

MAN TGM | ISUZU FTR | RAM PROMASTER CITY | NISSAN TITAN XD

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

SEPTIEMBRE • MAGAZINE • 2017

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



VNR 300

INDIAN
SCOUT BOBBER

VOLVO DESEA INCREMENTAR SU TAJADA DEL PASTEL EN EL TRANSPORTE REGIONAL Y PARA ELLO PRESENTA UNA NUEVA FAMILIA DE CAMIONES, LA SERIE VNR. EL VNR ES LA MEJOR OPCIÓN PARA QUIENES BUSCAN MAXIMIZAR LA CARGA ÚTIL Y NO NECESITAN PASAR LA NOCHE FUERA DE CASA



13 de septiembre de 2017.
El Nuevo Mack.

Sé el primero en verlo. MackTrucks.com/NewMack



BORN READY.



PAG. 18

VOLVO VNR 300

Volvo desea incrementar su tajada del pastel en el transporte regional y para ello presenta una nueva familia de camiones, la Serie VNR. El VNR es la mejor opción para quienes buscan maximizar la carga útil y no necesitan pasar la noche fuera de casa. Hay disponibles dos eficientes motores y la muy inteligente transmisión I-Shift, la cual te ayudará a exprimir al máximo cada gota de combustible.



26

VOCACIONAL

ISUZU FTR

Tras pasar ocho años en la congeladora, el Isuzu FTR regresa por sus fueros para elevar el estándar entre los camiones Clase 6. Este camión de cabina baja adelantada tiene una excelente maniobrabilidad y visibilidad, así como una capacidad de carga que supera a la de vehículos con el mismo GVWR.



32

DEL MUNDO

MAN TGM

MAN no es una marca muy conocida en EE.UU, en Europa tiene un sólido renombre en varios segmentos. En la distribución de 12 a 26 toneladas, el TGM es una de las opciones más interesantes. Si a esto le sumas un excelente rendimiento de combustible, tienes un campeón que te ayudará a incrementar tus ganancias.



42

UTILITARIO

RAM PROMASTER CITY

El mejor volumen de carga del segmento, énfasis en la economía de combustible, espacio y varias características que harán tu vida más fácil hacen que la Ram ProMaster City sea una de las mejores opciones para quien busca una van de carga pequeña.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

SEPTIEMBRE 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



¡QUE NO SE OXIDE!

Mantener limpio tu camión no solo hace que luzca mejor y mejora tu imagen profesional, sino que te permite mantener a raya a uno de los enemigos más temidos por todo aparato metálico: el óxido.



**DISTRACCIONES
AL VOLANTE**

No estar totalmente concentrado cuando vas al volante es una de las principales causas de accidentes en las carreteras, algo a lo que no ayudó nada la llegada de los smartphones. De ahí que el Departamento de Tránsito lleve varios años en una cruzada contra el manejo distraído.



**25 TIPS PARA
PONERTE EN
FORMA**

Cuidar tu salud es esencial para tener una buena calidad de vida. No se trata solo de vivir más tiempo sino de sentirte bien la mayor parte de tu vida. Checa esta lista de cosas que puedes hacer para mejorar tu salud.



**INDIAN SCOUT
BOBBER TL**

Indian está en pie de guerra e incrementa su portafolio de motocicletas con varios modelos para 2018. La primera de ellas es la Scout Bobber, una moto que lleva solamente lo imprescindible y con una apariencia que la separa por completo del resto de sus hermanas.

**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.

**ARBOL
PUBLISHING**

automundo

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

MODA

ESTILOHOGAR

**¿Qué pasa?
VEGAS**

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

SEPTIEMBRE 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.

SOLIDARIDAD CAMIONERA

Nunca dejaré de sorprenderme cómo los seres humanos necesitamos que ocurran tragedias como las inundaciones causadas por el huracán Harvey en el sureste de Texas para dejar de lado el egoísmo y sacar a la luz lo mejor que llevamos dentro. La solidaridad mostrada durante momentos de prueba como el reciente dejan claro que trabajar juntos es la mejor manera de lograr cosas, y de la enorme importancia que tienen los camiones. Seguramente vieron imágenes de gente que llevó sus propias lanchas y jetskis para ayudar a otras personas, pero tal vez no prestaron tanta atención a los camiones que estuvieron involucrados en los primeros esfuerzos para rescatar personas y transportar víveres.

Muchos de ellos fueron camiones militares construidos para vadear aguas profundas, entre los cuales los operados por la Guardia Nacional fueron de los primeros en acudir al rescate. Pero también respondieron rápidamente los camiones municipales y ciudadanos que prestaron sus camiones y tráileres para ayudar a sus vecinos. En la televisión pudimos ver camiones del ejército de 2.5 y 5 toneladas, cuyos altos bastidores y llantas, encendidos contra agua y elevadas tomas de aire les permitieron llegar a zonas donde otros camiones y autos quedaban varados. De hecho, algunos tractocamiones de civiles que buscaban ayudar quedaron atrapados por el agua.

Pero afortunadamente hubo ciudadanos, como Spencer Sherf, dueño de la firma Stonehenge Landscape & Design, de Kansas City, quienes tenían vehículos bien preparados para la ocasión, como el camión exmilitar de transporte pesado Oshkosh 8x8, el cual resultó ideal para los trabajos de rescate en aguas profundas. Otro ejemplo fue el del camión de la firma 8th Wonder Brewery, de Houston, un viejo modelo de 5 toneladas 6x6 que en algún momento era común ver en el ejército, el cual utilizan para promocionar su negocio. Y la verdad, no se nos ocurre una mejor manera de mostrar el lado humano de tu negocio.

Por supuesto, hubo muchos más civiles, camioneros y rescatistas que brindaron su ayuda durante días, pero con Harvey fue necesaria tanto trabajo que la generosidad se volvió cosa de todos los días. Sin embargo, lo importante no es tanto quién hizo qué, sino la clara demostración de cómo podemos salir adelante, incluso en los momentos más difíciles, si todos trabajamos juntos.

FreeportPress, Publish
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.





Conforme avanzan las tecnologías para baterías y celdas de combustible, también lo hacen las posibilidades de que los camiones eléctricos hagan su aparición en la industria, comenta Mike Roeth, director del Consejo Norteamericano para la Eficiencia en la Carga (NACFE por sus siglas en inglés). “El costo de las baterías está bajando, el peso también se está reduciendo y el desempeño se está incrementando”, comentó Roeth. “Es mejor de lo que muchos de nosotros pensábamos hace unos años”. Roeth considera que debido a la falta de infraestructura de reabastecimiento, esta tecnología podría ser más apropiada para los camiones de reparto regional y de distancias cortas. Incluso aunque se colocarán estaciones de recarga de manera estratégica, la falta de rutas predecibles en el transporte - Incluso en el mercado de carga por contrato-, representa un gran reto para los combustibles alternos. Un cambio sustancial “está a décadas de distancia, no a años”, piensa Roeth. “Tanto si es gas natural, como celdas de combustible eléctricas o de hidrógeno, Los camiones con cabinas dormitorio recorren rutas tan distintas que las nuevas tecnologías de combustible tienen más sentido para las operaciones de cabina de día”, comenta Roeth.

FUTURO VERDE

CAMIONES ELÉCTRICOS DE DISTANCIAS CORTAS

Incluso los fabricantes de camiones y motores que han invertido en el desarrollo de tecnologías eléctricas e híbridas, consideran que las aplicaciones a corto plazo son las que recorren distancias cortas, como las de traslado en puertos donde Toyota ha estado probando su prototipo de hidrógeno en Los Angeles.

El mes pasado, Cummins anunció que presen-

tará un motor completamente eléctrico para el mercado de transporte urbano en 2019 y un tren motriz eléctrico de rango extendido en el 2020. “A largo plazo, la electrificación llegará a todos los segmentos”, dijo Julie Furber, directora ejecutiva del desarrollo de negocio de electrificación de Cummins. “Estamos estudiando una hibridación suave para ganar eficiencia, pero los motores



completamente eléctricos para los camiones de arrastres largos están en un futuro muy lejano". Por su parte, Kenworth trabaja en un T680 prototipo impulsado por celdas de hidrógeno y baterías para arrastres en los puertos en el Sur de California, gracias a una subvención de \$9 millones que el gobierno les otorgó el año pasado. El camión está diseñado para tener una operación de cero emisiones gracias a que utiliza baterías de litio-ion para impulsar un motor eléctrico de rotores duales, el cual impulsa un eje trasero en tándem mediante una transmisión automatizada de 4 velocidades. Esperan que el camión esté listo para realizar pruebas este año.

"Peterbilt ve mucho interés del mercado en los vehículos cero emisiones en California, así como en el resto del país", dice Bill Kahn, ingeniero en jefe de Peterbilt. "Peterbilt y algunos socios estratégicos estamos investigando motores eléctricos para transporte en puertos y de residuos en ciudades". Debido a los avances en emisiones de diesel, Kahn piensa que los clientes de arrastres largos se beneficiarán de una "configuración híbrida en paralelo, la cual usa un generador más pequeño y un conjunto de baterías" para impulsar el vehículo hasta el 5

por ciento del tiempo "con tecnología de apagado-encendido y entrega silenciosa en la última milla" cuando no hay necesidad de usar el motor a diesel. Por otro lado, Mack está "evaluando las soluciones eléctricas" en tecnología de motores, dice Roy Horton, director de estrategia de productos de la empresa. Estas incluyen "nuestro trabajo con Wrightspeed en un camión de residuos-recolección eléctrico de rango extendido, así como un camión para traslados híbrido conectable que opera en los Puertos de Los Angeles y Long Beach".

En cuanto a Daimler Trucks, ellos están realizando "investigaciones en motores eléctricos y tecnología de monitoreo de celdas de combustible de hidrógeno en centros de desarrollo en Europa y Asia", comenta Derek Rotz, director de ingeniería avanzada. Rotz asegura que la mayor oportunidad en el mercado está "en las distancias cortas con tecnología de apagado-encendido con acceso a una infraestructura de carga" para los sistemas que utilicen baterías, que es parecido a lo que Tesla tiene en mente. "Estamos bien posicionados con nuestras tecnologías porque estamos probando en varios mercados en aplicaciones ligeras", señaló Rotz. 


KITS DE ADAPTADORES PARA BUJES

GRAN CAMPEÓN DE LOS ATA NTDC

OTC presentó nuevos kits de adaptadores de bujes para las suspensiones Hendrickson en ejes delanteros y traseros en aplicaciones de trabajos pesados. El kit para suspensión delantera OTC 4250 y el kit para suspensión trasera 4254 ya están disponibles.

El kit para suspensión delantera ayuda en el proceso de remoción e instalación para algunas suspensiones delanteras Hendrickson, incluyendo las monojoja de Paccar, de Navistar y los casquillos de giro D-pin de la Volvo monojoja. El adaptador funciona con los kits para bujes de la suspensión 4246 o 4247 para reemplazar bujes oxidados o congelados de camiones pesados de una manera más rápida y sencilla. Los adaptadores eliminan la necesidad de comprar una herramienta especial para darle mantenimiento a estos sistemas de la suspensión delantera, permitiendo utilizar la herramienta de OTC para los bujes de la suspensión trasera Hendrickson en ambos ejes.

Por su parte, el kit 4254 para la suspensión trasera funciona con los bujes PRIMAAX EX, COMFORT AIR, FCCC V Ride™ Pivot y los bujes D-Pin. Este kit trabaja con el 4274 o 4275 para reemplazar fácil y rápidamente bujes oxidados o congelados. Este kit adaptador convierte la herramienta 4274 o 4275 de la suspensión delantera en una para los bujes traseros con placas personalizadas y adaptadores para crear un kit de servicio completo para las suspensiones Hendrickson.

Los kits adaptadores incluyen una placa personalizada diseñada para proveer un ajuste exacto con las piezas de la suspensión, y adaptadores para alinear correctamente la herramienta y reducir el riesgo de dañar los bujes. Estos kits se utilizan con los sets para bujes Hendrickson OTC que ya están en el mercado y tienen un diseño que se monta directamente en la suspensión del vehículo para reducir la fatiga y hacer más simple el mantenimiento a los bujes. 





Pie de foto (izq. a der.): Fred Andersky, director de asuntos gubernamentales e industriales de Bendix Commercial Vehicle Systems; Roland Bolduc, Gran Campeón de los Campeonatos Nacionales Bendix de Manejo de Camión 2017; Kevin Burch, presidente de las Asociaciones de Transportistas Americanos y Don Egli, director de los NTDC.

Los Campeonatos Nacionales de Manejo de Camiones (NTDC por sus siglas en inglés) de las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA) se realizaron a del 9 al 12 de agosto en Orlando, Florida, y el Gran Campeón de este año fue Roland Bolduc, un conductor de East Longmeadow basado en Massachusetts quien maneja para FedEx Express. Pero ese no fue el único galardón que Bolduc se llevó a casa, pues también fue premiado con el galardón de la categoría Cabina Dormitorio.

Bolduc tiene más de 1.9 millones de millas de manejo seguro a lo largo de sus más de 36 años en la industria del transporte, de los cuales los últimos 23 han sido conduciendo para FedEx Express. Sus habilidades al volante y el conocimiento de la seguridad, equipamiento y la industria le valieron llevarse la posición de honor sobre más de otros 420 conductores.

Este fue el séptimo año consecutivo en que Bendix patrocinó el Premio Bendix Gran Campeón de los Campeonatos Nacionales de Manejo de Camión, el cual se otorga al mejor conductor de la competencia. Cada año, los NTDC reúnen a conductores profesionales de


¡FELICIDADES, ROLAND!

GRAN CAMPEÓN DE LOS ATA NTDC

todo el país, quienes compiten en nueve categorías a nivel empresa, estatal y regional.

“Bendix felicita a Roland Bolduc Por ganar el Premio Bendix Gran Campeón de los Campeonatos Nacionales de Manejo de Camión de este año y elogia a cualquier conductor que haya competido en los campeonatos de 2017”, dijo Fred Andersky, director de asuntos gubernamentales e industriales de Bendix. “Estamos orgullosos de honrar la dedicación de estos talentosos profesionales y sabemos que comparten nuestro compromiso con la seguridad en la carretera. Los Campeonatos Nacionales de Manejo de

Camión emiten una merecida luz sobre estos grandes conductores, las familias que los apoyan y el papel crítico que juegan en mantener las carreteras seguras para todos”.

Durante la competencia de este año en el centro de convenciones del Condado de Orlando, los conductores demostraron su extensivo conocimiento de la seguridad, equipamiento y la industria mediante un examen escrito, una prueba de inspección pre viaje y una competencia de manejo en una pista para demostrar sus habilidades al volante (manejo del camión, juzgar distancias, maniobrar en espacios reducidos, etcétera). 

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.



GAO REPRENDE A FMCSA

POR SU ANTICUADA TECNOLOGÍA

La Oficina General de Rendición de Cuentas (GAO por sus siglas en inglés) criticó abiertamente a la Administración Federal para la Seguridad en la Carretera (FMCSA por sus siglas en inglés) por no haber modernizado sus sistemas de información tecnológica y no lograr establecer un “marco de gestión de inversión” en tecnología de la información (IT por sus siglas en inglés). Un despiadado reporte emitido hace poco por la GAO también señala la dificultad que la FMCSA ha tenido para llevar a cabo de manera exitosa su misión al tiempo que los puestos clave -incluido el de administrador- permanecen vacantes en la admi-

nistración Trump. Durante este año, la FMCSA ha estado encabezada por la Administradora Adjunta Daphne Jefferson, una ejecutiva de servicio civil de toda la vida, después de que, Scott Darling, el anterior Administrador nombrado por Obama, renunciara a su puesto tras la llegada de Trump a la presidencia. El reporte de la GAO señala que la FMCSA “carece por completo de planes que guían los esfuerzos de modernización de sus sistemas. Específicamente, el plan estratégico de IT de la agencia carece de elementos clave. Si bien la agencia tiene un plan estratégico que describe la estrategia técnica, visión, misión y la dirección para gestionar sus programas de modernización IT, y define las metas estratégicas y los objetivos

para apoyar su misión, el plan carece de un calendario que guíe sus objetivos y estrategias relacionado con una planeación y ejecución integral de los proyectos, seguridad IT y soluciones empresariales IT innovadoras, entre otras”. De acuerdo a la GAO, el jefe de información de la FMCSA está a cargo de supervisar el “desarrollo, implementación y mantenimiento de los sistemas IT y la infraestructura clave para llevar a cabo la misión de la FMCSA”. Sin embargo, señala el reporte, la Oficina de Información y Tecnología de la agencia está “sufriendo una reorganización para establecer una Oficina para el Jefe de Información. Si bien se ha propuesto una estructura revisada, no ha sido aprobada”. Evidentemente, esto quiere decir que




EPA PODRÍA CAMBIAR REGLAS

PARA PEQUEÑOS TRANSPORTISTAS


La Agencia para la Protección del Medioambiente (EPA por sus siglas en inglés) dio a conocer el 17 de agosto que pretende reevaluar los estándares de emisiones para camiones y tráileres promulgados durante la administración Obama, los cuales están programados para entrar en vigor en los próximos años. La EPA dio a conocer un breve comunicado donde señaló que “reexaminará” los estándares de emisiones de la llamada Fase 2 relacionados a tráileres y gliders, citando “problemas significativos dados a conocer por las partes interesadas en las industrias de los tráileres y gliders”. La regla de la Fase 2, finalizada el año pasado, requiere que los fabricantes de camiones, motores y tráileres hagan avances significativos para mejorar la economía de combustible de los tractores-tráileres como una forma de reducir la emisión de gases de efecto invernadero de la industria. Los estándares están programados para entrar en vigor durante la próxima década, exigiendo una reducción del 25 por ciento en las emisiones de CO2 y consumo de combustible para los camiones y tráileres fabricados en 2027 comparados contra los modelos 2018.

La intención de la EPA de alterar la regla aplicaría solamente a las normas relacionadas con los tráileres y gliders. “En vista de los significativos problemas encontrados, la agencia ha decidido reexaminar las disposiciones de la Fase 2 para tráileres y gliders”, dijo el administrador de la EPA Scott Pruitt. “Tenemos la intención de

comenzar un nuevo proceso de legislación que incorpore la información técnica más reciente y que sea completamente consistente con nuestra autoridad bajo la Ley de Aire Limpio”. Sin embargo, Pruitt no dio a conocer cuándo la agencia comenzaría o terminaría dicho proceso. La Regla de la fase 2 fue la primera vez que la EPA solicitó a los fabricantes de tráileres que tomaran medidas para reducir las emisiones. La Asociación de Fabricantes de Camiones y Tráileres entabló una demanda contra la regla el año pasado, argumentando que la EPA no tiene la autoridad para regular a los fabricantes de tráileres. Las restricciones a los gliders de la regla habrían forzado a los fabricantes este tipo de camiones a alterar dramáticamente sus operaciones para cumplir con los estándares de la Fase 2. Fabricantes de gliders como Fitzgerald Glider Kits han intentado que el Congreso tome cartas en el asunto, argumentando que representan un porcentaje tan pequeño de las ventas de camiones que deberían estar exentos de las regulaciones de la Fase 2.

La agencia insinuó que podría alterar partes de los estándares de la Fase 2 mediante expedientes judiciales presentados durante este año. Siguiendo la demanda presentada por la Asociación de Fabricantes de Camiones y Tráileres respecto a las regulaciones relacionadas con los tráileres, la EPA señaló en abril mediante una petición en la corte que “llevará a cabo acciones que podrían obviar la necesidad de una resolución judicial”. Y el anuncio que hicieron el 17 de agosto confirma dicha intención. 

las plazas no han sido ocupadas. La GAO, que comenzó el reporte como lo requirió la ley carretera FAST del 2015, dijo que la FMCSA comenzó un “esfuerzo de modernización” IT en el 2013 que incluye tanto desarrollar nuevos sistemas como retirar los sistemas heredados para cada uno de sus cuatro áreas clave de procesos: registro, inspección, cumplimiento e implementación.

Uno de los refuerzos señalados por el reporte es el Sistema Unificado de Registro (URS por sus siglas en inglés), el cual se paralizó este año. “Cuando esté completamente implementado”, señala el reporte de la GAO, “el URS pretende reemplazar los sistemas de registro actuales con un sistema federal único en línea”. Tras la implementación del URS, otros sistemas y funciones serán retirados para agilizar el procedimiento. Esto no va a ocurrir pronto, se lee en el reporte, el cual señala que el Jefe de Información de la FMCSA “declaró que la agencia no ha determinado cuándo el URS estará totalmente operacional”. El reporte acusa a la agencia de “carecer de la adecuada visibilidad y supervisión sobre las decisiones y actividades de inversión en IT, y no puede asegurar que sus inversiones cumplan con las expectativas de costos y cronograma, y que se tomen acciones apropiadas si estas expectativas no se cumplen”. 





LOS 7 MAGNÍFICOS

MOSTRARÁN TECNOLOGÍA PARA AHORRAR COMBUSTIBLE


El Consejo Norteamericano para la Eficiencia en la Carga (NACFE por sus siglas en inglés) dio a conocer quiénes serán los conductores que estarán al volante de los camiones y tractores que participarán en el espectáculo itinerante Run on Less, un evento único en su clase que pretende mostrar la capacidad para ahorrar combustible del equipamiento moderno. Los ejes seleccionados por las flotas incluyen 6x4, 6x2, 6x2 elevables y un 4x2. Varios de los camiones están equipados con motores de 15 litros, otros con mecánicas de 13 litros y uno con un propulsor de 11 litros. Todos los camiones utilizarán transmisiones manuales automatizadas de tres diferentes proveedores. La mitad de los camiones llevarán llantas de base ancha y la otra mitad con llantas duales. Además, las flotas han seleccionado diferentes opciones para asistirlos con la reducción del ralentí. Durante las tres semanas de duración del evento, que se llevará a cabo en septiembre, Los conductores llevarán carga de diferentes locaciones a lo largo de Estados Unidos y Canadá y demostrarán como

LA NACFE SEÑALÓ QUE NO HABRÁ DOS CAMIONES IGUALES EN EL EVENTO, PARA DEMOSTRAR COMO CADA COMPAÑÍA PUEDE COMBINAR DIFERENTES TECNOLOGÍAS PARA ALCANZAR SUS METAS DE AHORRO DE COMBUSTIBLE. LOS CONDUCTORES, EMPRESAS Y VEHÍCULOS QUE PODRÁN VER SON:

1. Henry Albert, propietario-operador independiente, Albert Transport | Freightliner Cascadia Evolution Aero Xi dormitorio 2018
2. Bradley Long, Hirshbach | International ProStar SkyRise dormitorio 2016
3. Joel Morrow, Ploger Transportation | Volvo VNM62T630 dormitorio 2016
4. Clark Reed, Nussbaum Transportation | Freightliner Cascadia dormitorio 2018
5. Tommy Revell, división Frito-Lay de PepsiCo| Volvo VNM cabina de día 2017
6. Mark Risen, US Xpress | Freightliner Cascadia 2018
7. Robert Sandoval, Mesilla Valley Transportation | International LT dormitorio 2018



los camiones clase 8 pueden utilizar diferentes tecnologías para lograr la mejor economía de combustible posible. No todas las rutas han sido confirmadas, pero sabemos que algunos equipos llevarán Autopartes de El Paso, Texas, a Ellisville, Missouri. Otra flota hará entregas dedicadas para una tienda en Illinois, Indiana, Michigan, Ohio y Kentucky. También habrá un equipo que recorrerá una ruta de Laredo, Texas, a las Carolinas;

mientras que otra hará un viaje redondo de Perry, Georgia, a Charleston, Carolina del Sur. El evento inicia el 6 de septiembre y finalizará en Atlanta durante el show de Vehículos Comerciales Norteamericanos, que se realiza del 24 al 28 de septiembre. Los patrocinadores de Run on Less son SmartWay -el programa de la Agencia de Protección al Medioambiente-, Shell, PepsiCo y NACFE. 

CARTUCHO ECOLÓGICO

PARA CAMIONES PESADOS Y MEDIANOS

Como una respuesta a la demanda de sus clientes y como parte de su compromiso vigente para incrementar las prácticas de sustentabilidad, Bendix Commercial Vehicle Systems diseñó el nuevo cartucho roscado de secado de aire GC, el primero en su tipo para la industria norteamericana de camiones pesados en utilizar desecante reciclado. Siendo el único refabricante de secado de aire en la industria que reprocesa su propio desecante quiere decir que, con el GC, Bendix puede garantizar el desempeño de una pieza original con un cartucho de reemplazo tasado para los clientes de posventa. El Bendix GC (Green Cartridge) llegó a las tiendas el 20 de agosto. "Muchas flotas y propietarios operadores nos han dicho que trabajan duro para mantener los ciclos de vida de largo plazo de sus camiones; así como clientes que son los segundos o terceros dueños de camiones usados", comenta Richard Nagel, director de mercadotecnia y soluciones al cliente de Bendix. "Y una de las cosas que nos han dicho es que realmente quieren un cartucho roscado de posventa que tenga la confiabilidad de Bendix".

El Bendix GC puede utilizarse en cualquier



secador de aire norteamericano que utilice un cartucho estándar de 39 mm con rosca derecha, aunque Nagel señaló que no es apto para aplicaciones que requieran un filtro coalescente de aceite. El desecante, ese material dentro de los cartuchos de secado de aire que atrae la humedad durante el ciclo de carga y libera dicha humedad durante el ciclo de purga, necesita ser resistente para las aplicaciones de camiones. Esto porque a lo largo de miles de ciclos al año se somete a ciclos de presión, altas temperaturas, vibraciones y está expuesto a un aire saturado de hume-

dad y a aerosoles de aceite que vienen del compresor del camión. Gracias a las décadas de experiencia fabricando tecnologías de aire para vehículos comerciales, Bendix ha logrado crear un desecante que otorga la mejor protección bajo las condiciones más demandantes.

"Hemos estado refabricando nuestro desecante por más de 20 años y continuamos invirtiendo para mejorar el proceso", dijo Nagel. "El Bendix GC refleja esto, con un rango de desempeño que está cerca de la eficiencia de secado de aire de nuestros cartuchos originales. De hecho, nuestra mezcla refabricada de desecante funciona mejor a largo plazo que los desecantes nuevos que utilizan otros cartuchos de la competencia". Bendix calcula que cada año se desechan más de 500,000 cartuchos roscables de secado de aire en el país, los cuales contienen alrededor de un millón de libras de desecante. El Bendix GC puede ayudar a reducir la cantidad de material que llega a los basureros y reducir el impacto ambiental de la fabricación de cartuchos y desecantes nuevos. Además, el GC se vende como nuevo sin ningún recargo, acorde con el objetivo a largo plazo de la empresa en evitar que sus cartuchos roscables lleguen a los basureros. 



¿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



COMDATA
Payment Innovation

© 2017 Comdata. All Rights Reserved





NACE UNA LEYENDA

VOLVO VNR 300

VOLVO DESEA INCREMENTAR SU TAJADA DEL PASTEL EN EL TRANSPORTE REGIONAL Y PARA ELLO PRESENTA UNA NUEVA FAMILIA DE CAMIONES, LA SERIE VNR. EL VNR ES LA MEJOR OPCIÓN PARA QUIENES BUSCAN MAXIMIZAR LA CARGA ÚTIL Y NO NECESITAN PASAR LA NOCHE FUERA DE CASA. HAY DISPONIBLES DOS EFICIENTES MOTORES Y LA MUY INTELIGENTE TRANSMISIÓN I-SHIFT, LA CUAL TE AYUDARÁ A EXPRIMIR AL MÁXIMO CADA GOTTA DE COMBUSTIBLE. »

Los últimos dos años han sido quizá los más interesantes de la última década en la industria del transporte, ya que hemos visto la llegada de varios modelos nuevos de diferentes marcas. International debutó tres nuevas Series, la RH para transporte regional, la LT para arrastres largos y la HX para aplicaciones vocacionales; Freightliner presentó el nuevo Cascadia, Mack presentará un nuevo modelo vocacional a mediados de septiembre; y Volvo no se ha quedado dormido en sus laureles, pues en 2017 debutaron un nuevo VNL que seguramente será una de las

opciones más interesantes para carretera y del que hablaremos más adelante, y también otro modelo para transporte regional, la Serie VNR, cuyo modelo 300 nos ocupa este mes.

Volvo define a la Serie VNR como el futuro del transporte regional, ya que brinda productividad y eficacia con las comodidades de calidad y de larga distancia. Cuenta con un nuevo diseño exterior que es imposible de ignorar. Curvas características que mejoran el flujo de aire e iluminación LED de última generación que brinda mejor visibilidad y menor necesidad de mantenimiento. En el interior,

los asientos se optimizaron para ser aún



más ergonómicos, mientras que un nuevo tablero y volante brindan controles e información de forma eficaz al conductor para minimizar las distracciones.



EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Volvo D11 de 10.8 litros con 325 a 425 HP y 1,250 a 1,550 lb-pie
- Volvo D13 de 12.8 litros con 375 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Manual automatizada I-Shift de 12 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

americano **VOLVO VNR 300**



DISEÑO

El Volvo VNR 300 tiene la clásica apariencia de los camiones de la marca sueca, con una enorme parrilla dominando el fren-

te, la cual está atravesada de manera diagonal por una franja cromada con el logotipo de Volvo en el centro. El cofre es corto y se inclina hacia abajo, lo cual te da una exce-

lente visibilidad al circular por espacios con mucho tráfico; algo a lo que también ayuda el gran parabrisas y las ventanas de buen tamaño.

Todos los VNR llevan faros de LEDs en las luces bajas y altas, al igual que las direccionales, las de posición y las de estacionamiento; muy acorde con los tiempos, los faros también incluyen luces de día, también de LEDs. Las anchas salpicaderas no solo le dan un aspecto más robusto, sino que el paso de rueda de hasta 50 grados y la distancia de la defensa al fondo de la cabina (BBC por sus siglas en inglés) de solo 113 pulgadas del VNR 300, le dan una excelente maniobrabilidad al hacer entregas en la ciudad. »



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



El Volvo VNR 300 lleva una cabina de día, lo cual maximiza la carga útil y la maniobrabilidad, pero lo hace apto solamente para trabajos de un día. Si quieres pasar la noche fuera de casa, entonces tendrás que elegir entre el VNR 400, con un dormitorio de techo plano que es ideal para camiones cisterna y de cama plana, y el VNR 640, que lleva un dormitorio de techo medio y tiene más espacio en el habitáculo.

INTERIOR

Entrar y salir es muy sencillo gracias a que las puertas miden más de 3 pies de ancho, más de 4 de alto y tienen una apertura completa de 70 grados, así como manijas de agarre colocadas de manera ergonómica. El interior está organizado para que los conductores de recorridos diarios continúen productivos y cómodos. La combinación de un asiento ergonómico, un parabrisas panorámico y un cofre corto con leve inclinación dan una excelente visibilidad cuando se viaja por las calles congestionadas de la ciudad.

Como no hay dos conductores exactamente iguales, Volvo equipó al VNR con la nueva dirección Position Perfect, que consiste en que puedes modificar la posición del volante-multifunción, claro- en tres rubros: altura,



profundidad e inclinación. Esta última característica hace que encontrar la posición ideal de manejo sea sencillo, sin importar el físico de los choferes que se pongan al volante.

La suspensión de aire de la cabina y los

resortes neumáticos montados fuera de borda, los amortiguadores y la barra estabilizadora que ofrece Volvo ayudan al conductor a tener una marcha suave. El nuevo panel de instrumentos combina. »

©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





indicadores tradicionales bien organizados con una pantalla a color LCD de alta definición de cinco pulgadas. La pantalla LCD programable puede configurarse para mostrar una amplia gama de alertas de datos y configuraciones del sistema del vehículo. Los asientos de VNR se diseñaron tras una extensa investigación sobre ergonomía. Desde los conductores más pequeños a los más grandes se beneficiarán de la ubicación de asientos optimizada, la mayor gama de ajustes y los controles de fácil acceso. Además, el refrigerador opcional incorporado bajo el asiento del pasajero brinda almacenamiento en frío, de fácil acceso desde el asiento del conductor, para tentempiés y bebidas.

SEGURIDAD


Volvo es una empresa reconocida por su seguridad, y el VNR 300 no es la excepción a la regla. Entre los sistemas que incorpora está el de asistencia activa al conductor, el cual envía advertencias auditivas y visuales si se detecta un objeto inmóvil metálico al frente del vehículo e incluso aplica los frenos al rodar a más de 15 mph si el conductor no reacciona. También encontramos el sistema de advertencia de salida de carril y el de advertencia de colisión frontal, además de los ya básicos ABS y control de estabilidad.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Volvo puso dos mecánicas para impulsar a la nueva Serie VNR, las cuales cumplen con las normas EPA 2017. Si bien estamos hablan-

do específicamente del VNR 300, el resto de la familia comparte los mismos motores. El primero de ellos es el Volvo D11, un motor con un bajo peso que ofrece el rendimiento de una mecánica más grande, cuyo rango de potencia que va de los 325 a los 425 HP, y un torque que oscila de 1,250 a 1,550 lb-pie.

La otra opción es el versátil Volvo D13, el cual tiene una potencia que va de los 375 a los 500 HP y un par motor que se mueve de las 1,450 a las 1,850 lb-pie. Los niveles XE, Eco-Torque y Dual Torque brindan un torque de salida de "doble personalidad" para quienes desean tener el ahorro de combustible un torque menor con el rendimiento sólido de un torque mayor.

En cuanto a la transmisión, la recomendada por Volvo es la manual automatizada I-Shift de 12 velocidades, la cual es muy eficiente. Especialmente la versión más reciente, la cual incluye herramientas y software actualizados, mayor durabilidad y un nuevo freno de contraje para un rendimiento mejorado y cambios más suaves y rápidos. También están disponibles una versión de uso rudo y dos cajas más con relaciones superlentas de 13 y 14 velocidades. Ahora que si lo tuyo es utilizar el clutch, puedes optar por cualquiera de las Eaton Fuller de 10, 13 o 18 velocidades. 



americano **VOLVO VNR 300**

■ 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





AVE FÉNIX

ISUZU FTR

TRAS PASAR OCHO AÑOS EN LA CONGELADORA, EL ISUZU FTR REGRESA POR SUS FUEROS PARA ELEVAR EL ESTÁNDAR ENTRE LOS CAMIONES CLASE 6. ESTE CAMIÓN DE CABINA BAJA ADELANTADA TIENE UNA EXCELENTE MANIOBRABILIDAD Y VISIBILIDAD, ASÍ COMO UNA CAPACIDAD DE CARGA QUE SUPERA A LA DE VEHÍCULOS CON EL MISMO GVWR. ADEMÁS, LLEVA UN MOTOR EFICIENTE Y AMIGABLE CON EL MEDIO AMBIENTE. ¿QUÉ MÁS SE PUEDE PEDIR? »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

Isuzu es la compañía importadora de camiones comerciales que más éxito ha tenido en Estados Unidos en los últimos treinta años. Y esto es algo que pretenden retomar con la presentación de su nuevo Clase 6, el FTR. El camión, que llegará las calles como un modelo 2018, quedó en la congeladora cuando General Motors pasó por un oscuro periodo en el 2009 en el que rozaron la bancarrota. Pero en el 2015 GM e Isuzu se asociaron, tras lo cual la marca de Flint, Michigan, revivió su línea de camiones medianos, lo cual dio pie a que descongelaran el FTR. Para que se den una idea de lo exitosa que es la empresa, a pesar de que estuvieron ocho años sin producir un camión de la Serie F, hay 25,000 unidades de esta familia en las calles.

El FTR 2018 se construye en Michigan y es el primer camión de la compañía en ser diseñado y construido en Estados Unidos. Bajo el cofre, o bajo la cabina mejor dicho, encontramos un motor a diésel de cuatro cilindros con una cilindrada de 5.2 litros y 215 caballos de

fuerza, el mismo que lleva el mayor de la Serie N, pero con una transmisión automática de seis cambios Allison con 70 libras pies más de torque, es decir, 520 lb-pie. Isuzu eligió utilizar la transmisión Allison 2550 en lugar de la 2500 porque aquella tiene una velocidad de estacionamiento (parking), lo cual la hace más segura para los conductores con poca experiencia en frenos de aire.

DISEÑO

El Isuzu FTR 2018 Está diseñado para aplicaciones de reparto urbanas como camiones de bebidas, con caja cerrada o refrigerados, y esa capacidad sale a relucir en espacios reducidos. Los dirigentes de Isuzu esperan que dichas aplicaciones conduzcan a un crecimiento de la marca en los próximos años. En el 2016, el porcentaje del mercado para



vocacional: **ISUZU FTR**



Isuzu era del 85 por ciento (¡nada más!), y conforme los hábitos de consumo de los clientes evolucionen, su apuesta es que la venta de camiones medianos rebasará a la de camiones pesados.

El acercamiento de los diseñadores de Isuzu es totalmente práctico, pues en el FTR la forma sigue a la función. La cabina es cuadrada, con un enorme parabrisas que te

garantiza una excelente visibilidad, algo a lo que también contribuyen las grandes ventanas y el tamaño de los espejos retrovisores. Para acceder al motor hay que levantar la cabina, aunque para llenar el tanque del anticongelante basta levantar una pequeña tapa (¿el cofre?) en la parte superior de la parrilla.

Están disponibles ocho distancias entre ejes, que van de las 152 a las 248 pulgadas,

las cuales pueden llevar carrocerías de 14 a 30 pies a la altura de las rampas. Además, el paso de rueda de 50 grados facilita enormemente la maniobrabilidad del camión. Con una clasificación de peso bruto vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 25,950 libras, el FTR tiene una tolerancia de carrocería/carga útil de hasta 15,690 libras, aproximadamente 3,000 libras más que el NRR. »



INTERIOR

A pesar de su gran altura, entrar a la cabina del FTR es fácil gracias a los amplios escalones y a la generosa apertura de la puerta. En el interior encontramos tres asientos individuales, aunque el de enmedio es más pequeño y no tiene cabecera. El del conductor queda separado de los otros dos por una pequeña consola, donde se encuentran ubicadas la palanca de la transmisión y la del freno neumático de estacionamiento.

El asiento del conductor tiene suspensión neumática y es totalmente ajustable, lo que lo hace muy cómodo. Además, como la disposición de los instrumentos e interruptores es similar a la de la Serie N, la transición de una a otra será muy sencilla para quienes tengan experiencia con la segunda. El asiento de en medio se dobla hacia el frente, por si lo quieres usar a modo de mesa, y detrás de la fila de asientos hay un espacio de almacenamiento de unas 20 pulgadas hacia la pared de la cabina, por lo cual hay mucho lugar para guardar cosas.

El panel de instrumentos es muy sencillo, con un velocímetro y un tacómetro de tamaño grande, y otros cuatro indicadores más pequeños, entre los que encontramos el de temperatura del motor y nivel del combustible. Además, hay una pequeña pantalla en color verde en la parte central superior. Otras amenidades incluyen un espejo lateral que mira hacia el piso en la parte superior de las puertas, y una consola en la parte superior de la cabina, donde hay un par de espacios para guardar cosas.

MOTOR Y TRANSMISIÓN


En el 2009, el FTR llevaba un motor diesel de 7.8 litros, el segundo más grande en un camión Clase 6 en aquella época, el cual erogaba 215 caballos de fuerza y 560 lb-pie. Adelantamos el reloj ocho años y nos encontramos con que el FTR 2018 también tiene 215 HP y un torque un poco menor de 520 lb-pie. La enorme diferencia es que estas cifras las logra con un motor diesel de 5.2 litros, que es litro y medio más pequeño



que los de sus rivales pero ofrece la misma cantidad de torque que otros modelos comparables, a excepción de las 675 lb-pie del Ford F-650. Esto es posible gracias al empleo de un turbocargador, lo cual además de ayudar a obtener una mayor potencia con un menor desplazamiento, facilita el cumplimiento con las cada vez más estrictas normativas ambientales.

Por supuesto, el consumo es un tema crucial en el transporte comercial y si bien aún no hay cifras oficiales definitivas, el promedio de consumo del FTR ronda las 9.2 a 10 millas por galón. Con esto, la autonomía está asegurada, pues los tanques de combustible pueden ser de 50 o de

100 litros. En cuanto a la transmisión, el camión lleva una caja automática Allison de la serie 2550 de seis velocidades. En cuanto a la confiabilidad, el motor tiene una durabilidad B10 de 310,000 millas, lo cual quiere decir que el 90% de los motores deben alcanzar ese millaje antes de necesitar una renovación.

Isuzu espera producir aproximadamente 1,200 camiones FTR este año, cifra que con toda probabilidad superarán en la primera mitad del próximo año, ya que lo poco que hemos visto del Isuzu FTR 2018 nos permite afirmar que el regreso de la marca al segmento de camiones medianos seguramente será todo un éxito. 



vocacional: **ISUZU FTR**

30

SEPTIEMBRE DE 2017 | TRANSPORTE LATINO



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

REY DEL REPARTO

MAN TGM

SI BIEN MAN NO ES UNA MARCA MUY CONOCIDA EN ESTADOS UNIDOS, EN EUROPA TIENE UN SÓLIDO RENOMBRE EN VARIOS SEGMENTOS. EN EL DE LA DISTRIBUCIÓN DE 12 A 26 TONELADAS, EL TGM ES UNA DE LAS OPCIONES MÁS INTERESANTES; ESPECIALMENTE EN LAS CIUDADES CON CALLES ESTRECHAS. SI A ESTO LE SUMAS UN EXCELENTE RENDIMIENTO DE COMBUSTIBLE, TIENES UN CAMPEÓN QUE TE AYUDARÁ A INCREMENTAR TUS GANANCIAS. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Después del rediseño que lo puso al día con el resto de los camiones de la familia MAN, el TGM actualizó su aspecto para competir en las grandes ligas del transporte en el siglo XXI. Sus principales cualidades son un gran volumen y alta capacidad de carga, así como un manejo sorprendentemente dócil para un vehículo de su tamaño. Es un vehículo para distribución entre 12 y 26 toneladas altamente versátil cuyo diseño, además de hacerlo bien parecido, mejora la eficiencia en el consumo de combustible, lo cual, aunado al nuevo motor Euro 6 y a un chasis resistente pero ligero, hace que exprima al máximo cada gota de

diesel que consume.

El TGM admite una multitud de aplicaciones por la práctica trama de orificios y el borde superior del bastidor plano. Por eso es especialmente fácil montar rápida y económicamente estructuras y carrocerías sobre el bastidor, sin los orificios que de otra manera serían necesarios, afectando la protección anticorrosión. Con suspensión neumática y tracción total, los tractores de 13 y 18 toneladas tienen la capacidad de afrontar las aplicaciones más exigentes con los ejes; aunque los verdaderos "caballos de batalla" son los de 22 y 26 toneladas. Con un eje de arrastre dirigido en la versión 6x2-4 o un eje doble, así como un chasis muy bajo, resultan extraordinariamente flexibles y fáciles de maniobrar. >>



del mundo: **MAN TGM**



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



INTERIOR

Hay cuatro tipos de cabina en el TGM: C, L, LX y Crew. La C es la más pequeña y es ideal para quienes hacen entregas diarias. Gracias a que la altura de acceso es baja y a que las puertas se abren bastante, es fácil entrar a ella. La L ofrece más comodidad que la C y tiene una cama detrás de los asientos así como un amplio espacio de almacenamiento. La LX es la mejor equipada de todas, tiene un techo más alto que permite pararte dentro de la cabina y una segunda cama disponible de manera opcional, pero si no la necesitas puedes pedirlo mejor con un compartimento de almacenamiento multifuncional. La Crew Cab tiene cuatro puertas, algo inusual, con espacio hasta para siete pasajeros (3 adelante y 4 atrás), los cuales viajan seguros con cinturones de tres puntos. Además, hay varios compartimentos para mantener el orden en la cabina.

Acceder al interior es fácil gracias a los anchos escalones antideslizantes e ilumina-



dos (como opción). El tablero ahora resulta más fácil de leer gracias a un nuevo arreglo ordenado y nítido. Además, para asegurar que el conductor se encuentra cómodo en cualquier situación climática, este camión ligero lleva un sistema automático de aire acondicionado que regula la temperatura para garantizar un clima idóneo para incrementar el rendimiento y la productividad. El rediseñado habitáculo presenta franjas de

aluminio cepillado, superficies de plástico granulado y manijas cromadas de satén que crean una sensación casi de lujo, algo nada común en un camión de trabajo.

La cama del modelo LX tiene una base de cinco secciones y es decentemente cómoda. El espacio de almacenamiento en las cabinas L y LX permite al copiloto estirarse y descansar mientras el camión se encuentra estacionado. Extendido a la mitad, ofrece un espacio muy prác-



tico para guardar cosas con un volumen de 200 litros. Por último, pero no por ello menos importante, los asientos son bastante cómodos y puedes elegir entre una amplia variedad que va de los fijos básicos, unos con suspensión neumática o los mejores, con soporte lumbar y calefacción. Además está disponible como opción un sistema de aire acondicionado con control automático de temperatura que mantiene agradable el ambiente de la cabina en todo momento. >>

**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.

MOTORES Y TRANSMISIÓN


Todos los camiones MAN cumplen con la norma Euro 6 y el corazón del TGM es un seis cilindros de 6.9 litros con potencias entre 250 y 340 HP, el cual exprime al máximo cada litro de combustible y tiene el poder necesario para realizar cualquier trabajo. En cuanto a las transmisiones, está disponible una caja manual de nueve velocidades o una semi-automática TipMatic de doce relaciones.

SEGURIDAD

El TGM también cuenta con sistema electrónico de frenado (EBS) y asistente de frenado que garantiza recorridos de frenado cortos en caso de tener que detener el camión rápidamente. Los sistemas inteligentes de asistencia al conductor y seguridad como el programa de estabilidad ESP y el control de vía LGS opcional se aseguran de que el vehículo se mantenga eficazmente en el carril. Además, está disponible de modo opcional una luz de curvas, la cual proporciona visibilidad adicional que se agradece especialmente cuando el cansancio empieza a dejarse sentir. El sistema de espejos retrovisores está diseñado de manera que al mirar hacia atrás no quede casi ningún punto ciego.

Otro sistema de seguridad activa que resulta bastante útil es el Sistema de Control de Carril, el cual avisa al conductor cuando este abandona su carril de manera involuntaria. Además, el asistente de frenado de emer-



gencia (EBA por sus siglas en inglés) tiene como objetivo prevenir o mitigar accidentes graves por alcance especialmente cuando la carretera se despeja -pues estudios han confirmado que es cuando más se producen los choques por alcance-; el EBA reacciona al acercarse el camión tanto a los vehículos precedentes como a posibles obstáculos de la carretera. Si se detecta peligro de choque y el conductor no responde a las advertencias emitidas, entonces el EBA inicia una frenada de emergencia. 





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





¿QUIERES SER

CAMIONERO?

1. MANTÉN TU DISTANCIA

No ir pegado al coche de adelante, sin importar la velocidad, es clave. Por supuesto, mientras más rápido vayas será necesario más espacio. Mismo caso cuando las condiciones climáticas sean adversas. Este consejo aplica con mayor vehemencia cuando el otro vehículo es un camión. No ruedes al lado de uno a menos que lo estés rebasando y mantén una distancia prudencial con el que va enfrente. Si estás demasiado cerca, no podrás ver lo que ocurre más adelante, por lo cual tampoco podrás prevenir y solo te quedará reaccionar, lo cual reduce drásticamente tu tiempo de reacción.

2. SÉ PACIENTE

Cuando tienes prisa, es más fácil tomar malas decisiones. Así que en lugar de tener que contar hasta 1,000 para no perder los estribos, procura salir con anticipación en cada viaje.



3. MANTENTE ALERTA

Presta atención a lo que te rodea de modo que puedas identificar un peligro potencial antes de que estés rodeado de gente reaccionando a él. Mira a la distancia, a los lados y revisa tus espejos retrovisores con frecuencia.


4. MANTÉN TU VELOCIDAD

A muchos nos dijeron que el carril de enmedio es el más seguro, pero si no vas a la velocidad indicada en las señales, es mejor hacerlo por el carril de la derecha. De otro modo tienes a gente rebasando por ambos lados, de los cuales seguramente alguno sufrirá de "furia del camino" y pretenderá enseñarte una lección por haber osado hacer más lento su camino. Más vale prevenir que lamentar.

5. SÉ CORTÉS

Dice el dicho que lo cortés no quita lo valiente y aplica perfectamente en la carretera. No actúes como si fueras el dueño del camino, por ejemplo, circulando en el carril de la izquierda cuando claramente no eres el vehículo más rápido.

MANEJO DEFENSIVO

CONducir a la defensiva es una habilidad que te ayudará a prevenir accidentes cuando operes tu vehículo, haciendo tu viaje más seguro sin importar lo largo del trayecto. En pocas palabras, manejar a la defensiva quiere decir tomar en cuenta el potencial que tienen el resto de conductores de cometer errores, y estar preparado para ello. Por eso, aquí te damos unos cuantos consejos y técnicas para que reduzcas al mínimo los accidentes. 





CON GENES EUROPEOS

RAM PROMASTER CITY

EL MEJOR VOLUMEN DE CARGA DEL SEGMENTO, ÉNFASIS EN LA ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE, ESPACIO Y VARIAS CARACTERÍSTICAS QUE HARÁN TU VIDA MÁS FÁCIL HACEN QUE LA RAM PROMASTER CITY SEA UNA DE LAS MEJORES OPCIONES PARA QUIEN BUSCA UNA VAN DE CARGA PEQUEÑA. >>

POR: TRANSPORTE LATINO / STEVE STURGESS

Si alguien sabe cómo hacer vehículos de reparto pequeños, esos son los fabricantes de coches europeos, pues los reducidos espacios de las ciudades del Viejo Continente hacen muy poco práctico -y a veces imposible- surcar las calles para repartir mercancía. Por ello, no sorprende que la Ram ProMaster City, basada en la Fiat Doblò, sea una de las alternativas más interesantes del segmento.

Como no podía ser de otra manera en un vehículo utilitario, no encontrarás mayores concesiones al lujo en la ProMaster City, nada de alfombras mullidas o escapes cromados; aquí lo que importa es la capacidad de carga, volumen interior, economía de combustible y el costo total de propiedad. Ciertamente, no fue ninguna sorpresa la decisión de la división de Ram de incursionar en este segmento, que actualmente tiene otros cuatro integrantes: la Chevrolet City Express, la Ford Transit Connect, la Nissan NV200 y la recientemente llegada Mercedes-Benz Metris.

La ProMaster City está disponible en versiones de carga, que ahora se llaman Tradesman, y de pasajeros, nombradas Wagon, con dos niveles de equipamiento en cada una, dando un total de cuatro configuraciones posibles. El precio arranca en \$23,495 para las Tradesman y en \$24,595 para las Wagon.



DISEÑO

El frente está dominado por una voluminosa defensa y un cofre inclinado; pero una de las características que más llama la atención es la elevada posición de los faros, la cual los mantiene protegidos en choques a baja velocidad; y es que los años de experiencia en Europa le enseñaron a los ingenieros que estos vehículos ten-

drán muchos impactos delanteros suaves a lo largo de su vida. Es lógico suponer que reemplazar solamente la defensa y la parrilla debe ser mucho más barato que hacerlo con los faros. Es un hecho que la apariencia no es el punto fuerte de la ProMaster City, pero tampoco lo es de ninguno de sus rivales.

El acceso a la zona de carga por la parte



utilitario: **RAM PROMASTER CITY**



posterior es mediante dos puertas abatibles de tipo 60/40, las cuales abren a 90 o 180 grados; también hay dos puertas corredizas en los costados que hacen que cargar o descargar algo sea muy sencillo. Aún no nos hemos puesto al volante, pero el amplio parabrisas y el cofre inclinado deben brindar una buena visibilidad, a la cual también contribu-

yen los espejos retrovisores.

INTERIOR

Es evidente que la directriz que guió a los ingenieros de Ram al diseñar el habitáculo era funcionalidad, pues todo lo que hay en la cabina de la ProMaster City cumple una función. El tablero tiene varios espacios para

almacenar objetos y una consola central grande, donde está colocado el sistema de infotención Uconnect. Por su parte, el volante tiene varios botones para controlar dicho sistema y para modificar la información que se despliega en la pantalla del panel de instrumentos. Pero pasemos al tema realmente importante: el área de carga. »





La parte posterior está diseñada para llevar mercancía y equipo de todo tipo, desde herramientas para soldar hasta un pastel de bodas. Los 131.7 pies cúbicos del área de carga son bastante prácticos gracias a que la longitud, altura del techo y la baja altura del piso (87.2, 51.8 y 48.4 pulgadas, respectivamente) facilitan el trabajo, pues es lo suficientemente ancha como para alojar un pallet. La capacidad de carga máxima es de 1,883 libras. En cuanto a configuraciones, la Ram ProMaster City está disponible en versiones de carga y de pasajeros. En otras palabras, lo que la segunda representa es la posibilidad de llevar a cinco personas, con un muy respetable espacio restante de cuatro pies de carga atrás. Sin duda, será una opción muy interesante para quien esté pensando comprar un vehículo como taxi. La versión de carga está lista para trabajar, pues Ram tiene varias repisas y racks para herramientas hechos a la medida -además de equipamiento personalizado Mopar-.

MOTOR Y TRANSMISIÓN


Ram apostó por un motor conocido -y solamente uno-, el Tigershark de cuatro cilindros y 2.4 litros que tiene 178 HP y 174 lb-pie. En el seg-



mento comercial la cifra que más importa es la del consumo de combustible y, aunque sus 21 mpg se quedan algo lejos de las 24 de la Nissan NV200 -la reina del segmento-, las 29 millas por galón en carretera igualan la cifra de la Ford Transit Connect con motor 2.5 litros y quedan apenas 1 milla por debajo de las 30 mpg de la que lleva el propulsor EcoBoost. En cuanto a la transmisión, se trata de una caja automática de nueve velocidades, que si bien parecen demasiadas para un vehículo de estas características, ayudan a mejorar las cifras de consumo de combustible.

MANEJO

Ram dice que la ProMaster City tiene un manejo "ágil urbano" y, si tomamos en cuenta que la suspensión trasera es independiente -y no rígida como la de sus rivales-, además del hecho de que lleva dirección asistida de piñón y cremallera (en lugar de los sistemas eléctricos de Nissan y Ford), tienen algo de razón. más aún si consideramos su reducido diámetro de giro de 32 pies, el cual es especialmente útil en el congestionado espacio ciudadano.

Sin embargo, ágil es una palabra demasiado optimista para un vehículo más alto que ancho, por lo que competente nos parece una elección más adecuada. Como es de esperarse, hay algo de balanceo al tomar curvas cerradas o cambiar rápidamente de carril. Eso sí, hay que reconocer que la sensación de manejo resulta bastante agradable para un vehículo comercial. 

EN DETALLE FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 4 cilindros de 2.4 litros, 178 HP y 174 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 9 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente de doble brazo

PRECIO

- Desde 23,495 dólares

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

BICHO RARO

NISSAN TITAN XD

SITUADA ARRIBA DE LAS PICKUPS DE MEDIA TONELADA Y ABAJO DE LAS DE TRES CUARTOS, LA NISSAN TITAN XD ES UNA MEZCLA DE LAS CARACTERÍSTICAS DE AMBOS SEGMENTOS. HAY DOS MOTORES DISPONIBLES, TRES CABINAS Y UNA LARGA LISTA DE EQUIPAMIENTO QUE PUEDEN CONVERTIRLA EN UNA CAMIONETA CAPAZ PARA LLEVAR ALGO LOS FINES DE SEMANA, PERO NO TANTO PARA TRABAJAR.



POR: TRANSPORTE LATINO / EDGAR IORIO

Es un hecho que el segmento de las pickups de media tonelada está dominado por los Tres Grandes de Detroit (Ford, General Motors y Ram), pero el pastel de las pickups en general es tan atractivo que las armado-

ras japonesas no se quieren quedar sin una rebanada. La estrategia de Nissan para renovar su alineación es poco convencional, pues el primer modelo de la segunda generación en llegar a las calles fue la Nissan Titan XD, es decir, la de trabajo pesado; mientras que la Titan a secas llegó a los distribuidores más tarde. >>



La Nissan Titan XD es un animal solitario, pues es más grande que una pickup de media tonelada, pero más pequeña que las de tres cuartos de tonelada. Inicialmente, Nissan vendió la Titan XD con un V8 diesel Cummins de 5.0 litros, los cuales vemos frecuentemente en las camionetas Ram. Para este año, en Nissan añadieron un poco de variedad a la mezcla y tienen disponible un motor a gasolina también de ocho cilindros.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Como ya comentamos, están disponibles dos motores de ocho cilindros, uno de gasolina y otro a diesel. El primero es un V8 de 5.6 litros que realmente es una versión mejorada del propulsor que llevaba la anterior generación de la Titan, el cual aumentó la potencia de 317 a 390 HP y el torque de 385 a 401 lb-pie. Es un motor fluido con doble árbol de levas en cabeza y un bloque de aluminio, el cual es alrededor de 678 libras más ligero que el diesel. No es ninguna sorpresa que la aceleración con este motor sea mejor, haciendo el 0-60 millas por hora en 7.4 segundos (contra 9.2 de la diesel).

Claro que estas cifras no te cuentan la historia completa, porque los motores a diesel entregan la potencia de manera diferente que los de gasolina. Las 555 lb-pie de torque del Cummins están disponibles desde las 1,600 rpm, mientras que en el de gasolina tienes que alcanzar las 4,000 para alcanzar el par máximo.

Si bien la transmisión automática de 7 velocidades del motor a gasolina gestiona bien la potencia la mayoría del tiempo, la misma naturaleza del motor lo hace menos apto para hacer un caballo de batalla. Ese es el papel del motor a diesel, que lleva una caja automática de seis cambios, incluso si su capacidad máxima de arrastre de 12,640 libras es apenas un poco mayor que la del v8 a gasolina de 11,270 libras (para las versiones de tracción trasera).

Cualquiera de las dos versiones que elijas tiene una clasificación de peso bruto vehicular (GVWR por sus siglas en inglés), superior a las 8,500 libras, lo cual quiere decir que están exentas de las pruebas de economía de combustible de la Agencia de Protección al Medioambiente, al menos por ahora. En pruebas, el motor de gasolina ha tenido un rendimiento de 13 mpg, mientras que el diesel da dos millas más por galón, es decir, 15 mpg.

DESEMPEÑO

La dirección es algo lenta y no da mucha retroalimentación, lo que sumado al largo frente complica maniobrarla en espacios cerrados.



Eso sí, la cámara de 360 grados y los sensores de estacionamiento ayudan a paliar un poco esas carencias. En cuanto a la suspensión, la delantera se siente algo flotante, obligándote a hacer frecuentes correcciones a la dirección en la carretera, algo que es aún más acusado con las llantas todoterreno de la versión 4x4.

Aún así, estas impresiones serían aceptables si la capacidad de trabajo de la Titan XD fuera como la de las pickups de uso rudo de Ford, GM o Ram, pero todas estas proveen mayores capacidades de arrastre y carga útil que la Titan XD más capaz. La Chevrolet Silverado 2500, por ejemplo, tiene una capacidad de arrastre de 18,000 libras, mientras que la Ram 2500 le pisa los talones con 17,980.

Otro tema es que muchas de las pickups de media tonelada, que son más fáciles de manejar y más refinadas que la Titan XD, iguala o supera la capacidad de arrastre de la Titan de gasolina. La Ford F-150, por ejemplo, tiene una capacidad de arrastre de 12,000 libras, al igual que algunas Chevrolet Silverado 1500; y estas camionetas hacen más fácil el día a día. Y es que la gran altura de la cabina y la caja hacen que subir a la camioneta y meter carga sea más complicado que en una pickup de media tonelada. Además, la mayor distancia entre ejes de la Titan no le da más espacio para las piernas, pues tanto la Ram 1500, como la Ford F-150 y la Toyota Tundra crew cab superan las 38.5 pulgadas de la Titan. >>



camioneta: **NISSAN TITAN XD**



DISEÑO

LA NISSAN TITAN XD NO TIENE UNA CARROCERÍA TAN ROBUSTA NI SALPICADERAS QUE RESALTAN COMO LO HACEN SUS RIVALES DE USO RUDO; SINO QUE TIENE UNA APARIENCIA MÁS AERODINÁMICA. AÚN ASÍ, NO DEJA DE SER COMO UNA FRONTIER EN ESTEROIDES. EL FRENTE ESTÁ DOMINADO POR UNA ENORME PARRILLA CON MARCO CROMADO Y LA PALABRA TITAN EN MAYÚSCULAS EN LAS VERSIONES MÁS EQUIPADAS. LAS VERSIONES DE ENTRADA LLEVAN LA PARRILLA EN COLOR NEGRO, MIENTRAS QUE LA PRO-4X LO HACE AL COLOR DE LA CARROCERÍA (Y HAY 11 PARA ELEGIR).

PARA ESTE AÑO LA MAYOR NOVEDAD ES QUE HAY TRES CABINAS DISPONIBLES: REGULAR, KING (EXTENDIDA) Y CREW -EL AÑO PASADO SOLO ESTABA DISPONIBLE LA CREW-. LOS NIVELES DE EQUIPAMIENTO SON LOS PAQUETES S Y SV PARA LAS CABINAS REGULAR Y EXTENDIDA, MIENTRAS QUE LA CREW TIENE DOS MÁS A DISPOSICIÓN DE LOS CLIENTES, EL SL Y EL PLATINUM (AUNQUE SON TRES SI CONTAMOS EL PRO-4X DE LA CABINA CREW CON TRACCIÓN TOTAL).





Sin duda, Nissan hizo una apuesta arriesgada cuando creó un segmento con la Titan XD, pero no estamos seguros de que logre convencer a los posibles compradores de camionetas de uso rudo de Ford, GM o Ram, ya que no tiene tanta capacidad de arrastre y carga como estas (y ya entrados en gastos, tampoco a los que prefieren las de media tonelada). El único rubro donde la Titan XD aventaja a sus rivales es en el precio, que va de \$31,590 de la de cabina regular 4x2 con motor de gasolina a \$63,160 (más accesorios) para la Platinum Reserve con doble tracción y motor diesel. Solo el tiempo dirá si la decisión de los mandamases de Nissan fue acertada.

INTERIOR

Desde un principio, queda claro que es buena idea pedir los estribos del equipamiento opcional, pues la Titan XD es una camioneta más alta de lo normal y acceder a ella requiere de más esfuerzo. Por lo demás, el interior de los coches nunca ha sido el punto fuerte de Nissan y la Titan XD no es la excepción a la regla. Hay mucho plástico duro y el espacio en los asientos traseros (de 38.5 pulgadas) es uno de los más pequeños del mercado.

Que no sean los mejores interiores no quiere decir que no sean prácticos, tiene



MOTORES

- V8 de 5.6 litros con 390 HP y 401 lb-pie
- V8 Cummins de 5.0 litros con 310 HP y 555 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 7 velocidades (gasolina)
- Automática de 6 velocidades (diesel)

SUSPENSIÓN DELANTERA


- Independiente de doble brazo

SUSPENSIÓN TRASERA

- Multibrazo con eje rígido

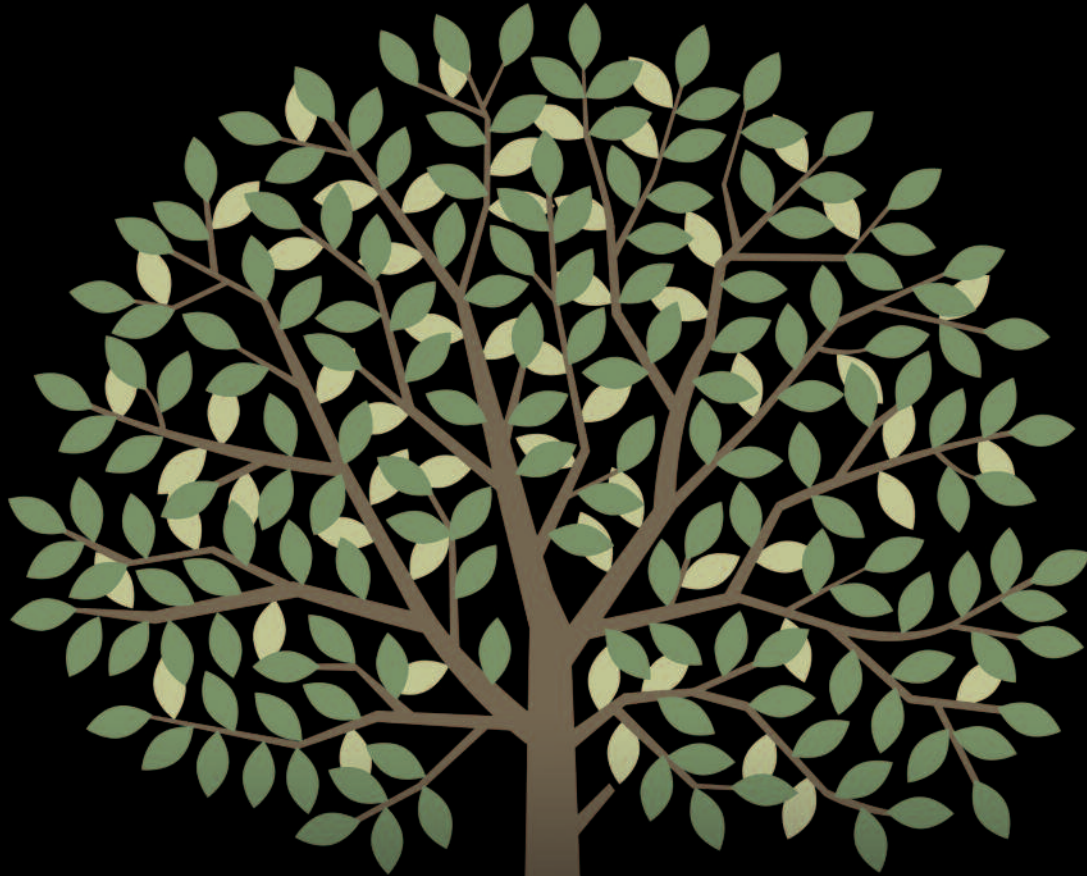
todos los elementos necesarios como volante multifunción, asientos eléctricos, una enorme consola, panel de instrumentos con pantalla a color, asientos y tablero de piel,

sistema de navegación y aire acondicionado con climatización de dos zonas (en algunas versiones)... en fin, que podrás encontrar todo lo que necesites.

Su único problema es que el comprador actual de pickups se ha acostumbrado a interiores lujosos y con estilo y ahí sus competidores la superan ampliamente. Eso sí, los asientos de "gravedad cero" son comodísimos gracias a un excelente balance de soporte y confort, algo que resulta especialmente agradable al hacer viajes largos. Los modelos con cabina King tienen una opción que se llama Borrado del Asiento Trasero, la cual reemplaza el asiento trasero y sus componentes asociados con un piso de carga plano y una cubierta para la pared trasera con tiene ganchos de amarre. 

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?



CUIDA TU SUSPENSIÓN

MANTENIMIENTO DE LA SUSPENSIÓN

REVISAR LA SUSPENSIÓN DE TU CAMIÓN DE MANERA PERIÓDICA PUEDE EVITAR NO SOLO QUE TE QUEDES TIRADO EN EL CAMINO, SINO QUE PUEDE TAMBIÉN QUE SE DESGASTEN OTROS COMPONENTES QUE PODRÍAN CAUSAR AVERÍAS MUY COSTOSAS. ¿LISTO PARA EMPEZAR? »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

Uno creería que revisar un sistema como la suspensión es un trabajo ultra complicado; pero en realidad no es así. La clave para hacer que la suspensión de tu camión trabaje para ti y no contra ti es muy simple: mantén todo apretado. Esto porque en cuanto los componentes de la suspensión se aflojan, las llantas trabajan mal, los resortes se rompen, el consumo de combustible se eleva y los conductores se quejan. Es decir, todo mal.

No importa qué tipo o marca de suspensión lleve tu camión o tráiler, el aspecto más crítico del mantenimiento a la suspensión es apretar los tornillos. John Kutson, gerente de soporte técnico para camiones de carretera en Hendrickson, dice que los intervalos de reapriete pueden variar según el tipo de suspensión y, más que nada, dependiendo de la aplicación.

“Hendrickson ofrece guías sobre de ins-



pección y de intervalos de reapriete, pero cada aplicación es única. Lo que le funciona a un cliente podría destrozar a otro”, comenta. “El usuario sabe a qué se enfrenta la suspensión en dicha aplicación y es el mejor juez

sobre cuándo se debe realizar el mantenimiento periódico”. Las inspecciones visuales se deben hacer al menos una vez cada tres o seis meses, y el reapriete por lo menos una vez al año, sugiere Kutson. »

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"/>

Como no siempre puedes saber si un tornillo ya no está lo suficientemente apretado, se recomienda buscar restos de óxido que salgan de éste, o por huecos y quebraduras en la pintura alrededor del tornillo. Normalmente, los tornillos reunirán suciedad u óxido alrededor de la junta, así que otra pista de que está flojo es que la junta entre la cabeza del tornillo o la tuerca estará más limpia que en una apretada.

Cuando reaprietes cualquier tornillo de la suspensión, asegúrate de que la junta está limpia de óxido antes de aplicar la llave dinamométrica. En tornillos razonablemente nuevos, puedes volver a apretarlos una o dos veces; los más viejos deberán ser reemplazados por refacciones del mismo tamaño y valores de torsión. Aprieta según las especificaciones del fabricante.

APRIETA TUS TORNILLOS U

Este tipo de tornillos se cuecen aparte, pues se requiere más cuidado cuando se reemplazan los que están flojos o rotos. Estos sujetan el eje a la suspensión y por lo tanto están sometidos a mucho más estrés. Los tornillos deben ser apretados correctamente. Nunca reutilices un tornillo U ni tampoco la tuerca. Una vez que se aprietan a la torsión adecuada, pueden estirarse y por lo tanto ya no se pueden reapretar.

Se recomienda utilizar un lubricante con base de cera en la cuerda de los tornillos U para asegurar una fuerza de sujeción adecuada, además de emplear una llave dinamométrica para ajustar con precisión la fuerza de sujeción del tornillo. Otra buena idea es que, después de instalar los tornillos, des un recorrido donde la suspensión alcance su máxima articulación y después cargar la suspensión antes de reapretar los tornillos U. Estos deben ser reapretados nuevamente después de 3,000 o 5,000 millas después de ser reemplazados.

Por su parte, Bob Borsam, gerente de soporte técnico de productos vocacionales en Hendrickson, recomienda revisar la torsión en cada vehículo nuevo antes de que entren en servicio. No por falta de confianza en el ensamblaje de los fabricantes, sino porque los valores que se colocaron en la planta podrían cambiar cuando la suspensión se asentó durante la entrega. "Es una buena idea calibrar los tornillos de la suspensión cuando el camión es nuevo, y una vez más después de un par de miles de millas de uso

regular", dice Borsam. "Hemos encontrado que eso hace una gran diferencia después de un año y medio en el camino, especialmente en las aplicaciones de uso severo".

BUJES RÍGIDOS

Los bujes están diseñados para proveer flexibilidad entre dos partes que se mueven al tiempo que mantienen cierta rigidez se gastan con el tiempo y necesitan ser reemplazados. Una inspección visual es suficiente usualmente, ya que los espacios entre las

tapas terminales y el tornillo son evidentes. En aplicaciones más pesadas, como en vocacionales con suspensiones de barras galopantes, un poco de movimiento inducido puede ser necesario para una correcta evaluación. Por ello, Borsam recomienda colocar un gato de botella debajo de la viga y moverla de arriba abajo, buscando movimiento entre las partes. "Esto es algo que sugerimos cada seis meses", dice. "Los usuarios sabrán mejor cómo reaccionan sus suspensiones al ambiente de trabajo, y qué tan seguido nece-





sitan mantenimiento, pero cuando menos, estas inspecciones pueden evitar una avería en el camino, atacando el problema antes de que sea demasiado grave”.

La mayoría de los bujes de la suspensión ya no requieren lubricante, pero los de los resortes delanteros necesitan una buena dosis de lubricante limpio de manera regular, al menos cada servicio B. Para ello, sube el bastidor con un gato, quitando la presión del eje y el resorte, antes de engrasar. También asegúrate que el buje esté purgado, solo

revisa que del borde más lejano salga grasa limpia, recién aplicada.

El estado de los bujes en una suspensión mecánica puede ser un poco más crítico porque conforme se desgastan, la suspensión se desalinea. Eso a su vez hace que las llantas se onduen, que el buje igualador se fatigue por una carga excesiva, y muchos otros problemas costosos de resolver. Por ello, Rob Nissen, gerente de servicio técnico de SAF Holland, recomienda inspeccionar regularmente los bujes del brazo de torque, y con

mayor frecuencia si la suspensión soporta poca o ninguna carga la mayor parte del tiempo. “Cuando la suspensión no va cargada, se la pasa rebotando y se golpea a sí misma porque no hay peso para mantener todo en su lugar”, dice Nissen. Los tornillos son un gran problema en las suspensiones mecánicas y tornillos U flojos son la razón número uno de resortes rotos, de acuerdo a Nissen. Por ello, todo mantenimiento preventivo que realices al grupo de anclaje te evitará dolores de cabeza en el camino. »

EJES ELEVADORES Y AUTO ROTANTES

Estos ejes presentan retos únicos, ya que además de tener que preocuparte por los posibles problemas de cualquier eje, tienen ciertas características únicas con la alineación y el mecanismo de elevación. El desgaste de las llantas es un tema –y un indicador de problemas– porque un mecanismo auto rotante tiene muchas piezas que hacen que las llantas sigan al eje de dirección.

Wayne Powell, gerente de mercadotecnia en Reyco, recomienda poner especial atención a las terminales de los tirantes de dirección y a los bujes en el mecanismo de elevación paralela. “Los cojinetes de las ruedas son otra cosa a la cual dar mantenimiento en los ejes auto rotantes”, dice Powell. “La rueda simplemente sigue el terreno y la dirección del vehículo. No puedes aplicar fuerza de entrada como lo haces en un eje de dirección, por lo cual los cojinetes tienden a sacudirse un poco más”.

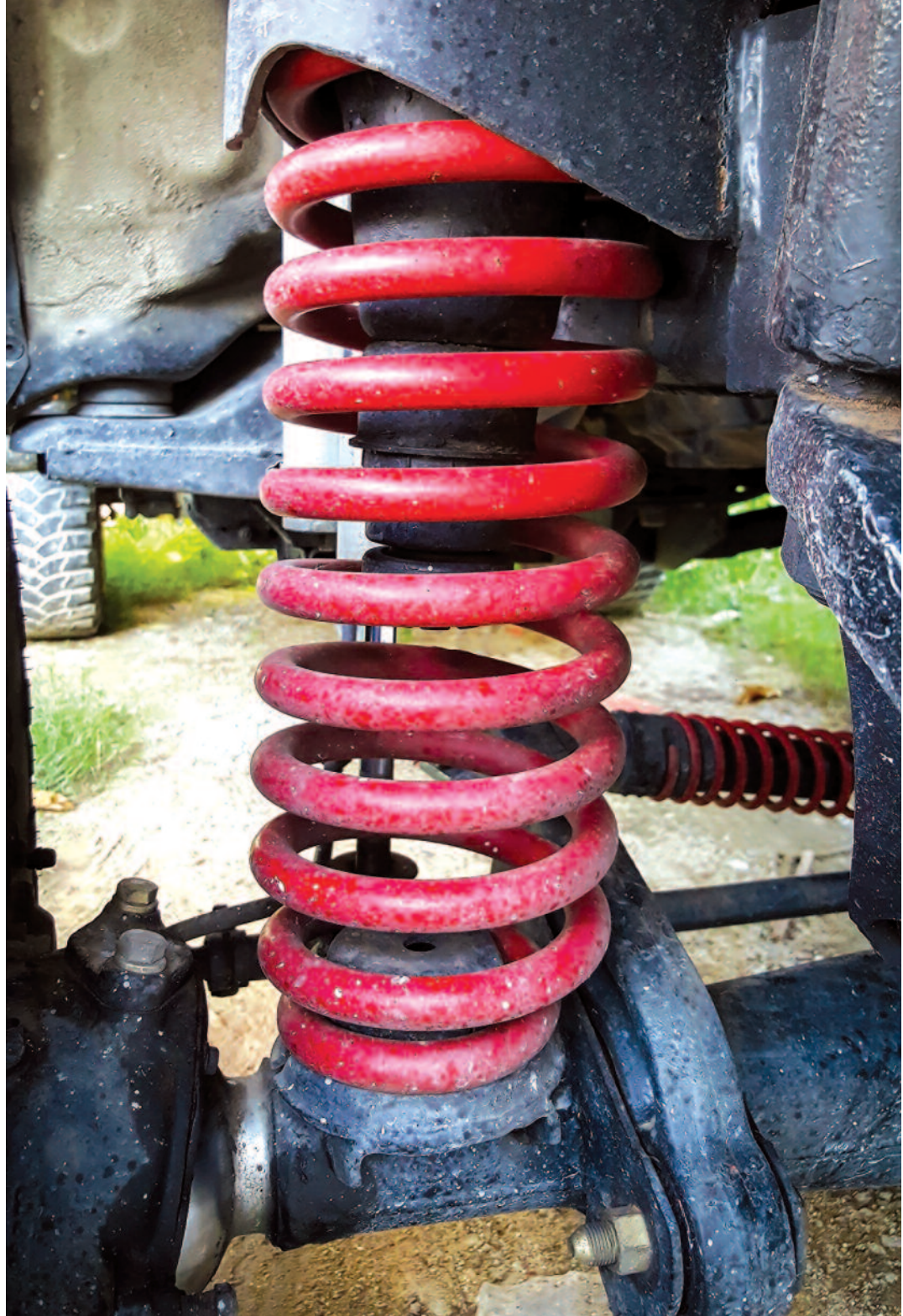
Adicionalmente, debido a que están colocados a la mitad del chasis, los ejes elevadores pueden ser sobrecargados al rodar en un terreno con el centro elevado, lo cual coloca una carga excesiva en las llantas, el eje y los soportes. Mantén tu atención en esta área buscando grietas y señales de torcimiento, sugiere Powell.

No pases por alto las válvulas de nivelación. Normalmente, una vez que han sido ajustadas de acuerdo a las especificaciones de fábrica, no necesitan mayores ajustes. Hasta que llega un conductor. Algunos creen que “ajustando” estas válvulas obtendrán un manejo más suave. Pero esto no solo es falso, sino que podría ocasionar un caos en los ángulos de transmisión, las juntas U y los resortes de acero en una suspensión neumática sobre resortes.

Finalmente, si hace falta alinear el camión, no te molestes en hacerlo hasta que todos los componentes de la suspensión hayan sido inspeccionados y restaurados a las especificaciones originales. Una suspensión floja y descuidada permanecerá así después de la alineación, al igual que la alineación de los ejes. Solo estarás desperdiciando tiempo y dinero.


AMORTIGUADORES

No importa qué tan bueno sea, ningún amortiguador es eterno y puede que una falla no se vea a simple vista. Si bien el Consejo de Mantenimiento y Tecnología de las



Asociaciones de Transportistas Americano recomiendan establecer un intervalo de reemplazo de amortiguadores, también reconocen que no hay dos operaciones o vehículos que los desgasten a un mismo ritmo. Por ello, sugieren reemplazarlos cada que cambias las llantas por unas nuevas.

Inspecciona visualmente los amortiguadores durante el servicio A o cada 10,000 a 20,000 millas. Examina si el cuerpo del amor-

tiguador presenta daños, dentaduras o grietas. Checa que los soportes y bujes no presenten deformaciones ni estén sueltos, y busca que no haya aceite fresco goteando de la polvera. Residuos de aceite en el cuerpo del amortiguador son aceptables y considerados normales bajo ciertas condiciones; pero si hay aceite líquido corriendo por el cuerpo del amortiguador es momento de reemplazarlo. 



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.

¡QUE NO SE OXIDE!

LAVA TU CAMIÓN

MANTENER LIMPIO TU CAMIÓN NO SOLO HACE QUE LUZCA MEJOR Y MEJORA TU IMAGEN PROFESIONAL, SINO QUE TE PERMITE MANTENER A RAYA A UNO DE LOS ENEMIGOS MÁS TEMIDOS POR TODO APARATO METÁLICO: EL ÓXIDO. »



Dice un dicho que no hay que juzgar un libro por la cubierta, pero la verdad es que en el mundo en el que vivimos las apariencias juegan un papel muy importante. Esta simple razón debería ser lo suficientemente poderosa para que no dejes que tu camión se convierta en un "chiquero" antes de lavarlo. Y aunque no es una de las tareas

de mantenimiento favoritas –especialmente cuando no se trata de tu camión– es importante llevarla a cabo de manera regular para evitar que pequeños problemas que puedes resolver tú mismo se conviertan en una bola de nieve que termine con tu camión en el último lugar donde lo quieres ver: el taller.

Además de esto, mantener limpio tu camión es una de las formas más fáciles de crear una buena impresión en tus clientes

–actuales y potenciales–; pues una apariencia aseada inmediatamente transmite el mensaje de que te preocupas por que las cosas funcionen bien. Y podemos decir sin temor a exagerar que alguien que se preocupa por la apariencia de su camión también cuidará de que esté en buenas condiciones mecánicas, haciéndolo menos propenso a tener descomposturas que retrasen las entregas.

El problema con mantener una flota limpia



mantenimiento: **LAVA TU CAMIÓN**



MÁS QUE APARIENCIA

Por supuesto, lavar regularmente tu camión tiene beneficios que van más allá de la estética. Mantener limpias las diferentes partes del vehículo como carrocería, suspensión, rines, etcétera, nos ayuda a verificar si hay algún tornillo suelto, falta una pieza o alguna parte necesita ser engrasada. Pero, más importante, te ayuda a detectar uno de los peores enemigos de cualquier vehículo motorizado: el óxido. El óxido es la corrosión del metal que ocurre en la presencia de sal y humedad, y hay algunas áreas de tu camión que son especialmente susceptibles al óxido.

- El vano del motor. La corrosión de conectores eléctricos y otras partes bajo el cofre pueden causar fugas, cortocircuitos y otros problemas.

- Chasis y bastidor. Las partes metálicas conectadas al bastidor proveen muchos rincones y grietas donde la humedad se puede acumular, oxidándose con el tiempo. Las partes más susceptibles a esto son las mangueras metálicas de los frenos y combustible, el tanque de combustible, los tubos de llenado y la suspensión y otras partes móviles.

- La pintura y el cromo. Además de darle una buena apariencia a tu camión, la pintura es la cubierta protectora de la carrocería. Pequeños rayones pueden acumular humedad y ocasionar que la pintura se desprenda, con la subsecuente aparición de óxido si pasa mucho tiempo. Las partes cromadas son especialmente sensibles al óxido, por lo que debes lavarlas solo con jabón o limpiadores no abrasivos.

CÓMO PREVENIR EL ÓXIDO

Lava tu camión mínimo una vez al mes para remover la suciedad y la sal; y hazlo más seguido durante en el invierno, cuando hay sal y salmuera en los caminos para derretir el hielo. Una buena idea es enjuagarlo cada dos semanas, si la temperatura lo permite, o dentro de un garaje si el frío es demasiado.

Si tienes que hacer repartos cerca de la costa, lava tu camión cuando regreses a casa o el garaje para remover la sal, pon especial énfasis en la parte delantera del camión y bajo el motor. Rocía con agua el radiador, el condensador del aire acondicionado y básicamente todos los elementos que quedan expuestos detrás de la zona de la parrilla.

Encera tu camión mínimo dos veces al año para proteger la pintura. Por supuesto, si vives en lugares donde el clima es más extremo, es decir, donde hace mucho calor o mucho frío, es




recomendable hacerlo más seguido.

Verifica periódicamente tu camión buscando rayones o manchas de óxido. Si éste ya comenzó a formarse, determina si puede repararse o debe ser removido; si no eres un experto en la materia, pregúntale a quienes sí lo son. En tiendas como Auto Zone hay muchos productos que pueden remover y reparar pequeñas manchas de óxido. Es impresionante cuánto dinero te puedes ahorrar con solo lavar tu camión de manera regular.

DÓNDE HACERLO

Cuando necesites dejar tu camión reluciente lo más sencillo –y eficiente– es llevarlo a algún centro de lavado, pues ellos tienen el equipo necesario para hacerlo de la manera más rápida. Además, así te olvidas de tener que contratar

gente para que se encargue de esto, o de “mover” gente de su puesto habitual de trabajo; así como de desperdicio de jabón y manejo adecuado de los residuos. No te preocupes si por motivos de logística te es complicado llevar tu camión a un centro de lavado, existen muchos que lo hacen a domicilio. Si sueles pasar mucho tiempo tras el volante, seguramente has pasado al lado de varios centros de lavado y te han platicado –o conoces de primera mano– la calidad de sus servicios. Al momento de elegir, trata de quedarte con la misma empresa el mayor tiempo posible, pues la gran mayoría suele ofrecer programas de lealtad que te ayudarán a ahorrar dinero. Si pasas mucho tiempo en la carretera, entonces te conviene buscar una cadena que tenga centros de lavado en las rutas que sueles recorrer.

Por otro lado, siempre está la opción de hacerlo tu mismo en casa o donde guardes el camión, sólo asegúrate de tener las herramientas y materiales indicados para hacerte la vida más sencilla –como una lavadora de alta presión, jabón para autos, esponjas, trapos, etcétera–. También ten en mente las normas estatales y federales sobre manejo de agua que se desprenden de la Ley de Agua Limpia de 1990, la cual requiere que el agua contaminada sea tratada antes de ser vertida a los ríos. Sea cual sea la opción que escojas, verás que es una modesta inversión de tiempo y/o dinero que forma parte del mantenimiento preventivo de tu camión, que además de hacerlo ver reluciente, te permitirá detectar pequeñas fallas sencillas de arreglar antes de que se conviertan en costosas reparaciones. 



NO TE DISTRAIGAS

DISTRACCIONES AL VOLANTE

NO ESTAR TOTALMENTE CONCENTRADO CUANDO VAS AL VOLANTE ES UNA DE LAS PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES EN LAS CARRETERAS, ALGO A LO QUE NO AYUDÓ NADA LA LLEGADA DE LOS SMARTPHONES. DE AHÍ QUE EL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO LLEVE VARIOS AÑOS EN UNA CRUZADA CONTRA EL MANEJO DISTRAÍDO. »



Manejar distraído es realizar cualquier actividad que aleje tu atención de la actividad primaria de conducir; cualquier distracción pone en peligro al conductor, pasajeros y personas que simplemente tengan la mala suerte de estar en el lugar incorrecto en el momento incorrecto. Las principales distracciones al volante son:

- Mensajes de texto
- Utilizar un teléfono móvil o Smartphone
- Comer o beber
- Hablar con los pasajeros
- Acicalarse
- Leer, mapas incluidos
- Utilizar un sistema de navegación
- Mirar un video
- Ajustar el radio o reproductores de CD o MP3



POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

Una de las cosas que los medios de comunicación nos han repetido hasta el cansancio es que debemos mantener nuestra atención en el camino cuando vamos manejando, pues la posibilidad de tener un accidente por no hacerlo es bastante alta. Por supuesto, tanto énfasis en ello no es gratuito, pues se trata de un tema que el ex-secretario del Departamento del Transporte, Ray LaHood, asumió, como una “cruzada personal” con la que buscaba incrementar la seguridad en las carreteras con lo que formalmente se conoce como Iniciativa sobre el Manejo Distraído (DDI por sus siglas en inglés). Y como en Transporte Latino estamos de acuerdo con que cuando uno va manejando los ojos deben estar en el camino en

todo momento, haremos un repaso del tema.

El Departamento del Transporte ha enfocado sus baterías, por así decirlo, en contra de enviar y recibir mensajes de texto pues requiere atención visual, manual y cognitiva por parte del conductor. Evidentemente, aunque no aparecen en la lista, manejar bajo el influjo de bebidas alcohólicas o drogas, son claramente un peligro al conducir pero, por tratarse de problemas conocidos, no forman parte de la DDI. Sabemos que muchos de nuestros lectores son veteranos del volante con miles de millas recorridas, por lo que asumimos que ustedes son también las personas más indicadas para entender lo rápido que puede producirse un accidente y la importancia de enfocar toda la atención en el camino cuando se está al volante. »»



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



La campaña del Departamento del Transporte contra las distracciones al volante no es nueva. En septiembre de 2010 la Administración Federal para la Seguridad de los Transportistas (FMCSA por sus siglas en inglés) prohibió a los conductores de camiones comerciales y autobuses "textear" mientras manejan y en noviembre de 2011 prohibió incluso utilizar un teléfono con la mano para hacer llamadas. Y aunque puede parecer exagerado, todas las investigaciones que se han realizado hasta la fecha indican que la distracción que implica hablar por teléfono mientras manejas hace que no captes importante información visual y auditiva que en otra situación te ayudaría a evitar una accidente.

Desafortunadamente, a pesar de que la Iniciativa sobre el Manejo Distraído lleva ya varios años aplicándose, el número de decesos en la carretera no ha reducido de manera significativa. Tan solo en 2015, 3,477 personas murieron y 391,000 resultaron heridas en choques que involucraron a conductores distraídos. Según datos de la FMCSA, durante las horas de día, 660,000 conductores utilizan teléfonos celulares mientras manejan, lo

CONSEJOS PARA DUEÑOS

Si eres una persona con empleados a tu cargo, especialmente en algún negocio que implique tener gente detrás del volante, como ocurre con todos los que se dedican al transporte en cualquier de sus vertientes, el Departamento del Transporte tiene tres consejos que darte para ayudarte a concientizar a tus trabajadores sobre los peligros de manejar distraído ya que esto tiene sentido y más cuando se habla de negocios.

1. CONSIGUE MATERIALES PARA INCREMENTAR LA CONCIENCIA DEL PROBLEMA.


La Red de Empleadores para la Seguridad Vial (NETS por sus siglas en inglés) tiene un kit gratuito de información sobre cómo las empresas pueden incrementar la conciencia sobre la seguridad y desalentar el manejo distraído entre sus empleados. Puedes descargarlo en www.trafficsafety.org.

3. INVITA A TUS EMPLEADOS A QUE ADQUIERAN Y DIFUNDAN EL COMPROMISO.

El manejo distraído no se vuelve menos peligroso cuando se termina la jornada laboral. Reparte formas de compromiso entre tus empleados y pídeles que las compartan con amigos y familia. Búscalas en www.distraction.gov.

2. ESTABLECE UNA POLÍTICA SOBRE EL MANEJO DISTRAÍDO.

Descarga una muestra desde www.distraction.gov, personalízala según las necesidades de tu empresa y deja saber a tus empleados que apoyas la conducción sin distracciones. Cuelga pósters en la oficina para con las diferentes campañas del DOT como "Un mensaje o una llamada podrían arruinarlo todo" o que "Tu manejas, tú textear, tú pagas" o "Celular en mano, multa pagando".

cual crea un potencial enorme para que haya accidentes. Como es de esperarse, el grupo más propenso a manejar distraído es el de los adolescentes. 

OJOS EN EL CAMINO

CUANDO ENVÍAS O LEES UN MENSAJE QUITARÁS TU ATENCIÓN DEL CAMINO POR AL MENOS 5 SEGUNDOS. SI VAS A 55 MPH, EQUIVALE A CONDUCIR UNA CANCHA DE FÚTBOL SIN VER EL CAMINO. ENVIAR O RECIBIR UN MENSAJE DE TEXTO ELEVA 2,300% LAS POSIBILIDADES DE TENER UN ACCIDENTE MIENTRAS MANEJAS. MARCAR UN NÚMERO LO INCREMENTA 2.8 VECES, HABLAR O ESCUCHAR 1.3 Y BUSCAR EL TELÉFONO 1.4.

Enviar o recibir mensajes de texto al manejar causa*:

- 1,600,000 accidentes al año.
- 330,000 heridos al año.
- 11 muertes de adolescentes CADA DÍA.
- Cerca del 25% de los accidentes de tránsito.

*Fuentes: Consejo de Seguridad Nacional, Centro de Estudio de Análisis de Riesgo de Harvard, Hechos de Accidentes Fatales del Instituto para la Seguridad en Carreteras.





25 TIPS: PARA PONERTE EN FORMA

CÓMO MANTENERTE SANO

CUIDAR TU SALUD ES ESENCIAL PARA TENER UNA BUENA CALIDAD DE VIDA. NO SE TRATA SOLO DE VIVIR MÁS TIEMPO SINO DE SENTIRTE BIEN LA MAYOR PARTE DE TU VIDA. CHECA ESTA LISTA DE COSAS QUE PUEDES HACER PARA MEJORAR TU SALUD. »»



En la primavera de 2011, el gobierno de Canadá llevó a cabo un estudio donde encontró que los camioneros tenían una expectativa de vida diez años más corta que la del canadiense promedio. Evidentemente, esto disparó muchas alertas e hizo que la gente se hiciera más consciente de que es necesario cuidarse para vivir no solo más años, sino para tener una mejor calidad de vida.

Entre las razones que encontraron había unas muy simples, como el hecho de que la edad promedio del camionero es superior a los 45 años y que los mayores de 55 eran más numerosos que los mayores de 30. Además, el trabajo es principalmente sedentario y las jornadas pueden ser muy largas. Y mientras vas sentado manejando, te sueles ir bamboleando, especialmente al rodar fuera de la carretera, lo cual afecta los sistemas ósea y muscular. Como añadidura, la alimentación de los camioneros no suele ser la más sana, por lo cual suelen estar más expuestos a enfermedades como la diabetes o hipertensión.

Total, que para no hacerles el cuento largo y para mostrarles que nos preocupamos por su salud, este mes les traemos una lista de 25 consejos fáciles y sencillos para que mejoren su estado físico. Algunos podrán aplicarlos de inmediato, mientras que para otros tendrán que planear con antelación. Pero cuando empiecen a sentirse mejor verán que el esfuerzo vale la pena.

1. Checa si tu compañía ofrece programas de salud. Algunas tienen gimnasios en sus oficinas u ofrecen reembolsos por la membresía de un gimnasio.

4. Desafíate a ti mismo a mantener una meta durante al menos un mes.

5. Si logras hacer alguna actividad saludable -caminar, escalar, lo que sea- incluso por un corto periodo de tiempo, dicha actividad se convertirá en un hábito y parte de tu nueva rutina.

6. Come porciones más pequeñas. Muchísimas personas no se dan cuenta de que los platos que se sirven en los restaurantes contienen comida casi para dos personas.

7. Desayuna todos los días.

8. No hagas solo tres comidas, come un par de colaciones entre comidas para mantener el hambre a raya. Solo recuerda comer cosas saludables.

9. Reemplaza las botanas de papas y chocolates por fruta, nueces y semillas. Frutas como la manzana y la naranja te ayudan a bajar el colesterol porque tienen fibra



2. NO HAGAS DIETA,

TEN UN ESTILO DE VIDA MÁS SANO. SI QUIERES ESTAR SANO, NO TE ENFOQUES EN PERDER PESO, SINO EN FORTALECERTE Y MANTENERTE ASÍ CON EL PASO DE LOS AÑOS. SI ADEMÁS PIERDES PESO EN EL INTENTO, QUÉ MEJOR.

3. PASO A PASO.

EMPIEZA ELIGIENDO UN HÁBITO QUE QUIERAS CAMBIAR Y DECIDE CÓMO LO VAS A HACER.

soluble, la cual también está presente en la avena, cebada y berenjena, por ejemplo.

10. Prepara tus comidas. Es más barato, sano y te ayudará a mantener tu cuenta bancaria más nutrida, reduciendo el estrés por el dinero.

11. Aprovecha la barra de ensala-

das. Las verduras te harán sentir con más energía, mientras que comidas más pesadas como una hamburguesa te darán sueño. Se consciente de qué te estás comiendo. Cuando vayas a un restaurante, busca que las cosas estén asadas o cocinadas en lugar de fritas. Este simple cambio te ayudará a mejorar tu salud. >>



12. No tomes refresco. Mejor toma jugo o, de preferencia, agua.

13. No más blancos. Trata de eliminar, o al menos reducir lo más posible, tu ingesta de azúcar, sal y harinas refinadas.

14. No comas antes de dormir, pues esto impide que tu cuerpo metabolice los alimentos. Un par de horas antes es lo recomendable.

15. Ayúdate a dormir. No tomes café ni cenes nada pesado antes de irte a la cama.

16. Elige un pasatiempo, ya que te puede ayudar a relajarte y dormir mejor, todo

mientras te entretienes. Si te gusta andar en bicicleta o correr, trata de hacer un pequeño hueco en tu agenda para ello.

17. Consigue unos tapones de oídos y un antifaz. No importa si no tienes apnea del sueño, te ayudarán a aislarte de los ruidos y luces externos.

18. Duerme siete u ocho horas. El sueño es importante para un estilo de vida saludable y, aunque no lo creas, para perder peso.

19. Estírate. Hacer estiramientos te ayuda a relajarte y no necesitas mucho espa-


cio para ello; vamos, que incluso podrías hacerlo en el dormitorio.

21. Cuida tu postura. Siéntate derecho y asegúrate de que los hombros no están hacia el frente.

22. Mantén el contacto con tu familia. Cuidar tus relaciones con familiares y amigos es importante, y hoy en día hay tantas opciones para hacerlo que ya no hay pretextos.

23. Levanta pesas, no es complicado. Un calentamiento de cardio de 10 minutos seguido por una rutina de 15 o 20 minutos es suficiente. Puedes hacer series de 12 a 15 repeticiones y lograr mucho con muy poco. Unas mancuernas son suficientes para hacer una rutina completa de ejercicio. Empieza con dos o tres sesiones a la semana y aumenta el número a tu propio ritmo. Para evitar lesiones, es mejor calentar antes y estirarte después de entrenar. Trata de ejercitarte al menos dos o tres horas antes de irte a dormir.

24. La rutina ayuda a dormir. Al cuerpo le agradan las rutinas. Por ejemplo, leer un rato al acostarte te puede poner en un estado de relajación que te haga fácil conciliar el sueño. Evita navegar por internet o ver la televisión ya que estas actividades estimulan zonas de tu cerebro que hacen difícil conciliar el sueño.

Cuida tu dolor de espalda. El mes pasado hicimos un artículo completo al respecto. Pero estirarte y enderezar los músculos de la espalda son dos maneras para aliviar el dolor de espalda. Además, fortalecerla mediante el ejercicio es una excelente manera de evitar lesiones. 



20. CAMINA O, MEJOR AÚN, CORRE.

NO IMPORTA CUÁNTOS KILÓMETROS, LO FUNDAMENTAL ES QUE TE MUEVAS. ESCUCHA MÚSICA MIENTRAS LO HACES PARA HACERLO MÁS DISFRUTABLE Y QUE PASES MÁS TIEMPO CAMINANDO/CORRIENDO.

BUGATCHI



moods of norway

7964 Melrose Ave. Los Angeles





5 PASOS PARA SALIR DE DEUDAS



¿COMO REDUCIR TU DEUDA?

LA PREGUNTA MÁS COMÚN QUE APARECE CUANDO TE ENCUENTRAS QUÉ TIENES UNA DEUDA DE MILES DE DÓLARES ES MUY SIMPLE "¿CÓMO HAGO PARA REDUCIR MI DEUDA?". SIN DUDA ALGUNA, EL RETO PUEDE PARECER INSUPERABLE, PERO CON DISCIPLINA Y DEDICACIÓN PODRÁS PONER TUS FINANZAS EN ORDEN. »



Seguramente has visto esos anuncios en la televisión que te prometen Remedios rápidos para reducir la deuda en tus tarjetas de créditos o planes de reducción de deuda que te ayudarán a pagar el dinero que debes en la “mejor” forma y de la manera “más rápida”. Pero la realidad es que con un poco de dedicación y planeación es posible que reduzcas tu deuda por ti mismo. Sólo necesitas saber por dónde empezar.

Piénsalo bien, ¿por qué pagarle a consejeros de deuda o agencias de consolidación por cosas que puedes hacer tú mismo? Para ello, sigue este plan de cinco pasos y verás como poco a poco regresas a números negros.

1. EVALÚA TUS DEUDAS

De acuerdo a información presentada por la Reserva Federal, los ciudadanos estadounidenses tienen una deuda en tarjeta de crédito superior a los 945 mil millones de dólares. Esto quiere decir que, si tomamos en cuenta

los datos del censo de población más reciente, cada persona tiene en promedio una deuda en tarjetas de crédito de \$4,000. Es importante saber en qué situación te encuentras antes de comenzar a reducir tu deuda, ya que el tamaño de la misma y el tipo de deuda que sea tendrán un impacto en las opciones disponibles.

Reúne todos tus documentos financieros e imprime tus reportes de crédito anuales gratuitos (tienes derecho a uno al año y lo puedes encontrar en AnnualCreditReport.com). Revisa tus califica-



ciones crediticias para saber exactamente cuál es tu situación (algunos bancos te la dan de manera gratuita o también hay sitios como Credit.com o CreditKarma.com. Este es un paso clave para salir de deudas, pero es uno que muchas veces la gente tiene miedo de tomar.

En una hoja de papel, escribe el saldo, tasa de interés y la cantidad mensual debida para cada una de tus deudas. Incluye los préstamos para tu coche, personales, sobre el sueldo, tarjetas de crédito y otras deudas. También anota las cuotas anuales de tus tar-

jetas de crédito. Por ahora no hace falta que incluyas tu hipoteca o préstamos estudiantiles ya que estos préstamos suelen ser un plazo más largo y con tasas de interés más bajas, por lo cual es mejor enfocarte primero en pagar tus otras deudas.

2. REVISAR TU PRESUPUESTO

Después de que hayas reunido la información sobre tus deudas, deberías echarle un vistazo a tu presupuesto mensual. Escribe tus ingresos mensuales después de impuestos y resta de esta cantidad el pago

de tu renta/hipoteca, así como otros gastos mensuales como la guardería, pagos de préstamos estudiantiles, seguros, servicios y alimentos. Una vez que hayas restado todos tus gastos, calcula cuánto dinero te sobra para pagar tus deudas. Si esta cantidad es muy pequeña, busca formas de reducir tus gastos. Considera cancelar tu suscripción a la televisión por cable o compartir el coche de manera temporal. Mientras más dinero destines cada mes para pagar tus deudas, más pronto estarás libre de ellas. »»



3. HAZ UN PLAN

Ya que tienes una idea más clara de tu situación financiera, es tiempo de crear un plan para reducir tus deudas. Utiliza la información obtenida en los pasos 1 y 2 para llenar la siguiente ficha. Resta los pagos mínimos de tu deuda (Paso 1) y tus gastos mensuales (Paso 2) de tus ingresos mensuales después de impuestos. La cantidad restante debe usarse para pagar la deuda que tenga la tasa de interés más alta y el mayor saldo pendiente.

	EJEMPLO	TU PLAN
Ingreso mensual después de impuestos (1)	\$2,800	\$
Pagos mínimos de deuda (2)	-\$1,800	-\$
Gastos mensuales	-\$400	-\$
Cantidad sobrante que va a la deuda con la tasa y saldo más altos	\$600	=\$

Continúa este ciclo cada mes hasta que la deuda haya sido pagada y repítelo con la siguiente cuenta con la tasa y saldo más altos. Quizá te parezca un proceso extraño, pero es la manera más rápida de reducir tus deudas y limitar la cantidad de intereses que debes. Durante este tiempo no debes añadir ningún cargo extra a tus tarjetas de crédito. Además, trata de incrementar la cantidad que pagas cada mes hacia la deuda más cara. Registra tus avances en una tabla como esta:

	PAGO META	PAGO REAL
MES 1	\$600	\$625
MES 2	\$600	
MES 3	\$625	
MES 4	\$625	
MES 5	\$650	
MES 6	\$650	


4. COMIENZA NEGOCIACIONES

Mientras sigues tu plan de pagos desde el paso 3, deberías contactar a tus acreedores para ver si puedes mejorar los términos de tus deudas. Tal vez puedas reducir las tasas de interés o negociar un acuerdo por una cantidad menor en algunas deudas si hablas con el departamento de servicio a clientes. Las deudas que han sido calificadas por el acreedor como incobrables o que

han sido pasadas a una agencia de cobranzas son especialmente fáciles de renegociar.

Considera cambiar la deuda de alguna de tus tarjetas de crédito a una cuenta que tenga una menor tasa de interés. Cambiar el saldo a una tarjeta de crédito que tenga una tasa de interés inicial del 0% durante 6 o 12 meses puede ayudarte a ahorrar una buena cantidad en pago de intereses. Sólo asegúrate de que el saldo de cada una de tus tarjetas de crédito sea menor al 30% del límite de crédito para evitar dañar tu calificación crediticia. Durante este tiempo, investiga si no te conviene consolidar tus deudas como un préstamo personal o uno de vivienda.

5. SIGUE CON TU PLAN DE REDUCCIÓN DE DEUDA

Haz tu mejor esfuerzo para cumplir con tus metas de pago mensuales. No pasa nada si la cantidad que destinas para pagar la deuda más cara varía cada mes. Sólo trata de destinar la mayor cantidad posible a tus deudas de manera consistente. Enrolarte en un sistema automático de pagos y llevar un registro de tus avances en el refrigerador puede ayudarte a mantener el curso. Cuando alcances logros importantes, celébralos. Verás como estarás libre de deudas más pronto de lo que crees. 





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!**

MÁQUINA DEL TIEMPO

Indian Scout Bobber

INDIAN ESTÁ EN PIE DE GUERRA E INCREMENTA SU PORTAFOLIO DE MOTOCICLETAS CON VARIOS MODELOS PARA 2018. LA PRIMERA DE ELLAS ES LA SCOUT BOBBER, UNA MOTO QUE LLEVA SOLAMENTE LO IMPRESCINDIBLE Y CON UNA APARIENCIA QUE LA SEPARA POR COMPLETO DEL RESTO DE SUS HERMANAS. »



POR: TRANSPORTE LATINO / MANNY MARTÍNEZ

Cuando Polaris tomó las riendas de Indian motorcycles, esta legendaria marca norteamericana revivió de sus cenizas y hoy es un serio competidor para las motos de Milwaukee. Poco a poco Indian ha ido incrementando su portafolio y también el número de seguidores; y para 2018 una de las novedades es una variación de su moto de entrada, la Scout, con un aspecto mucho más rudo. Con ustedes, la Indian Scout Bobber.

La razón de que esta moto exista es muy simple, muchos fanáticos de la moto comenzaron a

modificar sus propias Scout para darles una apariencia bobber. Por lo cual la gente de India se dio cuenta que era una buena idea capturar el espíritu norteamericana de los años 30 y construir esta espectacular bobber de fábrica. La Indian Scout Bobber tiene el mismo porte que su hermana y seguramente pasará a los anales de la historia de la marca como la moto con que Indian se "soltó el pelo".

DISEÑO

Capturar el espíritu que se vivía en Estados Unidos en los años 30 ha hecho que Indian saliera de su zona de confort y creara una moto con una



moto: **INDIAN SCOUT BOBBER**

92

SEPTIEMBRE DE 2017 | TRANSPORTE LATINO

aparición amenazante y no sus clásicas motos con imagen vintage que te transportan a una época dorada. Entre las primeras diferencias que saltan a la vista respecto a la Scout Bobber está un motor y componentes en color negro y que hay menos accesorios. Paradójicamente, el hecho de que le hayan quitado partes no quiere decir que no tenga varios cambios cosméticos que le den una apariencia más oscura, a lo cual contribuyen la falta de cromo en los rines, escape, marco del faro, velocímetro, salpicaderas, etcétera.

En general, la silueta de la Scout Bobber es muy similar a la de su hermana, no han hecho mayores cambios. Pero el "diablo está en los deta-

lles", como dice el dicho, y las pequeñas pero extravagantes modificaciones la separan de la Scout a secas. Y cuando decimos extravagantes no estamos hablando de pinturas brillantes ni cromo por todos lados, al contrario, aquí más bien quitaron todo lo que no era absolutamente necesario.

En el frente, el faro redondo ahora está enmarcado en una carcasa negra como las que llevan las motos Chief, otra línea de la marca. Incluso las carcasas de las direccionales, así como el velocímetro, son oscuras. El manubrio retrasado de la Scout fue reemplazado por uno más recto, como para pista, que le da una posición de manejo diferente. El panel de instrumentos es

bastante minimalista, pues está compuesto tan solo por un velocímetro análogo, un tacómetro digital y una pantalla con odómetro, computadora de viaje, temperatura del motor y testigo del nivel de combustible.

El tanque de gasolina tiene la misma forma de gota, pero con un tratamiento estético que lo hace parecer otro. Las letras en relieve de la marca y el modelo, con una tipografía de imprenta, se ven increíbles. Las cubiertas del motor también son nuevas y van en la misma onda minimalista de la moto, así como las cubiertas del escape, con unas interesantes branquias a modo de ventilas. >>



MOTOR

- V-twin de 1133 cc con 94 HP y 72 lb-pie

TRANSMISIÓN

- 6 velocidades por correa dentada

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Horquilla telescópica de 4.7 pulgadas

SUSPENSIÓN TRASERA

- Doble amortiguador

FICHA TÉCNICA
EN DETALLE



La suspensión es una pulgada más baja, lo cual le da a la moto una apariencia típicamente bobber, a lo que también contribuye que ambas salpicaderas estén recortadas y que lleve llantas de tacos con rines negros de aleación de aluminio. El asiento amplio doble de la Scout ahora es uno solo para el piloto. Todos estos detalles le dan una apariencia maquina que denota una experiencia de manejo agresivo en las calles para cualquier que se ponga al mando de esta moto.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Puede la Scout Bobber evoque a los años treinta, pero el corazón de esta máquina es totalmente del siglo XXI. Se trata de un V-twin de 1133 cc enfriado por líquido con una potencia de 94 caballos de fuerza y un torque de 72 lb-pie, aunque como se trata de un motor de carrera corta, es necesario revolucionarlo a 5,900 vueltas por minuto para que entregue todo su poder. Ciertamente no es una moto para ir dando arrancones de semáforo a semáforo, sino para disfrutar del placer de manejar-



la mientras cambias entre sus seis velocidades. Pero la Scout Bobber no es un mero ejercicio estilístico sobre la Scout; el manejo es totalmente diferente y le da una personalidad única. Esto porque el nuevo manubrio y la suspensión hacen que la posición de manejo sea diferente, lo cual te dará una experiencia única gracias a que tiene una mejor retroalimentación de lo que sucede. Además, los reposapiés están 1.5 pulgadas más cerca del conductor.

Otro cambio significativo son los cartuchos de la horquilla delantera y los ajustes que le hicieron a la suspensión, los cuales le dan un

manejo mucho más estable hasta alcanzar la velocidad máxima de 125 millas por hora. La suspensión trasera es igual a la de los Scout a secas, con dos amortiguadores. Para detenerla, Indian dotto a esta máquina de discos de 298 mm adelante y atrás, más que suficiente para frenarla especialmente si optas por la Thunder Black Smoke, que tiene ABS de serie, aunque lo puedes pedir como opción si quieres alguna otra. Como ocurre con la Scout, la bobber estará disponible en las configuraciones "Low Fit" y "Tall Fit", con las cuales la marca se asegura que la estatura no sea un problema para disfrutar de esta moto.

La Scout fue un modelo popular que se fabricó entre los años 20 y 1946, y los mandamases de Indian dicen que el ADN de diseño de la Scout original es evidente en la nueva Bobber. Ciertamente, esta nueva Indian se sale bastante de los estándares de diseño de la marca y quizá no le guste a los fanáticos de hueso colorado; pero tal vez ese sea el punto, llegar a un nuevo mercado y mostrar que pueden hacer cosas diferentes más allá del estilo vintage clásico. **TTL**

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**



¿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 TOTALMENTE NUEVA 2018 EQUINOX TURBO-DIÉSEL

CHEVROLET OFRECERÁ UNA AMPLIA SELECCIÓN DE TECNOLOGÍA TURBO-DIÉSEL.

Chevrolet tiene una historia de motores diésel, comenzando con las camionetas pickup Silverado y Colorado, y continuando con ese legado, la introducción del 2017 Cruze Diésel. Completamente rediseñada, la nueva Equinox 2018 continúa la historia con su motor ECOTEC® 1.6L Turbo-Diésel disponible. El motor ofrece un torque formidable, cumpliendo con la promesa de un gran rendimiento, y además, ofrece un impresionante 39 MPG en carretera!

FIND NEW ROADS



MÁS OPCIONES.

Elige tu motor.

Además del ECOTEC 1.6L Turbo-Diésel, hay otros dos motores turbo ECOTEC disponibles en la 2018 Equinox: El turbo de 1.5L de gasolina estándar y el de 2.0L turbo de gasolina, disponible. Los tres son de aluminio, motores de doble árbol de levas a la cabeza (DOHC por sus siglas en inglés) con tecnología estándar de freno/arranque para mejorar el rendimiento del combustible.² Además, la nueva Equinox es más de 450 lbs. más ligera que el modelo anterior, ayudando a que manejar sea más eficiente.



2017
MOTOR TREND
AUTO DEL AÑO®
2017 CHEVROLET BOLTEV

Para seleccionar el vehículo que considera digno de tan alta distinción, la revista *Motor Trend* pone los vehículos a prueba para encontrar el que mejor representa un valor excepcional, la superioridad de la industria y el desarrollo más significativo en ingeniería y excelencia de diseño. Chevrolet terminó en el tope. Todos los autos pasan por una serie de pruebas de *Motor Trend* – aceleración, frenado, la figura ocho – con un enfoque en cualidades como manejo, calidad y refinamiento del paseo. Las pruebas estándar de autos incluyen clasificaciones de deslizamiento y tiempo en cuarto de milla, con la pista conducida por conductores profesionales con licencia del Sports Car Club of America bajo condiciones de prueba normales.



2017
J.D. POWER
ESTUDIO DE CONFIABILIDAD VEHICULAR
2014 CHEVROLET SONIC, CAMARO, TAHOE Y SILVERADO HD

La confiabilidad es esencial en cualquier vehículo y Chevrolet es la única marca que ha recibido reconocimientos de Confiabilidad J.D. Power en sus automóviles, camionetas pickup y SUVs durante dos años consecutivos? Este año, Chevy fue reconocido como “más confiable” en las categorías de auto pequeño, deportivo de tamaño mediano, SUV grande y camioneta grande de carga pesada. Para determinar su lista final, J.D. Power examinó problemas reportados por dueños originales de vehículos con 3 años de antigüedad durante los últimos 12 meses de posesión. El estudio cubre 177 síntomas específicos agrupados en ocho categorías principales de vehículos que incluyen motor, transmisión y la experiencia de conducción a la ergonomía interior y audio, comunicación, navegación y controles.



2016
EDMUNDS.COM
MÁS POPULAR EN EDMUNDS.COM
Y EDMUNDS TOP RATED
2016 CHEVROLET IMPALA, TRAVERSE, CORVETTE, CAMARO ZL1 Y VOLT

Chevrolet cuenta con seis modelos en seis segmentos diferentes que han sido reconocidos por Edmunds.com en el 2016. Estas designaciones incluyen 2016 Más Popular en Edmunds.com y Top Rated. La designación de Más Popular en Edmunds.com se otorga a los vehículos más considerados por compradores en Edmunds.com del 1 de enero del 2015, hasta el 16 de noviembre del 2015. Una designación Top Rated se otorga a los vehículos dados una calificación “A” por Edmunds.com basado en su circuito de pruebas estandarizado de carretera y evaluación en pista de prueba.



2017 IIHS
TOP SAFETY PICK
2017 CHEVROLET MALIBU Y VOLT

El Chevrolet Malibu fue reconocido como Top Safety Pick al estar equipado con el paquete Driver Confidence Package disponible. El Chevrolet Volt recibió un Top Safety Pick+ al estar equipado con el paquete Driver Confidence II disponible. Para calificar para un Top Safety Pick del 2017, un vehículo debe obtener buenas calificaciones en cinco pruebas, así como una clasificación avanzada o superior para la prevención de choque frontal. Para calificar para un Top Safety Pick+ del 2017, un vehículo debe cumplir los requisitos para un Top Safety Pick, además de tener una clasificación de faros delanteros aceptable o buena.



2017
CAR AND DRIVER
10 MEJORES
2017 CHEVROLET BOLTEV, CAMARO Y CORVETTE GRAND SPORT

Cada año, decenas de autos nuevos se ponen a prueba por miles de millas de evaluación acumulativa para determinar la lista anual de los mejores automóviles a la venta en América. Y Chevrolet ha subido al tope una y otra vez a través de múltiples segmentos. Ganar no es fácil. Para llevarse un trofeo a casa, un vehículo debe ofrecer un buen valor, sobresalir en su misión y ofrecer una experiencia de manejo agradable. Eso es algo que está incorporado en cada vehículo que Chevrolet ofrece.



2017
KELLEY BLUE BOOK
MEJOR VALOR DE REVENTA
2017 CHEVROLET BOLT EV, COLORADO, SILVERADO HD Y SUBURBAN

El valor de reventa es importante para cualquier vehículo, y Chevy encabeza la lista. Los Premios al mejor valor de reventa del Kelley Blue Book del 2017 se basan en el mejor valor retenido durante los primeros cinco años de propiedad de vehículos nuevos? Las proyecciones de valor de reventa toman en cuenta los datos de ventas, las condiciones del mercado de cada vehículo, segmentos, expectativas de la economía futura y la experiencia combinada del equipo de analistas de Kelley Blue Book.

1 Basado en cifras totales del cierre de año 2014-2016 de premios reconocidos de la industria. 2 Chevrolet Sonic, Chevrolet Tahoe, Chevrolet Silverado HD y Chevrolet Camaro recibieron la puntuación numérica más alta en sus respectivos segmentos en el Estudio de Confiabilidad Vehicular 2017 J.D. Power en Estados Unidos, basado en la respuesta de 33,560 propietarios originales de modelos 2014 después de tres años de posesión, encuestados de octubre a diciembre del 2016 acerca de problemas que hayan surgido durante los 12 meses previos. Tu experiencia puede variar. Visita jdpower.com. 3 El valor de reventa proyectado del vehículo es específico para el modelo 2016. Visita KBB.com de Kelley Blue Book para más información. Kelley Blue Book es una marca registrada de Kelley Blue Book Co., Inc.

CHEVROLET



¿PARA QUÉ TRABAJA USTED?

Usted no pasa 70 horas a la semana trabajando para después sentarse a no hacer nada. Usted quiere disfrutar de la vida. Del mismo modo, nosotros nos esforzamos para ofrecerle productos que brindan algo más. El aceite Shell ROTELLA® T4 Triple Protection® está diseñado para contribuir a que su arduo trabajo produzca mejores resultados. Gracias a su fórmula más avanzada que nunca, Shell ROTELLA® T4 Triple Protection® ofrece protección excepcional contra el desgaste y 50% mejor protección contra la oxidación, en comparación con la fórmula anterior. De este modo, mientras más fuerte trabaja, más rápido sus sueños se hacen realidad.

Para más información, visite www.rotella.com.



EL ACEITE DE MOTOR QUE TRABAJA TAN DURO COMO USTED.

Disponible en

