAD MÁXIMA.



IKE GAUNTLET EN BAJADA APLICACIÓN DEL FRENO



CANTIDAD DE APLICACIONES DE FRENO REQUERIDAS DURANTE LA PORCIÓN EN BAJADA DE LA PRUEBA.





REMOLQUE CONFIABLE ESTÁNDAR

La Silverado ofrece funciones que te permiten acelerar más suavemente al remolcar cargas pesadas, así como ayudarte a controlar y detenerlas.



MÁS CABALLOS DE FUERZA EN SU CLASE¹

El nuevo motor Duramax[®] Diesel disponible con transmisión Allison[®] ofrece 445 caballos de fuerza y 910 lb-ft. de torque. Y la toma de aire del cofre lleva aire fresco y seco al motor para un rendimiento constante y bajas temperaturas del motor, incluso al remolcar en pendientes empinadas.



TECNOLOGÍAS AVANZADAS DE REMOLQUE

Sistema de Freno de Escape Diesel

Este sistema disponible utiliza la contrapresión del turbocompresor para reducir la velocidad automáticamente en una degradación sin que el conductor aplique los frenos.

Controlador de Freno de Remolque Integrado

Este sistema disponible te permite ajustar los frenos del remolque (si está equipado) para un rendimiento óptimo.

Trailer Camera System

Este sistema instalado por EchoMaster[®] ayuda a minimizar los puntos ciegos. Cuenta con una cámara que ayuda a conectar remolques fácilmente.

StabiliTrak[®] con Trailer Sway Control

Este sistema avanzado detecta automáticamente como se balancea el remolque y aplica los frenos del vehículo y del remolque para reajustarlo.

Modo Remolque/Arrastre

Al remolcar cargas pesadas, esta función optimiza la selección del engranaje de la transmisión automáticamente. El frenado de grado automático utiliza cambios descendentes de la transmisión para ayudar a reducir la velocidad.

¹ La clase es de camionetas pickup de tamaño completo con calificación del peso bruto del vehículo menor a 8,500 LBS.

CHEVROLET



SU PRINCIPAL DESTINO ESTÁ JUSTO AQUÍ.

Para usted, su cliente más importante está esperando en casa. Lo comprendemos bien. Es por eso que Shell ROTELLA® T4 Triple Protection® es nuestro aceite Shell ROTELLA® más avanzado que brinda protección excepcional contra el desgaste y resistencia a la oxidación 50% más prolongada que la generación anterior. Todo esto implica menos periodos de inactividad y más tiempo con los que esperan ansiosos su llegada. Para más información, visite www.rotella.com



EL ACEITE DE MOTOR QUE TRABAJA TAN DURO COMO USTED.

