

UNA MIRADA HACIA ATRÁS 2019 | MERCEDES-BENZ ACTROS

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

ENERO

MAGAZINE

2020

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



AMERICANO

UTILITARIO



RAM PROMASTER

LONESTAR

SI BIEN EL INTERNATIONAL LONESTAR TIENE UN DISEÑO QUE LO CONVIERTE EN UN ATRAPAMIRADAS, ESTE CAMIÓN ES MUCHO MÁS QUE UNA CARA BONITA, PUES GRACIAS A UN MOTOR CUMMINS EFICIENTE Y POTENTE, TRANSMISIONES EATON Y UNA TRABAJADA AERODINÁMICA, ES MUY EFICIENTE EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, IDEAL PARA RECORRER MILES DE MILLAS

LA TOTALMENTE NUEVA SILVERADO



LA SILVERADO MÁS FUERTE Y AVANZADA EN LA HISTORIA.

¿Qué tiene de nuevo la totalmente nueva Silverado? Todo. Ocho modelos diferentes, seis opciones de tren motriz y la caja más funcional en su clase, con más volumen de carga que cualquier competidor.¹ Comprueba tú mismo lo que sucede cuando la confiabilidad legendaria se une a la capacidad moderna. La totalmente nueva Silverado.

FIND NEW ROADS™

Excluye otros vehículos GM.



CHEVROLET 



PAG. **10**

INTERNATIONAL LONESTAR

Si bien el Lonestar tiene un diseño que lo convierte en un atrapamiradas, este camión es mucho más que una cara bonita, pues gracias a un motor Cummins eficiente y potente, transmisiones Eaton y una trabajada aerodinámica, es muy eficiente en el consumo de combustible, ideal para recorrer miles de millas.



AMERICANO

VOLVO VNR 300

Volvo es una empresa que no se duerme en sus laureles y su más reciente familia regional, la VNR, tiene un gran exponente en el hermano menor, el VNR 300. Es un camión para transporte regional perfecto para maximizar la carga útil y aprovechar al máximo cada gota de diesel con dos eficientes motores y la transmisión I-Shift.



AMERICANO

MACK ANTHEM

El buque insignia de Mack para largas distancias es un camión con un diseño moderno y atrevido, mucha tecnología y una cabina bastante cómoda. Es un camión diseñado para mantener contentos a los conductores e incrementar las ganancias, especialmente ahora que es hasta un 9.5% más eficiente con el paquete HE+.



AMERICANO

FREIGHTLINER NEW CASCADIA

La línea Cascadia de Freightliner siempre ha combinado una gran capacidad de carga y eficiencia de combustible con los avances tecnológicos más recientes. Ahora, la empresa da inicio a una nueva etapa al poner en la carretera el primer camión con automatización Nivel 2.



ESTE ES UN CAMIÓN FUERTE, AUNQUE LA FORTALEZA EN SU INTERIOR ES MAYOR



Conducir un camión requiere una fuerza interior que muchos no alcanzan a ver. Nosotros nos damos cuenta de la resistencia y la perseverancia que requiere su trabajo. Es evidente. Es por eso que vertimos nuestra más avanzada tecnología en cada botella del aceite de motor Shell Rotella®... para que mantenga su fortaleza cualquiera que sea el obstáculo por venir. Más información en insiderotella.shell.com.

Shell
ROTELLA

El Aceite de Motor Que Trabaja Tan Duro Como Usted

Disponible en

Advance Auto Parts

ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the
App Store



PAG.

88

RAM PROMASTER CITY

¿Quién dijo que un vehículo pequeño no podía ser sumamente práctico? La ProMaster City tiene características que la hacen idónea para repartos en ciudades, como ser la líder de su segmento en volumen de carga, un eficiente motor que ahorra gasolina, una cabina espaciosa, entre muchas otras ventajas.



56

GUIA

PETERBILT 579

El 579 es el camión de Peterbilt para arrastres de larga distancia, por lo cual es su modelo más eficiente. Especialmente si hablamos del EPIQ, diseñado para cortar el viento y reducir el consumo de diésel.



72

SALUD

FREIGHTLINER CASCADIA

Tener un tren motriz eficiente es solo una parte de la fórmula para construir un camión que ahorre combustible. La otra le pertenece a la aerodinámica, pues mientras menos resistencia al viento oponga un camión, más eficiente será.



80

MANTENIMIENTO

WESTERN STAR 5700XE

La apuesta de Western Star para el segmento de largas distancias es un camión versátil gracias al uso de cinco tamaños de cabina y tres alturas para el techo.

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]

PR Director Carla Cazals
[pr@automundomagazine.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

Contributors Mauro Becerra, Pablo Olavarrieta
Diego Guerra, Moises Saldivar, y Eunice Becerra

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 ©2020 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

ENERO DE 2020 | TRANSPORTE LATINO

ISUZU
TRUCK

*¡Deseándoles una Feliz y
Saludable Temporada de Fiestas!*



El Camión LCF Más vendido en Estados Unidos Desde 1986

www.isuzucv.com



**LIDER EN SU CLASE EN
ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE**



**CAMIONES COMERCIALES
CLASE 3-6**



**CLASIFICACIONES GVWR
DE 12,000-25,950 LBS**



**UN MOTOR DIÉSEL Y UNO DE
GASOLINA CAPAZ DE USAR CNG/LPG**



**MÚLTIPLES DISTANCIAS ENTRE EJES PARA
CARROCERÍAS DE 10-30 PIES DE LARGO**

Los vehículos Isuzu se ensamblan con componentes fabricados por Isuzu Motors, unido estándares de calidad, desempeño y seguridad de Isuzu. Las características mostradas sujetas a la distribución Isuzu autorizada.

© 2019 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

ISUZU
TRUCK

y por proveedores independientes que fabrican dichos componentes bajo los nombres
productos de Mitsubishi Corporation, Sumitomo y Tennosoko. Para más detalles, por favor

IT'S SOCIAL MEDIA FADING? MARKETERS NEED TO BE WORRIED ABOUT

Two years ago I made some observations on how weird things were getting in social media land. At the time, brands were just starting coming to terms with misleading video metrics on FB when the whole YouTube scandal hit. This was on top of the Cambridge Data Analytics fiasco, and right around the same time Twitter was accused of delivering misleading analytics.

Facebook and YouTube continue to be the most widely used platform among U.S. adults, but their formerly rapid rise has clearly plateaued according to the Pew Research Center.

Meanwhile, both Instagram and Facebook have dabbled with changing how "likes" are

shown, while engagement for brands heads to the basement. Is social media marketing dying? Kaya Ismail in CMS Wire takes an analytical look at the situation.

"First, let's look at some numbers," Ismail writes. "Buffer's study of 43 million Facebook posts found that Facebook engagement between 2017 and 2018 dropped dramatically, with the average engagement per image dropping from 9,370 per post in Q1 2017 to just 3,454 per post in Q2 2018, while the average engagement per video fell from 5,486 to 2,867" views.

Twitter is facing its own problem, mainly one of mass - with 500 million tweets published daily it has essentially become, in Ismail's words, a

"noise machine." Business marketing guru Neil Patel went so far as to declare Twitter "dead" for brands looking to drive traffic to their sites.

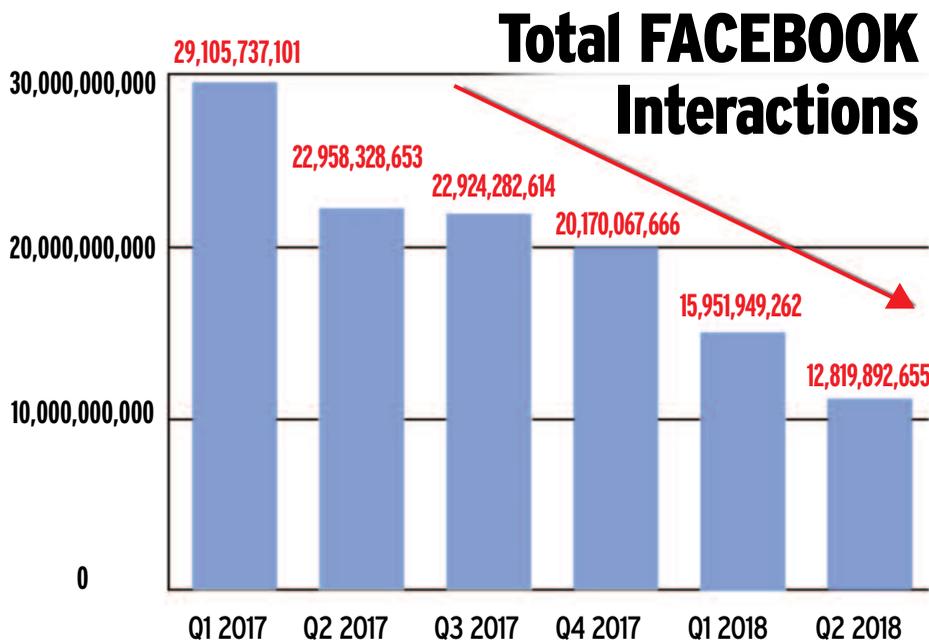
Some blame the constantly changing algorithms that make it expensive and exhausting to engage on social media. Others point to the ease of entry ("everyone's doing it") that makes it nearly impossible to rise above the noise.

"Others, such as Leah Tombling, social media executive at Colewood Internet, lament the issues surrounding privacy and the impact this has had on end-user trust in social media," Ismail continues. In fact, Team Z recently announced a \$40 million dollar settlement in the video metrics suit brought by advertising and marketing agencies on behalf of their clients.

Fake news on top of fake views - it's no wonder many are walking away or seriously cutting back. Many of us in the industry (self-included) felt that 2017 was a watershed year for social media, as senior marketers began to fully realize the underlying problems with social media - and start viewing print in a new, more important light.

Two years ago we watched as brands came to realize the bitter truths about ad tech and insist on accountability from third-party platforms. They demanded to know where their ad dollars were being spent, to avoid risk to their brand reputations through unsavory associations. We even saw brands stand up to the 99% duopoly and regain control of their distribution destiny.

It is fair to assume that social media is seriously failing to deliver on its promise. The "all aboard" frenzy that has been social media is dying down as we all begin to understand not just the benefits but the downsides. 



FreeportPress, Publisher
Edgardo Iorio, Publisher

*PISA CON
VALOR.*

OFFICIAL TIRE OF
MAJOR LEAGUE
BASEBALL



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



Hankook Tire America Corp. 7055 Chestnut Street, Suite 600, Norwalk, TN 32011

AL21

DL11

TL21



100% ACTITUDZ

INTERNATIONAL LONESTAR

SI BIEN EL LONESTAR TIENE UN DISEÑO QUE LO CONVIERTE EN UN ATRAPAMIRADAS, ESTE CAMIÓN ES MUCHO MÁS QUE UNA CARA BONITA, PUES GRACIAS A UN MOTOR CUMMINS EFICIENTE Y POTENTE, TRANSMISIONES EATON Y UNA TRABAJADA AERODINÁMICA, ES MUY EFICIENTE EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, IDEAL PARA RECORRER MILES DE MILLAS. »





POR: TRANSPORTE LATINO / STEVE STURGESS

No nos queda la menor duda de que el LoneStar es un camión que bien podría haber surgido durante la lluvia de ideas cuando estaban filmando Mad Max. Pero nada más alejado de la realidad, pues este camión está inspirado en la legendaria Serie D de International, cuyo curvilíneo diseño la hacía reconocible por donde quiera que pasara, tal y como sucede con el LoneStar. Vamos, que no es arriesgado decir que se trata de la versión del siglo XXI de la

Serie D.

Dejando de lado la herencia familiar, el LoneStar es un Clase 8 hecho y derecho diseñado para llevar pesadas cargas por carretera, con un diseño claramente aerodinámico que nos recuerda un poco a los hot rods que tanto furor causan entre los amantes de los autos. El LoneStar está disponible con un peso bruto vehicular de entre 52,350 a 60,600 libras, cabina de día o dormitorio (de techo bajo, alto y Sky), así como una única opción bajo el cofre: un motor Cummins ISX15.

americano: **INTERNATIONAL LONESTAR**



Una parrilla grande es una manera efectiva de asegurarte que todo mundo te voltee a ver y, en el caso del LoneStar, esto se llevó a un nuevo nivel. Vamos, que es por mucho el camión más agresivo en el camino. La verdad es que parece que estás viendo un tren, con esa enorme nariz coronada por la inmensa parrilla cuadrículada y cromada que casa perfectamente con la no menos grande defensa. Las salpicaderas siguen la forma del cofre y se fusionan con la defensa y la fascia formando un diseño aerodinámico que corta el aire con facilidad.

MOTOR

- Cummins ISX15 de 450 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Manuales
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Eaton Fuller de 10 velocidades
- Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades

AUTOMÁTICAS

- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 13 y 18 velocidades
- Eaton UltraShift Plus LSE de 16 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 10, 13, 16 y 18 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos de una hoja o multihoja

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática International o Hendrickson

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

No es necesario ser ingeniero para darte cuenta de que todo en el camión está pensado para reducir el coeficiente aerodinámico: las cubiertas laterales de los filtros en forma de D, la defensa en forma de V, o el cofre y faldones descendentes. Por supuesto, el verdadero valor de esto es que reduce el consumo de combustible, pero tampoco cae mal lucir así de bien, ¿no lo creen?

INTERIOR

Si conoces las cabinas de International, el LoneStar te parecerá bastante familiar, pues a excepción de un nuevo volante y un ligero rediseño del tablero no hay mayores diferencias respecto a otros camiones de la compañía. Los materiales, eso sí, se sienten de mejor calidad de los que International nos tiene acostumbrados; mismo caso con los acabados, que fueron una agradable sorpresa. Por supuesto, hay mucho espacio y la ergonomía está a la par de la competencia con controles bien ubicados y un acomodo lógico de los medidores e interruptores.

El diseño del panel de instrumentos lo hace muy fácil de entender y se integra muy bien con el resto del tablero. Lleva dos medidores principales -tacómetro y velocímetro-, los cuales están rodeados por otros más pequeños, pero de fácil lectura y que no reflejan el sol, causando molestos deslumbramientos. Los asientos son claramente un punto fuerte, pues a pesar de que un poco más de soporte lateral no les vendría mal, la realidad es que son muy cómodos y puedes sentarte en ellos todo el día sin que tu espalda lo resienta.



americano: **WESTERN STAR 5700XE**



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.



Advance
Auto Parts

AutoZone

BENNETT
Auto Supply

O'Reilly
AUTO PARTS

Pep Boys

Walmart



zMAX.com



El rediseño del volante es algo que se agradece gracias a que es más ergonómico que el anterior, ofreciendo un mejor tacto y, como se ajusta en altura y profundidad, es sencillo encontrar una posición cómoda de manejo; además está equipado con útiles controles para las luces interiores y el sistema de sonido. La posición de manejo es alta y el parabrisas muy amplio, lo que te da una excelente visión del camino, la cual complementan los enormes espejos retrovisores laterales.

En la cabina dormitorio los asientos giran sobre su propio eje, creando una sala multipropósitos con un cómodo sofá. Para una máxima versatilidad, está diseñada para convertirse fácilmente en dormitorio gracias a una litera desplegable de 42 pulgadas que lleva un colchón muy comfortable. Además está equipada con un refrigerador y dos amplios gabinetes con espacio suficiente para hacer tu vida más fácil. También hay otros compartimentos para almacenar cosas arriba del parabrisas, debajo de la litera y la consola central. La gran novedad en el sistema de infotainment opcional es que está basado en el sistema operativo Android, con lo cual la integra-



ción con la navegación es más fluida.

MOTOR Y TRANSMISIONES

El LoneStar solo está disponible con un Cummins ISX15 diseñado para lograr una gran economía de combustible, por lo que cada componente fue hecho pensando en optimizar el desempeño, confiabilidad y durabilidad. Los rangos de potencia van de los 450 a los 605 HP, con un par motor de 1,450 a

2,050 lb-pie. En cuanto a transmisiones, hay manuales o automáticas Eaton Fuller de 10, 13, 16 o 18 velocidades.

En cuanto al manejo y suspensiones, el LoneStar tiene una configuración clásica de 6x4 con ejes delanteros Hendrickson, Dana Spicer o Meritor; y Meritor y Dana Spicer traseros en tándem. La suspensión combina muelles parabólicos adelante con suspensión neumática atrás, lo cual le da al camión un comportamiento sobresaliente incluso al rodar sin carga. El aislamiento sonoro de la cabina es tan bueno como el que más, por lo cual el sonido del viento no te molestará.

Sin duda, el International LoneStar es el camión más llamativo e imponente de la carretera, el cual ofrece un buen consumo de combustible y un mejorado desempeño. El único punto donde International deberá "luchar" es en convencer a los camioneros de que sus productos han dejado atrás los problemas de confiabilidad que solían tener.

americano: **WESTERN STAR 5700XE**

COMPRA YA TU CAMIÓN

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

**CALIFICA CON
FICO 600+**

- Las mejores condiciones del mercado
- Financiamos cualquier marca o modelo nuevo o usado
- Infórmate al **(888)628-2188**



TRANSPORTE LATINO SIEMPRE DANDO SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTISTA

ULTIMA MIRADA



DA ACIA 2019

VOCACIONAL: VOLVO VNR 300





SIN CONCESIONES

VOLVO VNR 300

VOLVO ES UNA EMPRESA QUE NO SE DUERME EN SUS LAURELES Y SU MÁS RECIENTE FAMILIA REGIONAL, LA VNR, TIENE UN GRAN EXPONENTE EN EL HERMANO MENOR, EL VNR 300. ES UN CAMIÓN PARA TRANSPORTE REGIONAL PERFECTO PARA MAXIMIZAR LA CARGA ÚTIL Y APROVECHAR AL MÁXIMO CADA GOTTA DE DIESEL CON DOS EFICIENTES MOTORES Y LA TRANSMISIÓN I-SHIFT. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

A menos que hayas estado viviendo en una cueva alejado de la civilización, seguro estarás de acuerdo con nosotros en que estos últimos años han sido interesantísimos en la industria del transporte, pues se han presentado muchos nuevos camiones. International dio a conocer las Series, RH, LT y HX; Mack al Anthem y Freightliner el nuevo Cascadia. Volvo, por supuesto, no quiso que “le comieran el mandado” y lanzaron el nuevo VNL para largas distancias, así como la Serie VNR para el



transporte regional. Este mes, hablaremos del hermano menor, el VNR 300.

Volvo dice que la Serie VNR es el futuro del transporte regional, ya que brinda pro-

ductividad 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

americano: **VOLVO VNR 300**



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. >>

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

- Automatizada I-Shift de 12 velocidades
- I-Shift Uso Rudo de 12 velocidades
- I-Shift con superlentas de 13 y 14 velocidades
- Manuales Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

DISEÑO

El Volvo VNR 300 tiene la clásica apariencia de los camiones de la marca sueca, con una enorme parrilla dominando el frente, 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 excelente 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 113.5 pulgadas del VNR 300, le dan una excelente maniobrabilidad al hacer entregas en la ciudad.

El hermano menor de la familia, el 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 300, con un dormitorio de techo plano de 42" que es ideal para camiones cisterna y de cama plana, y el VNR 640, que lleva un dormitorio de techo medio de 61" 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 pue-



americano: **VOLVO** VNR 300

des modificar la posición del volante -que por cierto es multifunción- 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

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. Todo con el objetivo de darle un segundo más al conductor para reaccionar, algo que los ingenieros de Volvo calculan evitaría el 90% de los accidentes.

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 hablando 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 es muy eficiente. Especialmente la versión más reciente, la cual incluye herramientas y software actualizados, mayor durabilidad y un nuevo



freno de contra-eje para un rendimiento mejorado y cambios más suaves y rápidos. También están disponibles una versión de uso rudo y dos cajas más con con relacio-

nes 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. 

MAGAZINE

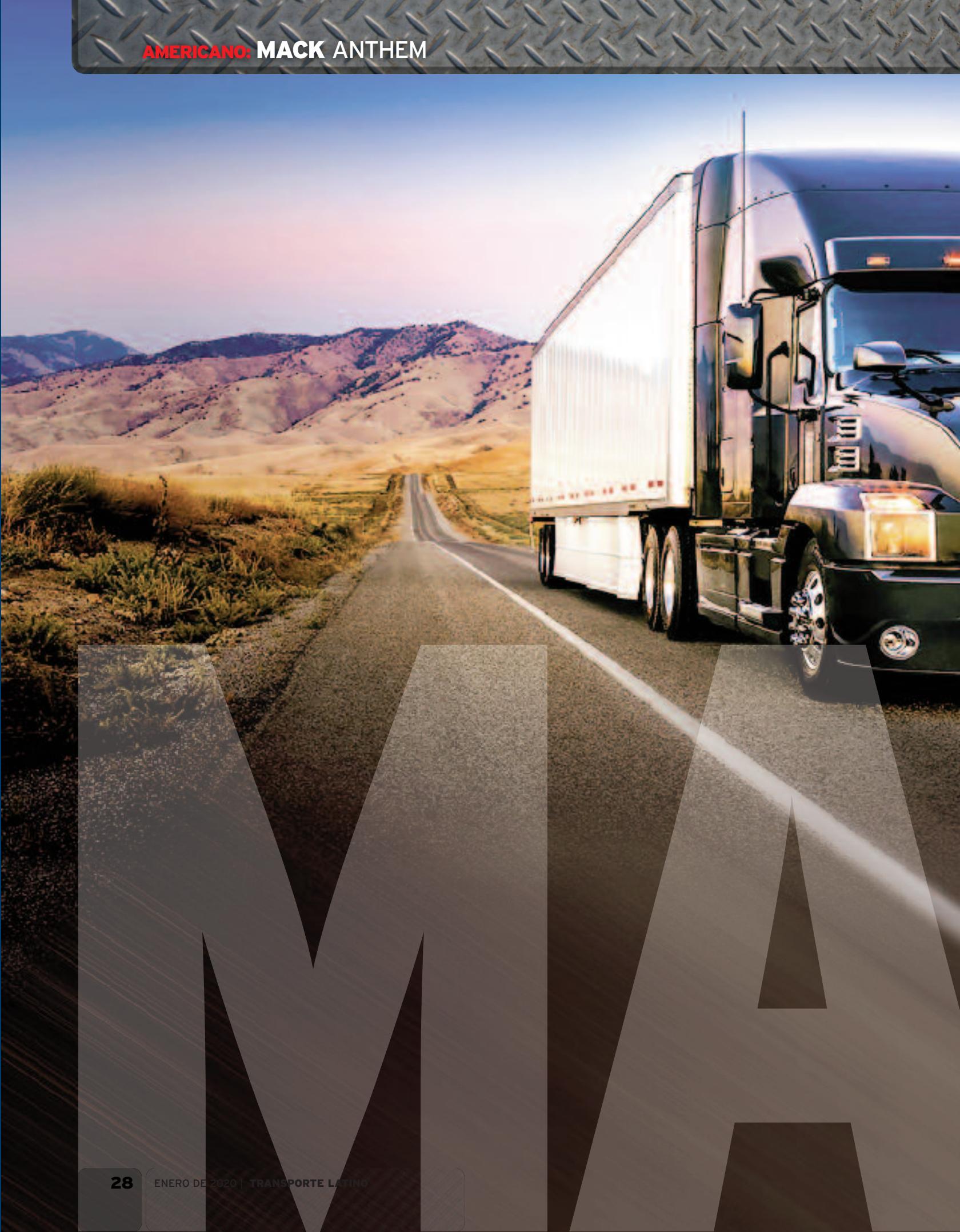
TRANSPORTE LATINO



**SUSCRÍBETE
A NUESTRA
REVISTA DIGITAL**

¡ES GRATIS!

www.transportelatino.net/magazines.com



MACK



MACK ANTHEM

EL BUQUE INSIGNIA DE MACK PARA LARGAS DISTANCIAS ES UN CAMIÓN CON UN DISEÑO MODERNO Y ATREVIDO, MUCHA TECNOLOGÍA Y UNA CABINA BASTANTE CÓMODA. ES UN CAMIÓN DISEÑADO PARA MANTENER CONTENTOS A LOS CONDUCTORES E INCREMENTAR LAS GANANCIAS, ESPECIALMENTE AHORA QUE ES HASTA UN 9.5% MÁS EFICIENTE CON EL PAQUETE HE+. »



Cuando Mack presentó el Anthem en septiembre de 2017, quedó claro que la marca estaba iniciando una nueva era, pues se trata de un camión con un diseño que rompió con lo que Mack nos tenía acostumbrados, presentando una apariencia imponente y robusta que resulta muy atractiva. Y aunque no lo parece a simple vista, se trata de un camión que tiene un mejor consumo de combustible que los Pinnacle de eje retrasado, a los cuales reemplaza como el buque insignia de la marca. Para no dormirse en sus laureles,

Mack presentó en el último trimestre del 2018 el paquete HE+, el cual está diseñado para hacer aún más eficiente al Anthem. Las cifras son impactantes, pues en Mack hablan de una reducción de hasta un 9.5% en el consumo de combustible. El paquete HE+ utiliza la Tecnología de Recuperación de Energía de Mack, la cual captura la energía residual del motor -que de otro modo sería desperdiciada- y la inserta nuevamente al tren motriz. Además, combina varias mejoras aerodinámicas como faldones en la defensa y costados, extensiones laterales y en la parte trasera, entre otras.



americano: **MACK ANTHEM**

DISEÑO

En una clara estrategia de diferenciación, el Anthem tiene un diseño exterior que se parece poco al del Pinnacle, pero que utiliza elementos de camiones de antaño. La robusta, grande y estructurada parrilla recuerda al SuperLiner, mientras que las salpicaderas planas y de marcadas líneas son un guiño al RD Model. Los diseñadores e ingenieros de Mack utilizaron modelación avanzada por computadora y realizaron pruebas en el Centro Espacial Kennedy para crear unas líneas que redujeran la carga aerodinámica un seis por ciento y ayudaran a incrementar la eficiencia de combustible hasta un tres por ciento comparado con un Pinnacle

con equipamiento similar.

Un ejemplo son las salpicaderas planas, las cuales ayudan a mover el aire hacia la parte lateral e inferior del camión, reduciendo el arrastre aerodinámico. Otro elemento que ayuda a cortar el viento es el cofre, el cual se eleva conforme se acerca al parabrisas para dirigir el aire a la parte superior del camión; además esta inclinación mejora la visibilidad. La visera está diseñada para cortar el aire sin crear turbulencia y desde allí el aire pasa sobre un techo de una sola pieza que mueve suavemente el aire sobre y alrededor del dormitorio y el tráiler. En la cabina dormitorio de 70 pulgadas, un alerón en el techo con una pestaña ajustable ayuda a

mejorar el flujo de aire de la cabina al tráiler.

Los espejos retrovisores están montados en el cofre en una posición elevada, lo cual reduce la resistencia al viento al empujar el aire alrededor de los espejos de las puertas. Además, los primeros ofrecen una vista panorámica de los dos lados del camión prácticamente eliminando los puntos ciegos. Los espejos son grandes y si quieres puedes quitarlos, pero resultan útiles. Bajo casi cualquier circunstancia la vibración es mínima y menos notable que en los espejos que se montan en la salpicadera con un tripié. Para reducir el riesgo de daños, giran sobre sí mismos en caso de un impacto. >>



Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

VDO RoadLog™ sigue siendo el único ELD con una impresora integrada y ahora es el primer ELD en aprobar exitosamente la prueba de transferencia de datos USB de la FMCSA. Con el ELD VDO RoadLog podrás:

- **Transmitir electrónicamente** datos de registro al software de monitoreo de la FMCSA (eRODS) vía WiFi o Bluetooth.
- **Transferir tu información via USB.**
- **Proveer a los inspectores con una impresión completa en papel.**

Incluye VDO RoadLog Office – las herramientas en línea para cumplimiento y gestión avanzada de flotas.

- **Cumpe al 100%** con el mandato sobre ELD de la FMCSA.
- **Actualizaciones gratuitas** al software para mantener el cumplimiento en el futuro.
- **Asistencia telefónica 24/7 con sede en Estados Unidos.**

(855)-ROADLOG
roadlog-sales@vdo.com
Compra directamente en:
www.shopvdo.com



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO



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

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

INTERIOR

Al subir y bajar del camión, lo primero que notas es que la manija está en una posición más baja respecto al poste A, lo cual hace más fácil mantener tres puntos de contacto. La palanca de la transmisión manual automatizada está ubicada más arriba en el tablero, cerca del conductor. Los interruptores -cortados con láser- también están



en una posición más alta, mientras que otras cosas que antes se controlaban con interruptores -como los limpiadores o el freno del motor- han sido eliminados por completo del tablero y relocalados en palancas detrás del volante. Esto es un movimiento simple y muy intuitivo, de esos que se agradecen cuando los tienes, especialmente en funciones básicas de manejo.

El volante con fondo plano crea más espacio entre éste y el regazo del conductor, lo que hace más fácil entrar y salir del camión, especialmente cuando el asiento está totalmente elevado.

Además, esto debería ayudar a los conductores altos a encontrar una posición de manejo más cómoda, o a al menos darles la oportunidad de acercarse más al volante. Otra cosa que nos gustó mucho fueron los controles iluminados para el control de crucero, el sistema de sonido y el bluetooth. La pantalla a color de 5 pulgadas en el panel de instrumentos muestra información de monitoreo del vehículo, incluyendo la temperatura del motor y del aceite, odómetros de viaje, estatutos del sistema de postratamiento de gases y la presión de las llantas. >>

FORMULA DRIFT



PRO CHAMPIONSHIP

GET YOUR TICKETS TODAY!



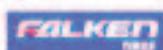
SEASON SIXTEEN SCHEDULE

ROUND	THE STREETS OF LONG BEACH	ROUND	ROAD TO THE CHAMPIONSHIP	ROUND	TORUNOCHI	ROUND	LONDON/DOVA
1	APR 05-16 LONG BEACH GP COURSE LONG BEACH, CA MSX	3	MAY 09-11 ROAD ATLAN'A ATLANTA, GA TRV TRVL	5	JUL 18-20 EVERGREEN SPEEDWAY MONROE, WA TRV	7	SEP 12-14 TEXAS MOTOR SPEEDWAY DALLAS, TX TRV TRVL
ROUND	SEATTLE	ROUND	THE SAGHOLE 17	ROUND	COORSFIELD	ROUND	TOTILE FIGHT
2	APR 25-27 ORLANDO SPEEDWORLD ORLANDO, FL MSX MSX	4	JUN 07-08 WALL SPEEDWAY WALL, NJ TRV	6	AUG 08-10 GATEWAY MOTORSPORTS PARK ST. LOUIS, MO MSX TRVL	8	OCT 18-19 HOUSE OF DRIFT IRVINDALE, CA TRV

*SUBJECT TO CHANGE

FOR MORE INFORMATION, VISIT FORMULADRIFT.COM
FOLLOW US FOR EVEN MORE DRIFTING ACTION

@FORMULADRIFT @FORMULAD /FORMULADRIFT
#FORMULADRIFT #FORMULAD





La cabina es espaciosa y con buenos acabados. El dormitorio de 70 pulgadas tiene un 35% más espacio que los modelos anteriores y 27 pies cúbicos de almacenamiento adicionales, incluyendo 3 cajones debajo de la litera. Un panel montado en el dormitorio tiene tomas de corriente, puertos USB y controles para el estéreo la luz interior y el sistema de aire acondicionado. La luz de la cabina es regulable en el perímetro del ambiente del conductor, las luces de tarea y las superiores. Las persianas son como de avión, bloquean el 100 por ciento de la luz y están integradas con las ventanas inclinadas para dejar entrar el aire pero mantener afuera la lluvia.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

El Anthem está disponible con el motor MP8 de 13 litros con hasta 505 HP y 1,860 lb-pie, dependiendo de las especificaciones. También está disponible como opción el MP7 con hasta 425 HP y 1,560 lb-pie. Los paquetes de downspeeding SuperEconodyne de Mack están disponibles para ambos motores. Otra alternativa es el motor MP8 con capitalización del turbo, especialmente diseñado para arrastres largos, el cual convierte la energía residual del escape en energía mecánica que se alimenta nuevamente al motor, lo cual añade hasta 50 HP adicionales, permitiendo un incremento sustancial en la eficiencia de combustible de hasta un 8.8 por ciento. Este motor tiene una potencia de 445 HP y un



torque de 1,860 lb-pie, por lo que no le falta fuerza para hacer el trabajo.

Como en todos los camiones de Mack, la transmisión manual automatizada mDRIVE viene de serie y en el caso del Anthem es una de 12 velocidades. También hay disponible una mDRIVE HD reforzada, con variantes de 13 y 14 cambios que añaden una o dos velocidades súper lentas. En cuanto a seguridad, lleva de

serie el sistema Wingman Fusion de Bendix, el cual utiliza cámaras y radares para prevenir colisiones, gestionar el control adaptativo de cruce-ro y la advertencia de abandono de carril. El control de cruce-ro adaptativo es algo muy útil en trayectos largos, ya que no sólo evita que el conductor tenga que estar acelerando y frenando constantemente para controlar la velocidad -lo cual causa resulta cansado a la larga-, sino que también ayuda a mantener un consumo de combustible más eficiente. 

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MP7 de 11 litros con 325 a 425 HP y 1,260 a 1,560 lb-pie
- MP8 de 13 litros con 415 a 505 HP y 1,460 a 1,860 lb-pie
- MP8-TC de 13 litros con 415 a 445 HP y 1,460 a 1,860 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Maxitorque ES, Eaton Fuller
- Automatizadas mDrive y mDrive HD
- Automática Allison Serie 4000

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Twin-Y
- Muelles mRIDE

LIBERATE

con un

MES GRATIS DE PREPASS.



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



Servicio proporcionado por HELP Inc.

PrePass.com/Regalo
877-836-8412

Utilizar el código "Transporte" por un mes gratis.

*Oferta válida sólo para los clientes de PrePass por primera vez y no incluye el servicio de pago por peaje. Servicio dependiente de la aprobación de la solicitud. Los transportistas y operadores deben cumplir con la puntuación mínima de seguridad del Sistema de Selección de Inspección para calificar para PrePass. Los solicitantes calificados recibirán un transpondedor de servicio y un mes de servicio sin costo inicial. El servicio puede ser cancelado en cualquier momento. Al final del período de prueba, el servicio se renovará automáticamente a las tarifas regulares de PrePass. Al finalizar el servicio, el transpondedor debe ser devuelto dentro de 30 días a PrePass o se calculará un cargo por el equipo de \$ 00.

DAF

A **PACCAR** COMPANY





LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE DAF IMPULSA LA EXCELENCIA PURA

El LF tiene beneficios como la carga útil líder en la industria, la maniobrabilidad incomparable y la excelente durabilidad, comodidad y amabilidad del conductor. Ahora hemos llevado el exitoso camión de distribución de DAF un paso más para mejorar aún más su rentabilidad. El resultado es The New LF.





UNA NUEVA ERA

FREIGHTLINER NEW CASCADIA

LA LÍNEA CASCADIA DE FREIGHTLINER SIEMPRE HA COMBINADO UNA GRAN CAPACIDAD DE CARGA Y EFICIENCIA DE COMBUSTIBLE CON LOS AVANCES TECNOLÓGICOS MÁS RECIENTES. AHORA, LA EMPRESA DA INICIO A UNA NUEVA ETAPA AL PONER EN LA CARRETERA EL PRIMER CAMIÓN CON AUTOMATIZACIÓN NIVEL 2. »

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DD13 350 a 505 HP y 1,250 a 1,750 lb-pie
- DD15 de 400 a 505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie
- DD16 de 475 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie
- Cummins X15 de 400 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

- **Manuales:** Eaton Fuller Advantage de 10, 13 y 18 velocidades; Eaton RT de 9, 13 y 18 cambios
- **Automatizadas:** Detroit DT12 y Eaton Advantage de 10 y 13 cambios
- **Automáticas:** Allison 3000, 4000 y 5000

SUSPENSIONES DELANTERAS

- Freightliner Multihoja
- Hendrickson Airtek

SUSPENSIONES TRASERAS

- Neumática sencilla y tandem Freightliner



POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Freightliner deslumbró al mundo del transporte cuando presentó el New Cascadia en septiembre de 2016, un camión cuyo objetivo principal era ser aún más eficiente que el Cascadia Evolution. ¿Qué tan más eficiente? Según Martin Daum, presidente de Daimler Trucks North America, es posible reducir hasta un 8 por ciento el consumo de combustible. “Estamos elevando a nuevos niveles la eficiencia de combusti-

ble, conectividad, seguridad, calidad, disponibilidad y rendimiento”, dijo Richard Howard, vicepresidente de ventas y mercadotecnia de DTNA, durante la presentación del camión.

Ahora, a un poco más de dos años de su presentación, Freightliner inaugura una nueva era en el transporte al introducir la automatización Nivel 2 en su camión estrella. Esto quiere decir que el camión es capaz de hacer ajustes laterales (de dirección) y longitudinales (acelerar o frenar). Es decir, ya no se limita a alertar al con-

ductor de que el camión está abandonando su carril, por ejemplo, sino que si no se ha activado la direccional, el camión corrige el rumbo para centrar el vehículo en el carril.

También puede acelerar y frenar completamente el camión cuando el tráfico es muy denso, una situación que genera mucho cansancio entre los conductores. Pero las bondades de este sistema, que trabaja con el conjunto de sistemas basados en cámara y radar Detroit Assurance 5.0, no son solo para los conductores. Otra caracte-

americano: **FREIGHTLINER NEW CASCADIA**



terística es que puede detectar peatones y ciclistas en movimiento frente al camión, y frenar completamente el camión para evitar un accidente. Evidentemente, también puede hacerlo si detecta autos en movimiento o estacionados.

DISEÑO

Entre el equipamiento estándar para mejorar la aerodinámica del New Cascadia está un sello superior en la puerta, espejos de forma elíptica, cofre inclinado, defensa con deflector de aire

incluido y antenas integradas para reducir el arrastre. Por supuesto, están disponibles los paquetes Aero y AeroX para hacer aún más "escurridizo" al Cascadia, los cuales incluyen extensores laterales más largos, carenados más bajos en el chasis, cubiertas para las ruedas de dirección y salpicaderas, las cuales, en conjunto, logran un ahorro de combustible de hasta un 1%.

Los faros son de LEDs, gracias a lo cual otorgan una excelente visibilidad por la noche y en condiciones climáticas como llu-

via o nieve, reduciendo además la fatiga por forzar la vista. Otro elemento importante a este respecto es el parabrisas de una sola pieza, cuyo diseño incrementa la zona del limpiaparabrisas un 12 por ciento respecto al Cascadia actual y está especialmente diseñado para ser más resistente a las roturas. El hecho de que tanto el parabrisas como la ventana de la puerta sean de una sola pieza, le dan al conductor una vista sin obstáculos del camino y de los espejos. >>

INTERIOR

Como en Freightliner tienen claro que un conductor puede pasar más de 100 horas a la semana en la cabina entre manejar, hacer papeleo, comer, descansar y dormir, se enfocaron en hacerlo lo más cómodo posible. Por ello el tablero tiene una forma envolvente con interruptores mejor posicionados para que no tengas que estirarte cual contorsionista para alcanzarlos; en la misma línea, el volante lleva controles integrados. El panel de instrumentos lleva una pantalla de 5" que, en lugar de darte los códigos de error, te dice claramente cuál es el problema; la navegación de ésta es muy amigable, pues la puedes controlar desde el volante.

Para desarrollar la iluminación, almacenamiento y la ergonomía de la cabina, DTNA trabajó de manera conjunta con Teague, los diseñadores de interiores de los aviones Boeing. Entre sus aportaciones hay manijas adicionales que facilitan el entrar y salir de la cabina y luces de LED en el techo que ofrecen una iluminación ambiente más difusa, la cual ayuda a reducir la fatiga visual. Además hay una nueva suspensión que hace más suave el trayecto pero que evita el bamboleo lateral.

Hay varias configuraciones de cabina que



podrás personalizar en el camino, entre ellas está lo que en Freightliner llaman el Driver Loft, un pequeño comedor/escritorio con dos sillas opuestas con cinturón de seguridad, las cuales pueden

doblarse para poder bajar una litera empotrada en la pared en menos de 30 segundos.

El dormitorio fue rediseñado para incluir gabinetes más largos y un guardarropa 4 pulgadas más alto. Además, lleva un gabinete para horno de microondas más grande con espacio suficiente para hornos de tamaño convencional, así como un refrigerador con más espacio para almacenar comida. Para que no te pierdas tus programas favoritos, el Cascadia lleva un soporte oscilante que puede sostener una TV de 26". Por supuesto, hay varias tomas de corriente directa, pero si necesitas más energía en la cabina, hay disponibles varios inversores o cableados para montarlos y poder alimentar así aparatos de corriente alterna. >>



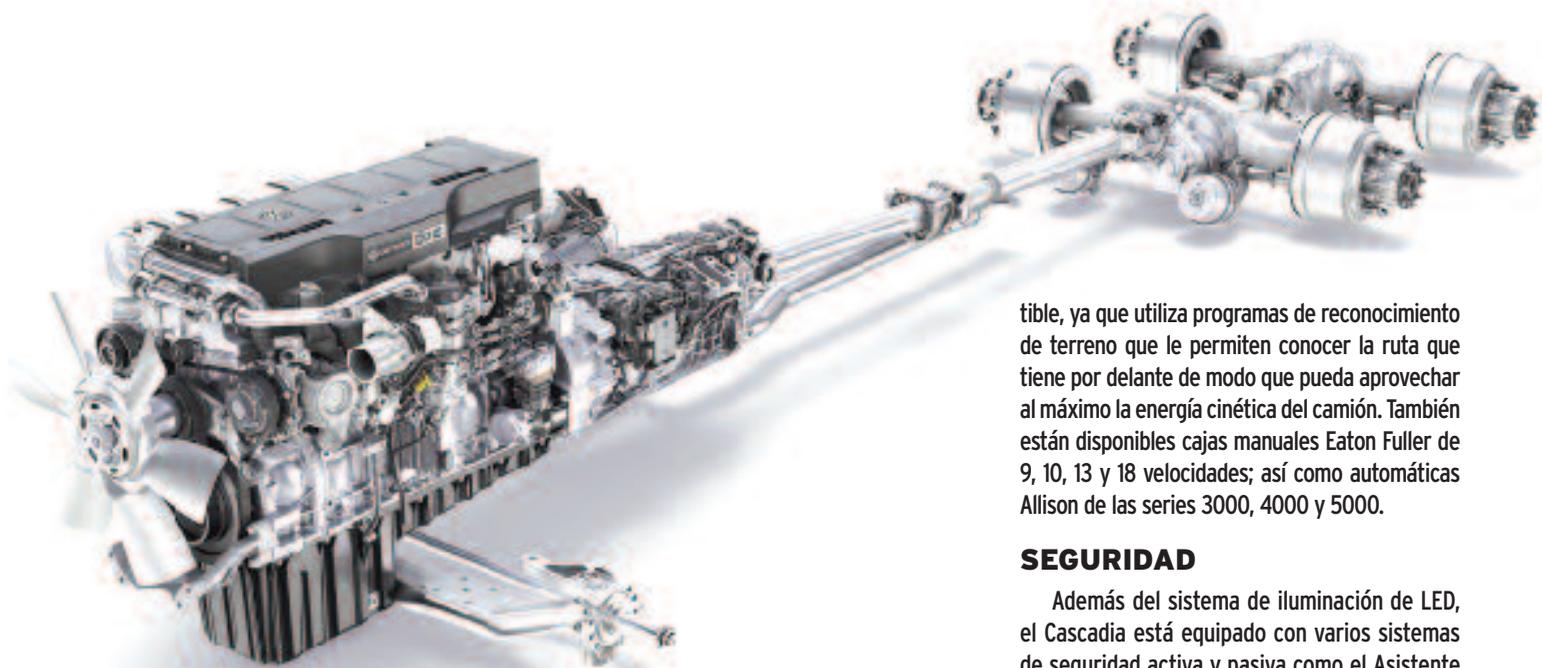


Consigue llantas de camiones comerciales confiables y asequibles de una marca que conoces y en la que confías.

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





MOTORES Y TRANSMISIONES

Tener un diseño que corte el viento como cuchillo la mantequilla es muy útil, pero para lograr un buen consumo de combustible también se necesita que el tren motriz del camión sea muy eficiente. Por ello, el nuevo Cascadia está disponible con cuatro motores, aunque son dos los que Freightliner recomienda para obtener el máximo rendimiento de cada gota de diesel.

El primero es un Detroit Diesel DD13 con una potencia de 350 a 500 HP y un torque de 1,250

a 1,750 lb-pie; la otra opción es un DD15 cuya potencia oscila de 400 a 505 HP y el par motor va de 1,550 a 1,750 lb-pie. En ambos casos, los ingenieros trabajaron con el mapeo para lograr que entreguen más torque a menos revoluciones por minuto, de modo que gastes menos diesel para mover la carga. Las otras dos opciones son para quienes necesiten aún más poder y son un DD16 con 475 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie de torque, y un Cummins X15 con 400 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie.

En cuanto a la transmisión, la marca recomienda el uso de una automatizada de 12 cambios para obtener el máximo rendimiento de combus-

tible, ya que utiliza programas de reconocimiento de terreno que le permiten conocer la ruta que tiene por delante de modo que pueda aprovechar al máximo la energía cinética del camión. También están disponibles cajas manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13 y 18 velocidades; así como automáticas Allison de las series 3000, 4000 y 5000.

SEGURIDAD

Además del sistema de iluminación de LED, el Cascadia está equipado con varios sistemas de seguridad activa y pasiva como el Asistente de Frenado Activo, que puede detener el camión por completo al detectar objetos estacionarios, el Control de Crucero Adaptativo y la Advertencia de Abandono de Carril, que incluye captura de video de modo opcional.

No cabe duda de que en Freightliner hacen todo menos dormirse en sus laureles, pues el New Cascadia ha elevado el listón en el segmento de los camiones de larga distancia gracias a la incorporación de los sistemas Detroit Assurance 5.0 para lograr el Nivel 2 de automatización. Disponible con cabinas de día y dormitorio de 116" y 126", con techos de 48" a 72" para las segundas, este camión es, sin lugar a dudas, uno de los referentes del segmento. 





LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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

 alliancetruckparts.com

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

 facebook.com/alliancetruckparts

DTHA/P04-A-010. Las especificaciones están sujetas a cambios sin previo aviso. Copyright © Daimler Trucks North America LLC. Todos los derechos reservados. Alliance Truck Parts es una marca de Daimler Trucks North America LLC, una división de Daimler. No apto para la reventa. *Consulte la garantía para conocer todos los detalles y limitaciones.

DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler

PISA FIRME

INTERNATIONAL LT SERIES

HACE YA TRES AÑOS QUE INTERNATIONAL PRESENTÓ EL CAMIÓN QUE SE CONVERTIRÍA EN SU BUQUE INSIGNIA PARA LARGAS DISTANCIAS. EN ESE LAPSO, LA SERIE LT HA DEMOSTRADO QUE ES UNA SÓLIDA APUESTA EN EL SEGMENTO GRACIAS A UN EFICIENTE CONSUMO DE COMBUSTIBLE, ESPECIALMENTE CON EL MOTOR A26, QUE TE AYUDARÁ A INCREMENTAR TUS GANANCIAS. »



Parece que fue ayer cuando comenzó el Proyecto Horizon, una agresiva iniciativa con la que International renovó sus camiones de carretera. Fue en septiembre de 2016 cuando “iniciaron las hostilidades” al presentar al LT Series en Las Vegas, un camión diseñado para convertirse en el buque insignia de los Clase 8 la marca. Este modelo fue desarrollado con un diseño centrado en el conductor e incorpora avanzadas tecnologías para lograr un mejor rendimiento en el consumo de combustible y maximizar el tiempo en servicio. La Serie LT está disponible en múltiples configuraciones, incluyendo una cabina de día y cuatro dormitorios: techo bajo de 56”, hi-rise de 56” y 73”, y sky-rise de 73”.

DISEÑO

La encomienda para los diseñadores fue crear un camión más aerodinámico y todo parece indicar que hicieron muy bien su trabajo, pues International afirma que tiene un consumo de combustible 7 por



ciento más eficiente que el que hasta el momento de la presentación del LT Series era el camión más eficiente de la compañía, un ProStar 2017 con motor Cummins ISX15. El tres por ciento de esa eficiencia se debe a la aerodinámica gracias a ele-

mentos con menor resistencia al aire: cofre, defensa de tres piezas, apertura las ruedas, faldones y extensores laterales más largos que reducen el espacio con el tráiler. Del cuatro por ciento restante se encarga el tren motriz.





MOTORES Y TRANSMISIÓN

En un principio, International lanzó el camión los motores Cummins X15 y el N13 de Navistar; pero éste último fue reemplazado el año pasado por el más novedoso y ligero A26. Curiosamente, las cifras de potencia y torque

del A26 son muy similares a las del N13 -400 a 475 HP y 1,350 a 1,750 lb-pie-, pero la diferencia más importante es que el A26 es 55 libras más ligero y tiene un consumo de combustible hasta 5% más eficiente que el N13.

En cuanto al Cummins X15, tiene una poten-

cia que oscila entre los 400 y 565 caballos de fuerza y un par motor que va de 1,450 a 2,050 lb-pie. En cuanto a la transmisión, hay manuales Eaton Fuller manuales de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, varias automatizadas de la misma casa (Plus, LSE, Advantage, SmartAdvantage).

SEGURIDAD

Para ayudar a que todo esté en orden, International equipó a la Serie LT con varios sistemas de asistencia que mejoran la seguridad. Uno de ellos es el de Mitigación de Colisiones Wingman Advanced de Bendix, el cual viene de serie en todos los modelos. También están disponibles el sistema Wingman Fusion y el OnGuardACTIVE de Meritor Wabco.

En cuanto a control de cruce, lleva uno de International, el cual reconoce el terreno y calcula continuamente la velocidad y engranaje más eficientes para la economía de combustible. A diferencia de otros sistemas de control de cruce predictivo, el de International utiliza mapas GPS preinstalados y la información comercial más reciente para hacer ajustes a la velocidad de cruce sin tener que haber recorrido la ruta previamente. >>





Durante la presentación de la Serie LT, el presidente de Navistar Bill Kozek reconoció que este camión era la respuesta de la compañía para enmendar los errores del pasado e iniciar un nuevo capítulo. Y tras ver la ofensiva de productos consistente en cinco diferentes Series de camiones (CV, MV, HV, HX y RH) que la marca lanzó desde 2016 a la fecha, queda claro que no se irán sin ofrecer pelea.

INTERIOR

International trabajó para asegurarse que los conductores encuentren un espacio de trabajo más cómodo y amigable con el usuario.

Para ello realizaron numerosas entrevistas con camioneros, además de clínicas de manejo en las que reunieron los comentarios de cientos de conductores. El panel de instrumentos -con hasta quince medidores virtuales personalizables-, ofrece una buena vista de todos los medidores e incluye una pantalla donde se despliega información en tiempo real importante para el conductor, como el consumo de combustible. Además, la bocina de aire volvió a su posición tradicional e intuitiva sobre la puerta del conductor, una muestra más de que hay que darle al cliente lo que pida, pues esto fue algo que pidieron muchísimos conductores. >>



SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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



Las líneas de la Serie LT fueron diseñadas para reducir la resistencia al viento, haciéndolo gastar menos combustible. Pero esto tiene una ventaja adicional, pues además se logró una reducción de cuatro Sones en el ruido causado por el viento, lo cual hace más silencioso y cómodo el camino. En cuanto a otros aditamentos que mejoran la seguridad, el camión lleva faros de LED de serie con micas de policarbonato que son resistentes a los impactos, un selector de veloci-

dad en el volante que permite a los conductores mantener la atención en el camino, un parabrisas de una sola pieza que mejora la visibilidad, además del sistema de Mitigación de Colisiones Bendix Wingman Advanced, que también forma parte del equipamiento de serie.

International también trabajó en otras características para mejorar la confiabilidad y mantenimiento, así como la funcionalidad. Un ejemplo de ello es que el nuevo sistema de postratamiento de envase individual no

solo es 60% más pequeño y 40% más ligero, sino que también es más fácil realizarle el servicio. Otro es que el cableado lleva un nuevo arnés y un módulo de distribución de energía para la cabina colocado dentro del camión, protegiéndolo así de los elementos. Uno más es que los puntos clave de servicio bajo el cofre, dentro de la cabina y alrededor del vehículo fueron diseñados ergonómicamente para un fácil acceso y servicio, y muchos componentes tienen un mayor intervalo entre mantenimientos. 



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- International A26 de 13 litros con 400 a 475 HP y 1,350 a 1,750 lb-pie
- Cummins X15 de 15 litros con 400 a 565 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumáticas International
- Neumáticas Hendrickson HAS y HTB

AUTOMATIZADAS

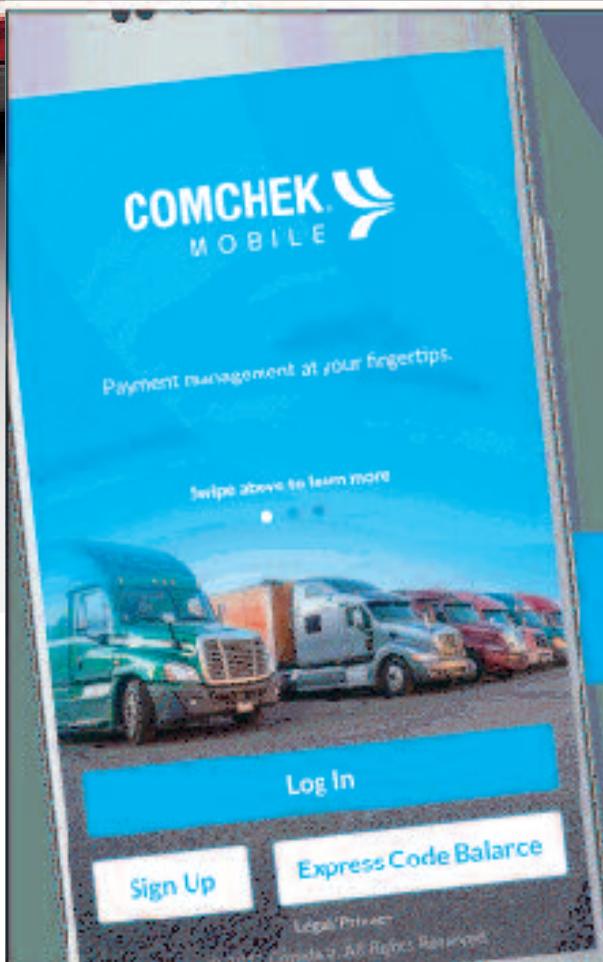
- Eaton Endurant de 11 y 12 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 13 y 18 velocidades
- Eaton UltraShift Plus LSE de 16 velocidades
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos y taperleaf

TRANSMISIONES

- Manuales
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Eaton Fuller de 10 velocidades
- Fuller de 9, 10, 13 y 18 velocidades



¿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 Innovator



¿QUIERES SER

CAMIONERO?



HACER EJERCICIO EN LA CARRETERA

POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

Ejercitarte es una de las cosas más importantes que puedes hacer por tu salud. Podrías mejorar enormemente tu calidad de vida de muchas maneras, incluidas las financieras. Nuestros cuerpos fueron diseñados para el esfuerzo físico, el aprendizaje continuo y los desafíos. Ejercita tu cuerpo, cerebro y mente.

Los trabajos de camiones LTL, muchos trabajos de camiones regionales y trabajos de camiones de entrega múltiple ofrecerán muchas oportunidades para descargar. Las empresas que transportan muebles pueden proporcionarte mucha descarga. No tienes jornadas tan largas y ganas tanto como los conductores que hacen drop & hook. Es solo más trabajo. Y vale la pena.

Hacer ejercicio es especialmente importante para los camioneros porque pasamos muchas horas sentados cada día. Hay muchos estudios sobre cómo el estar sentado durante períodos prolongados afecta negativamente la salud. 

POR LO TANTO, INCLUSO SI NO HACES EJERCICIO, AL MENOS DETENTE CADA POCAS HORAS EN EL ÁREA DE DESCANSO Y CAMINA AL BAÑO O ALREDEDOR DEL CAMIÓN VARIAS VECES. ESO ES 5 MINUTOS X 6, 7 U 8 (VECES AL DÍA) ... MENOS DE UNA HORA AL DÍA PARA AYUDAR A TU SALUD. ¿VALE LA PENA? SI TU SALUD NO LO VALE, NO LO TENGAS EN CUENTA. PERO SI QUIERES HACER ALGO PARA MEJORARLA, AQUÍ TIENES ALGUNOS EJERCICIOS QUE PUEDES HACER.

- Las lagartijas (flexiones) se pueden hacer tan pronto como te despiertes, en el piso del dormitorio.
- Las elevaciones de piernas se pueden hacer en la litera. Primero un lado y luego otro. También puedes acostarte de lado y hacerlas.
- Haz boxeo de sombra al ritmo de la música e imagina que tu oponente es quien te causa estrés. ¡Elimina todas las cosas que presentan desafíos para ti en la vida!
- Inclínate sobre los lados hacia abajo con la mano hacia el pie (aunque no alcanzarás el pie).
- Consigue un par de mancuernas para hacer ejercicios con los brazos, pecho y hombros. Si quieres comprar unas, puedes reemplazarlas con envases de jugo de galón o algo similar.
- Elevaciones de rodilla. Alterna las rodillas izquierda y derecha levantándolas hacia tu pecho.
- Cuando te estaciones en las paradas de camiones, hazlo lejos del edificio para dar esos pasos adicionales.
- Con los pies separados al ancho de tus hombros, extiende los brazos hacia los lados y gira en movimiento circular hasta que comiences a sentir que "quemar". Mantén el movimiento 1 minuto más.
- También puedes hacer abdominales o sentadillas.

Puedes hacer ejercicio fácilmente como camionero, sin gastos adicionales ni equipo especializado. Estas son algunas ideas que puedes usar para hacerlo. También puedes crear tus propios movimientos. Lo principal es comenzar con una rutina de inmediato para que se convierta en un hábito. Mientras más tiempo esperes, más difícil será comenzar.

EL MÁS EFICAZ

PETERBILT 579

EL 579 ES EL CAMIÓN DE PETERBILT PARA ARRASTRES DE LARGA DISTANCIA, POR LO CUAL ES SU MODELO MÁS EFICIENTE. ESPECIALMENTE SI HABLAMOS DEL EPIQ, DISEÑADO PARA CORTAR EL VIENTO Y REDUCIR EL CONSUMO DE DIÉSEL. ¿QUIERES CONFORT? ENTONCES TE RECOMENDAMOS LA CÓMODA Y ESPACIOSA CABINA ULTRALOFT. »







EFICIENCIA TOTAL

El 579 EPIQ tiene numerosas características aerodinámicas y mecánicas que lo hacen el más eficiente de la marca. Este modelo mejora hasta un 14% la economía de combustible comparado con modelos previos a la norma EPA 2010. Además, el software de optimización de consumo de combustible se puede personalizar según las necesidades del cliente para brindar el balance óptimo de ahorro de combustible y desempeño.

americano: **PETERBILT 579**

Peterbilt presentó el 579 hace ya siete años (¡qué rápido pasa el tiempo!), un camión que se convirtió en el modelo insignia de la marca, el cual utiliza una combinación de aerodinámica y optimización del tren motriz para reducir el consumo de combustible. El escenario fue el mejor que pudieron haber elegido: el Mid America Trucking Show.

Para lograr una carrocería con la menor resistencia al viento posible, los diseñadores utilizaron el sistema de Dinámica de Fluidos Computarizada para poder alcanzar el mejor desempeño aerodinámico posible realizando numerosas pruebas; las cuales dieron como resultado una combinación de faldones, tapas y carenados que exceden los requerimientos aerodinámicos. Este camión está disponible con dos tipos de cabina, de día y dormitorio desmontable, lo cual lo hace más versátil y longevo, ayudando así a mantener un buen valor de reventa.

INTERIOR

Los materiales son bastante buenos comparados con sus rivales, especialmente los insertos de imitación madera, que, cosa rara en un camión, lucen bastante bien. Hay dos niveles de acabados disponibles en el 579, Platinum y Prestige. El primero ofrece un interior lujoso y elegante con aplicaciones de hoja de madera en la cabina y el dormitorio, mientras que el segundo es más "terrenal", y brinda un buen balance entre confort y funcionalidad. Recientemente llegó la cabina Ultraloft, la cual es el tope de gama en cuanto a comodidad y de la que hablamos en un recuadro. En cuanto a los controles, están elegantemente organizados y son fáciles de manipular, con todo el ambiente operativo,



diseñado alrededor del conductor -como debe ser-, con una excelente ergonomía.

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

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





Como la mayoría de los camiones en su segmento, el Peterbilt 579 tiene unos asientos sumamente cómodos, los cuales tienen un excelente acolchamiento gracias a espuma de alta densidad que utilizan y ofrecen un buen soporte lumbar. Pero si quieres más, están disponibles los asientos Evolution LX, los cuales tienen soporte lumbar en dos cámaras y ajustes en el soporte lateral y la dureza de la suspensión, además de calefacción,

ventilación, más bolsillos de almacenamiento y la posibilidad de girar sobre sí mismos.

La visibilidad es excelente gracias al enorme parabrisas que además es significativamente más grueso que en otros modelos, ofreciendo mayor aislamiento contra el ruido. La iluminación interior corre por cuenta de LEDs, los cuales tienen una vida útil más larga y usan menos energía que los focos convencionales.

americano: **PETERBILT 579**



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

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

TRANSMISIONES

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

SUSPENSIONES DELANTERAS

- Muelles parabólicos
- Neumática Peterbilt

SUSPENSIONES TRASERAS

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

Tanto la cabina de día como la de dormitorio llevan un sistema automático de control de temperatura, el cual mantiene un funcionamiento consistente y duradero del sistema de ventilación. En cuanto a otras amenidades en la cabina está una estación de trabajo retráctil, varios compartimentos para que guardes tus cosas, una cama de 85 pulgadas, closets grandes y como opcionales un refrigerador de

media altura y un soporte para televisión de pantalla plana de 22 pulgadas.

DISEÑO

El Peterbilt 579 tiene un estilo moderno y aerodinámico con varias líneas distintivas que son típicas del lenguaje de diseño de la marca. Hay varios elementos exteriores que fueron diseñados para reducir el coeficiente aerodinámico

del camión, como los carenados de diferentes longitudes, los extensores del dormitorio, las extensiones de plástico de las salpicaderas, las tapas debajo de la cabina y los faldones. La defensa delantera también fue diseñada con el mismo objetivo y además está formada por tres piezas, lo que hace más fácil y barata una reparación en caso de ser necesaria, reduciendo el costo de mantenimiento. >>



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

MOTORES Y TRANSMISIÓN

La oferta de motores del Peterbilt 579 ha aumentado considerablemente desde su presentación. Inicialmente se ofrecía con dos mecánicas: un Paccar MX13 con un rango de potencia entre 380 y 500 HP y 1,450 y 1,750 lb-pie de torque, y un Cummins ISX15 cuyas cifras de desempeño son de 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie. Un año más tarde llegó un Cummins ISX12-G cuya potencia va de los 320 a los 400 HP y el par motor de los 1,150



a los 1,450 lb-pie, con la ventaja de que al utilizar gas natural puede operar en zonas con restricciones ambientales severas. Desde el año pasado puedes ordenar el 579 con un Paccar MX-11, el cual es un motor pequeño, ligero y potente, cuyo rango de potencia va

de 355 a 430 HP y el torque se mueve entre 1,250 a 1,550 lb-pie. En cuanto a las transmisiones, están disponibles Eaton Fuller manual de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, automática de 10, 11, 13 y 18 relaciones, así como una Allison automática. 

americano: **PETERBILT 579**



¿SERVICIO o SEGURIDAD? **ELIJA AMBOS.**

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

GENUINA • COMPLETA • CONFIABLE

1-844-68-TIRES • gcertires.com/service

GCR
TIRES & SERVICE

REVIEWS W990 GENERAL ACIONAL



KENWORTH W990

EL W900 ES UN CAMIÓN QUE HA ESTADO PRESENTE EN EL PORTAFOLIO DE KENWORTH POR MÁS DE 50 AÑOS, PERO EN KENWORTH MIRAN HACIA EL FUTURO Y LE DAN LA BIENVENIDA A UNA NUEVA GENERACIÓN. ¿TENDRÁ LO QUE SE NECESITA PARA REEMPLAZAR A UN ICONO DEL TRANSPORTE? VAMOS A AVERIGUARLO. »

175

Si te gustan los camiones clásicos, seguramente el Kenworth W900 está entre tus favoritos ya que este modelo tiene todas las características necesarias: una enorme parrilla coronando un alargado cofre, sólida defensa delantera, faros cuadrados, salidas de escape a los costados de la cabina y cromo, mucho cromo. Sin embargo,

todo lo bueno llega a un final y Kenworth decidió que ya era hora de un reemplazo. Entra en escena el W990.

Curiosamente, a primera vista uno podría pensar que son el mismo camión, pues las diferencias son sutiles si no estás muy familiarizado con el W900. Claro que si eres fan de este camión, las vas a notar a kilómetros de distancia. En esta ocasión vamos a ir de menos a más, es decir, vamos a comenzar por

el exterior -que es donde más similares son-, y luego iremos al interior para ver las enormes diferencias.

DISEÑO

Uno de los mayores cambios está en la parrilla, pues ya no se trata solo un cuadrado de rejilla cromada, ahora es más estilizada con una franja vertical en alto relieve que se angosta hacia abajo y la cruza por el centro -



americano: **KENWORTH W990**

dando la apariencia de una T-. Es un pequeño detalle estético, pero que suma mucho a la hora de darle una apariencia más moderna al camión. Todo dentro del estilo clásico, que en Kenworth tienen claro que es uno de los puntos que tenían que respetar.

Otra diferencia del W990 que de inmediato salta a la vista son los grupos ópticos, pues son casi del doble de tamaño que los del W900. De hecho, también las salpicade-

ras son más altas y se acercan más a la parte superior del cofre. La defensa, por su parte, es ligeramente más ancha, pero este es un detalle difícil de notar si no los tienes lado a lado. "El Kenworth W990 representa el orgullo, imagen y libertad del transporte y captura el espíritu de lo que se trata ser un camionero", dijo Mike Dozier, vicepresidente de Paccar, durante la presentación del camión.

El W990 está disponible con cabina de día, techo plano de 40 pulgadas y con dos cabinas dormitorio de techo medio (52 y 76 pulgadas). Otra novedad es que la cabina creció y ahora tiene una distancia de defensa a la parte trasera de la misma (BBC por sus siglas en inglés) de 131.5 pulgadas. Pero ahora profundizaremos más en este apartado, que es donde realmente se concentran las novedades. >>



77L



INTERIOR

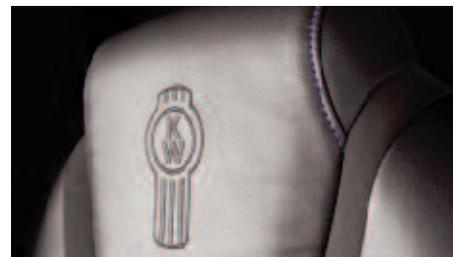
El Kenworth W990 está construida sobre la plataforma de cabina que se utiliza para el T680 y el T880 (más ancha que la del W900), por lo cual tiene varias características de comodidad y servicios que harán que los fanáticos del W900 miren con menos recelo al recién llegado. Especialmente cuando vean la cabina de Edición Limitada y el paquete W990 Driver's Studio de opciones premium.

Pero antes, es necesario mencionar el hecho de que el techo sobre el asiento del conductor es mucho más alto que el del W900, por lo que da una sensación de mayor libertad. También hay mucho más

espacio entre los dos asientos, por lo cual resulta mucho más fácil acceder a la parte trasera de la cabina. Todos los controles e interruptores siguen estando al alcance de la mano y, aunque tiene nuevos botones, se siente un aire familiar a pesar de que estén en distintas posiciones. La visibili-

dad del camino es mucho mejor que en su antecesor, aunque no tienes la misma claridad sobre dónde termina el cofre del camión.

Hay un amplio armario para colgar la ropa, varios cajones y un gran espacio de almacenamiento debajo de la litera infe-





rior. El inversor de 1800 vatios incluye una conexión de alimentación a tierra y cuatro tomacorrientes estándar de 120 voltios para alimentar una variedad de dispositivos eléctricos. La conveniente iluminación LED proporciona una amplia luz interior en toda la cama. >>



TFL

**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.

Curiosamente, hay 10 pulgadas menos a lo largo en la parte del dormitorio, pero Kenworth ha hecho maravillas con la distribución de las cosas. Especialmente con el Driver's Studio, que ofrece un asiento giratorio de 180 grados -el del pasajero- y una mesa giratoria para dos personas, un refrigerador tipo cajón y un espacio ideal para un microondas. Esta característica denota cuánto han aprendido los diseñadores a lo largo de los años, pues hacen más habitable una cabina más pequeña.

El paquete de audio premium de Kenworth proporciona entretenimiento con un amplificador de 320 vatios, un subwoofer de 10 pulgadas y ocho bocinas; soporte giratorio de TV para un televisor de pantalla plana de hasta 28 pulgadas -de hecho, algunos camioneros dicen que cabe apretado uno de 32"-; y un precableado EpicVue opcional para TV satelital.

El interior del W990 Edición Limitada viene en negro medianoche con detalles brillantes en las puertas. El interior especial presenta cuero negro, logotipo W990 bordado, interior de las puertas con bordado de hilo azul en forma de diamante, volante forrado de piel negra con costura de hilo azul y asientos de conductor y pasajero con inserciones de gamuza y cuero perforado.

Otra evidente señal de que estás en un camión del siglo XXI es que lleva una pantalla de 7" en el tablero, donde despliega información útil como la relativa a la navegación, asistencia en el camino, datos del vehículo, controles de sonido, llamadas, las alertas de la cámara de puntos ciegos y más. Esta se suma a la habitual pantalla de 5" que va en el



panel de instrumentos. Además, el camión viene equipado de serie con el sistema de diagnóstico remoto Kenworth TruckTech+.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

El Kenworth W990 está disponible únicamente con un motor, el eficiente Paccar MX-13 que tiene un rango de potencia que va de 405 a 510 caballos de fuerza y un torque que oscila entre las 1,450 y 1,850 lb-pie. En cuan-

to a la transmisión, está equipado con una caja manual de 12 velocidades.

Por último, basta decir que la llegada del W990 no implica la "muerte" del W900, al menos no de manera inmediata, ya que ambos camiones coexistirán por un tiempo. "Lo produciremos mientras el mercado lo pida", dijo Mike Dozier, vicepresidente de Paccar, cuando fue cuestionado a este respecto. 



americano: **KENWORTH W990**



**LA MOTOCICLETA
MÁS DESEADA EN
LA CARRETERA**



**The Ultimate
Riding Machine**

BMW Motorrad

bmw-motorrad.com







CORTA EL VIENTO

FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION

TENER UN TREN MOTRIZ EFICIENTE ES SOLO UNA PARTE DE LA FÓRMULA PARA CONSTRUIR UN CAMIÓN QUE AHORRE COMBUSTIBLE. LA OTRA LE PERTENECE A LA AERODINÁMICA, PUES MIENTRAS MENOS RESISTENCIA AL VIENTO OPONGA UN CAMIÓN, MÁS EFICIENTE SERÁ. EL CASCADIA EVOLUTION OFRECE AMBAS COSAS Y UNA DE LAS CABINAS MÁS CÓMODAS Y MEJOR EQUIPADAS DEL MERCADO. »

Es cierto que hace unos meses Freightliner presentó el New Cascadia, una versión aún más eficiente del camión con el que estableció un nuevo estándar de desempeño en 2007 en el segmento de largas distancias. Sin embargo, a 12 años de distancia el camión sigue siendo eficiente, tanto, que sigue a la venta. Y esto es aún más cierto si hablamos del que presentaron en 2013, el Cascadia Evolution. Este camión estableció un nuevo referente en economía de combustible, diseño innovador, tecnología



de punta y facilidad de mantenimiento. Además de las mejoras aerodinámicas respecto al Cascadia convencional, ofrece la posibilidad de escoger entre dos motores

Detroit Diesel, transmisiones manuales, automatizadas y automáticas; además de tres diferentes cabinas: de día, techo medio y techo elevado.



americano: **FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION**



DISEÑO

El Cascadia a secas ya era uno de los camiones más aerodinámicos del mercado, pero Freightliner trabajó arduamente para hacerlo aún

más escurridizo. Para reducir el coeficiente aerodinámico, los ingenieros de la marca pasaron horas haciendo pruebas en el túnel de viento y también en más de tres millas de carreteras a lo

largo y ancho del país; todo con el fin de asegurarse que el camión funcionaba justo como querían.

Las principales diferencias entre el Evolution y un Cascadia son los elementos que mejoran el flujo del aire, es decir, el cierre en la defensa, mejores sellos en el parabrisas, relleno entre la salpicadera y la defensa, espejos retrovisores elípticos, cubiertas de los rines traseros, extensor lateral de relleno, antena integrada, extensores laterales de 20 pulgadas, faldones laterales, toma de aire inferior y mejoras al sistema de enfriamiento. Todos con la misión de desviar para que circule alrededor del camión, reduciendo así la resistencia al aire. >>





INTERIOR

Si bien las diferencias entre el Evolution y el modelo normal son evidentes en el exterior –para un ojo medianamente entrenado-, no ocurre lo mismo en el interior; lo cual tiene mucha lógica, pues realmente lo que pasa dentro no afecta el desempeño del camión. Por ello la cabina es prácticamente la misma, con muchísimo espacio para las

piernas y la cabeza, además de tener un piso plano que te permite moverte fácilmente por el interior. Los materiales y acabados aún no están al nivel de Volvo, es un apartado que podrían mejorar; aún así, no están nada mal.

Por otro lado, la ergonomía es muy buena y el diseño del tablero es excelente, pues al tener una forma envolvente todos los controles quedan al alcance del conductor. El panel

de instrumentos tiene una lectura muy fácil gracias al gran tamaño de los números y a la inclinación de la pantalla, la cual no tiene reflejos extraños que la afecten. Hay varias tomas de corriente directa en el tablero y en la base de la litera.

Los asientos son muy cómodos gracias a su gran tamaño múltiples ajustes y a que el soporte para brazos, espalda y cabeza



es más que adecuado. Aunado a esto tenemos una posición de manejo idónea que se ve mejorada por un volante ajustable en altura y profundidad, el cual incorpora controles para el control de cruceo, las luces direccionales y el freno de motor. Todos los Cascadia Evolution están equipados con el sistema Run Smart Predictive Cruise, el cual evalúa el perfil del camino

a más de una milla de distancia, determina la velocidad más eficiente y hace los ajustes necesarios a la velocidad del camión para obtener la máxima economía de combustible.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

En un principio, el Cascadia Evolution estaba disponible con una sola combina-

ción de motor y transmisión, pero ahora la oferta comprende dos mecánicas. La primera de ellas, la original, es un DD15 cuya potencia oscila entre 455 y 505 HP y cuyo torque va de 1,550 a 1,750 libras pie. La novedad es que ahora es posible obtener un motor DD13 con una potencia de 350 a 470 HP y un par motor de 1,250 a 1,650 lb-pie. >>



En cuanto a la transmisión, Freightliner recomienda utilizar la DT12 automatizada de 12 velocidades para obtener el máximo rendimiento de estos motores; pero también están disponibles cajas manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, y tres automáticas Allison (3000, 4000 y 4,500). Como era de esperarse en un camión de estas características, Detroit también tiene disponibles ejes que, junto al DD15 y la transmisión DT12, trabajan como un tren motriz integrado.

Además, el camión equipa el sistema Detroit Virtual Technician, el cual ofrece diagnósticos en tiempo real que ayudan a mantener el camión en el camino durante más tiempo, sin tener que hacer una parada en el taller para llevar a cabo revisiones. Según Freightliner, el Cascadia Evolution tiene un consumo de combustible de hasta 10.67 millas por galón, una cifra bastante impresionante para un camión de

este tamaño. Por supuesto, esta cifra se logró en condiciones idóneas con un Cascadia Evolution con todo el equipamiento aerodinámico, motor DD15, transmisión DT12, llantas de base ancha y una configuración 6x2.

En resumen, el Cascadia Evolution es un camión que eleva el ya alto estándar que del Cascadia, empujando aún más arriba los límites

de la aerodinámica, algo que es más que bienvenido en un momento en que el consumo eficiente de combustible es el "Santo Grial". Sí, está un paso atrás de su más reciente "hermano" el New Cascadia, pero se mantiene como una gran elección para quien busca mantener a raya los gastos en combustible y, al mismo tiempo, contentos a sus conductores. 



bandag

PROGRAMA VENTAJAS+™

INCREÍBLE VENTAJA DEL LÍDER EN RECACHUTAJE

Garantía limitada de por vida*

Producto armado en los E.U.A.

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 AUTOPIZADAS 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.
© 2014 Bandag y American Tire Operators, U.S. Todos los derechos reservados.





WESTERN STAR 5700XE

LA APUESTA DE WESTERN STAR PARA EL SEGMENTO DE LARGAS DISTANCIAS ES UN CAMIÓN VERSÁTIL GRACIAS AL USO DE CINCO TAMAÑOS DE CABINA Y TRES ALTURAS PARA EL TECHO. DESDE HACE CINCO AÑOS ESTABLECIÓ UN NUEVO ESTÁNDAR PARA UNA MARCA QUE NO ERA PRECISAMENTE CONOCIDA POR SU AERODINÁMICA Y, HOY, ES UNA GRAN OPCIÓN PARA MOVER MERCANCÍA ENTRE DIFERENTES ESTADOS. »





americano: **WESTERN STAR 5700XE**

No es ninguna noticia de último minuto que la clave para permanecer relevante en esta industria es la eficiencia. Y no en una sola área. Hay que tener motores potentes para mover la carga, pero que consuman “poco” combustible y, al mismo tiempo, emitan pocas emisiones contaminantes. Esta fue la premisa bajo la cual Western Star construyó el 5700XE (Extreme Efficiency), un camión que marcó un antes y un después en la historia de la marca, pues antes Western Star era casi un antónimo de aerodinámica.

Así, lo que lograron es un camión con una imagen clásica americana, con el conocimiento de ingeniería y aerodinámica de Daimler Trucks para lograr un camión ultra eficiente que te ayudará a elevar al máximo tus beneficios. El Western Star 5700XE está disponible en cabina de día o dormitorio; la segunda con cinco diferentes longitudes (de 34 a 82 pulgadas) y tres alturas (bajo, alto y ultra alto).

EL 5700XE NO SOLO LUCE BIEN Y ES EFICIENTE,

en Western Star también se toman muy en serio la seguridad. Uno de los sistemas más interesantes es el de Mitigación de Colisiones OnGuard, el cual utiliza un radar para alertar al conductor de objetos que tenga enfrente y que puede incluso frenar automáticamente.

DISEÑO

Uno de los grandes retos que enfrentó el equipo de diseñadores fue el mantener una imagen fiel a la marca, con las salpicaderas curvas, faros rectangulares, la sección central elevada

del cofre, parrilla de franjas verticales y la visera; pero que ofreciera la menor resistencia al viento posible. Vamos, que no podían hacer un camión muy curvilíneo, como es lo habitual actualmente entre los camiones aerodinámicos. »



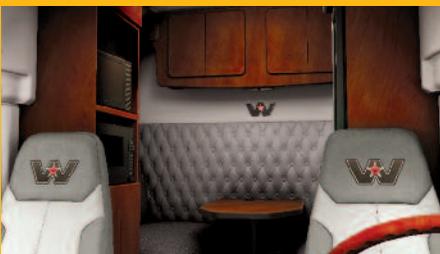


El camión tiene una apariencia más moderna sin perder la identidad y, evidentemente, con una buena aerodinámica. En esto jugaron un papel trascendental dos elementos: las orillas de la fascia, que envían el aire

alrededor de las llantas y a la parte superior de la defensa, que por cierto es de cuatro piezas para reducir los costos de reparación.

El otro elemento es la visera, que además de darle el look clásico al camión, es altamente fun-

cional, pues fue diseñada para ayudar a canalizar el aire arriba y alrededor del techo de la cabina. Por supuesto, hay muchas partes cromadas (espejos, defensa, parrilla, rines) pues era algo no negociable durante el proceso de diseño.



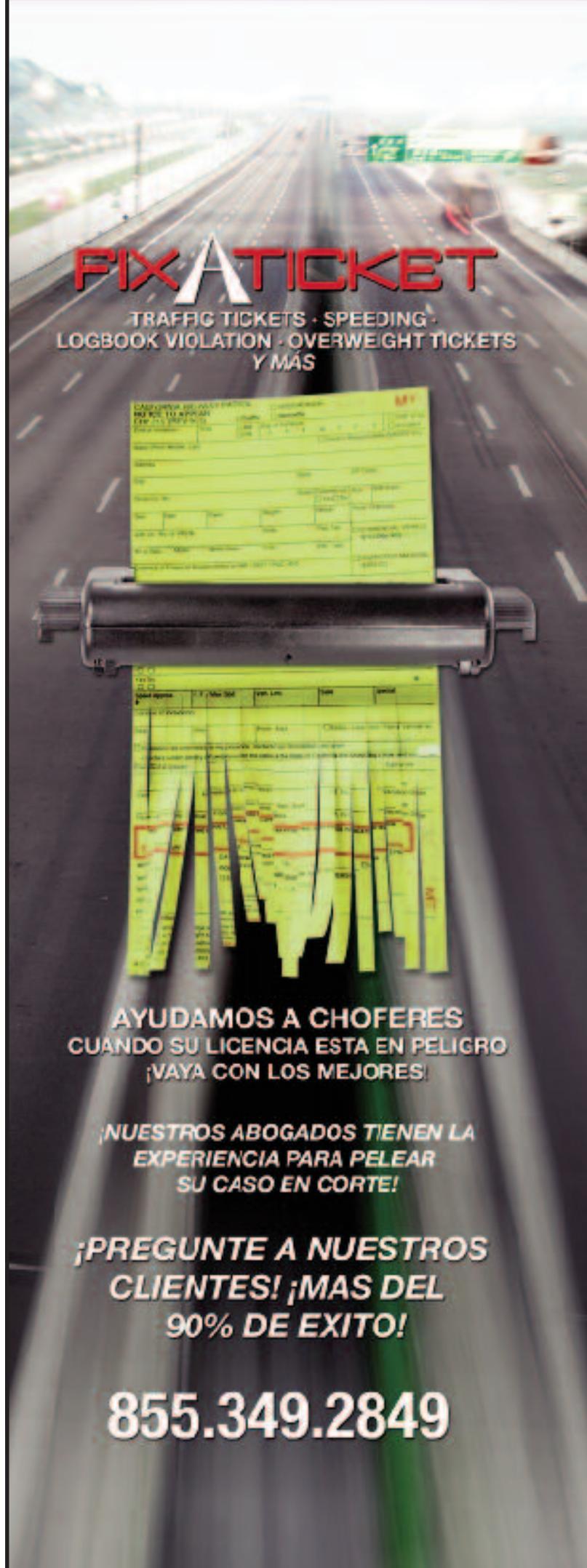
americano: **WESTERN STAR 5700XE**



INTERIOR

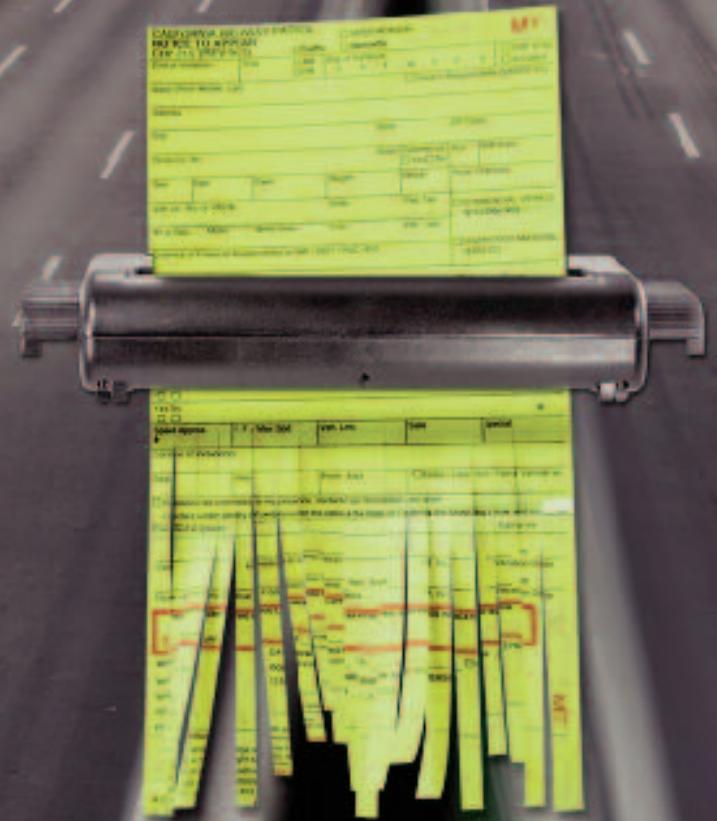
Este es quizá el elemento menos cambiado del camión, pues es prácticamente el mismo que han usado por años. Pero es que si tienes un buen producto, no tiene mucho sentido cambiarlo. La cabina es de acero galvanizado y está soldada en lugar de remachada, lo que aumenta la seguridad y, como utilizan un buen recubrimiento para las paredes de la cabina, el nivel de ruido es bajo, casi como el de un coche.

Los eternos cajones de madera real -nada de imitaciones- están ahí, listos para que guardes todas tus cosas. Los asientos son cómodos y están disponibles en tela, vinil o piel, tu eliges. Los controles están montados en el tablero girados hacia el conductor, para que sea fácil alcanzarlos y el panel de instrumentos resulta fácil de leer. Lo único que extrañamos aquí es una mejor pantalla, pues la que lleva es pequeña y monocromática. >>



FIX A TICKET

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



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

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

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

855.349.2849

La columna de la dirección es totalmente ajustable, lo que hace fácil encontrar una posición cómoda de manejo y, como ahora las palancas para los limpiadores y la direccional son una sola, puedes mantener tu atención en el camino. Vamos, que si usas la transmisión DT12 incluso puedes controlar las velocidades desde ella. El volante es excelente, con acabados en madera o cuero, y controles para el estéreo, y el control de crucero.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Para mover este eficiente camión hay tres propulsores Detroit Diesel, que para este año tienen más potencia en los extremos, es decir, en el de menor y mayor cilindrada. El más pequeño es un DD13 con un rango de potencia de 350 a 505 HP y un par motor de 1,250 a 1,850 lb-pie; le sigue un DD15 con 400 a 505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie. El tope de gama es un DD16 que va de 500 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie. En cuanto a las transmisiones está disponible una DT12 automatizada o varias cajas manuales Eaton-Fuller.

Pero para aquellos realmente interesados en el consumo la mejor opción es el que llaman Detroit Powertrain, el cual utiliza un sistema llamado Gestión Inteligente del Tren Motriz (IPM por sus siglas en inglés). Este usa un motor DD15 de 400 HP y 1,750 lb-pie junto con la transmisión DT12 y ejes Detroit tándem



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DD13 de 350-505 HP y 1,250 a 1,650 lb-pie
- DD15 de 400-505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie
- DD16 de 500 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

- DT12 automatizada
- Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática Hendrickson AirTrek

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Airliner

6x2 o 6x4 que permiten pasar al piso la mayor cantidad de potencia con la menor pérdida.

SEGURIDAD

El 5700XE no solo luce bien y es eficiente, en Western Star también se toman muy en serio la seguridad. Uno de los sistemas más interesantes es el de Mitigación de Colisiones OnGuard, el cual utiliza un radar para alertar al conductor de objetos que tenga enfrente y que puede incluso frenar automáticamente. También lleva Control de Crucero Adaptativo, espejos calefactados, ABS con dos diferentes

controles de estabilidad. Otro sistema que resulta muy útil es el de Advertencia de Abandono de Carril, el cual le avisa al conductor mediante alertas sonoras si el camión se sale de la trayectoria correcta y hacia qué lado lo está haciendo.

En resumen, el 5700EX es una buena opción si eres fan de la marca y necesitas mover mercancías por muchas millas. Hace cinco años, estaba entre los que ofrecían un mejor millaje por galón, pero como algunos de sus competidores se han renovado más recientemente, el tiempo empieza a pasarle factura. 



EFFICI



ENTE



RAM PROMASTER CITY

¿QUIÉN DIJO QUE UN VEHÍCULO PEQUEÑO NO PODÍA SER SUMAMENTE PRÁCTICO? LA PROMASTER CITY TIENE CARACTERÍSTICAS QUE LA HACEN IDÓNEA PARA REPARTOS EN CIUDADES, COMO SER LA LÍDER DE SU SEGMENTO EN VOLUMEN DE CARGA, UN EFICIENTE MOTOR QUE AHORRA GASOLINA, UNA CABINA ESPACIOSA, ENTRE MUCHAS OTRAS VENTAJAS. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Hubo una época en la que los pequeños vehículos de reparto europeo no hacían ningún sentido para los norteamericanos, acostumbrados como estamos a los grandes espacios que predominan en casi todo el territorio. Sin embargo, el aumento en el costo de los combustibles y el endurecimiento de las restricciones ambientales, entre otros factores,

hicieron que para muchos negocios tuviera sentido comprar una van pequeña. Si realmente no necesitas mucha capacidad de carga, ¿para qué gastar más dinero en gasolina?

En este escenario, Ram Trucks tomó la decisión de recurrir al know how de su socio europeo, Fiat, quien ya tenía en la Dobló una van de reparto pequeña probada y comprobada. Evidentemente, al ser 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, en el que solo tiene cuatro rivales: la Ford Transit Connect, la Nissan



utilitario: **RAM PROMASTER CITY**



EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

TRANSMISIÓN

- Automática de 9 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente de doble brazo

PRECIO

- Desde 24,545 dólares

MOTOR

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



NV200 y la 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. Para este año, las novedades incluyen rejillas para las puertas

traseras y laterales en las versiones sin partición, así como un sistema de sonido Uconnect 3 con pantalla táctil de 5 pulgadas, conectividad Bluetooth y cámara de reversa como equipamiento estándar.

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 tendrán 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 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 contribuyen 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-. >>

JOURNEY
Further



Star
Venture



Star
Eluder

TWO NEW STARS. ENDLESS JOURNEYS.

Whether your idea of the ultimate two-wheel journey is a transcontinental expedition across North America or a morning ride across city lines, we've got you covered. The all-new Venture™ takes long-distance touring to a whole new atmosphere of handling, comfort, performance and cutting-edge infotainment technology. While the all-new Eluder™ single-handedly redefines the bagger class with more agile handling, comfort, power, innovation and style than ever. Either way, if you're ready to journey further, you've come to the right place.



For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the
2013 Yamaha Star Venture and Eluder, visit YamahaMotorparts.com

Five year limited factory warranty • Four years Yamaha Extended Service • Five years coverage. Certain exclusions apply, see terms of each for details. Professional riders depicted on a closed course. Always properly fit your ride with a helmet, eye protection, long sleeves, long pants, gloves and boots. Do not drink and ride. It's 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 1-800-434-1212. Some models shown with optional accessories. ©2012 Yamaha Motor Corporation, U.S.A. All rights reserved. • YamahaMotorparts.com



YAMAHA
Revs Your Heart™



MOTOR Y TRANSMISIÓN

Existe una sola opción para impulsar a la Ram ProMaster City, el conocido Tigershark de cuatro cilindros y 2.4 litros que tiene 178 HP y 174 lb-pie. En el segmento 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



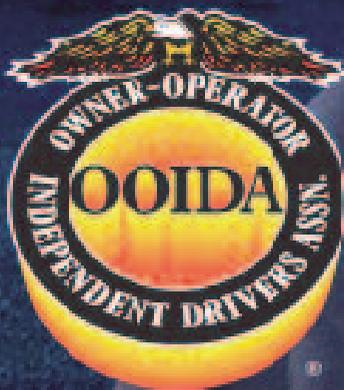
especialmente útil en el congestionado espacio citadino.

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, la sensación de manejo resulta bas-

tante buena para un vehículo comercial. Por cierto, existen un par de versiones para pasajeros, con capacidad para cinco personas. Evidentemente el área de carga es mucho menor, por ello decidimos no abordarlas en este artículo. Pero si te interesan, los precios arrancan en \$26,395, poco más de 2 mil dólares que la versión Tradesman, que es la de entrada. **TFL**

Si manejas un camión

deberías ser Miembro.



Conviértete en miembro de OOIDA.

Representación • Información • Seguro de camión

Beneficios médicos • Servicios empresariales

Pruebas de drogas del DOT • Tarjeta de combustible

Descuentos en productos

800-444-5791 • www.ooida.com

XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿BUSCAS EMPLEO?

BOLSA DE TRABAJO

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





SOLO ENTIENDES REALMENTE LO QUE HACE QUE SCANIA SEA ESPECIAL UNA VEZ QUE HAYAS CONDUCIDO UNO: LOS CAMIONES MÁS LUJOSOS, SÓLIDOS Y CONFIABLES DEL PLANETA. APRECIADO POR LOS PROPIETARIOS DE FLOTAS, EXHIBIDO CON ORGULLO POR LOS CONDUCTORES Y ENVIDIADO POR LA COMPETENCIA. POR LO TANTO, TENÍA MUCHO SENTIDO HACER QUE LOS DEFENSORES DE SCANIA HABLARAN SOBRE POR QUÉ LOS AMAN TANTO. LA CAMPAÑA DE 2018 SE CENTRÓ EN LA PRENSA, EN LÍNEA Y EN LAS REDES SOCIALES (DONDE LOS CONDUCTORES RECIBIERON PREMIOS POR LAS MEJORES FOTOS DE SUS AMADOS CAMIONES).

WWW.SCANIA.COM

Ya no busque más por el mejor camión del mundo está enfrente de ti.



SCANIA

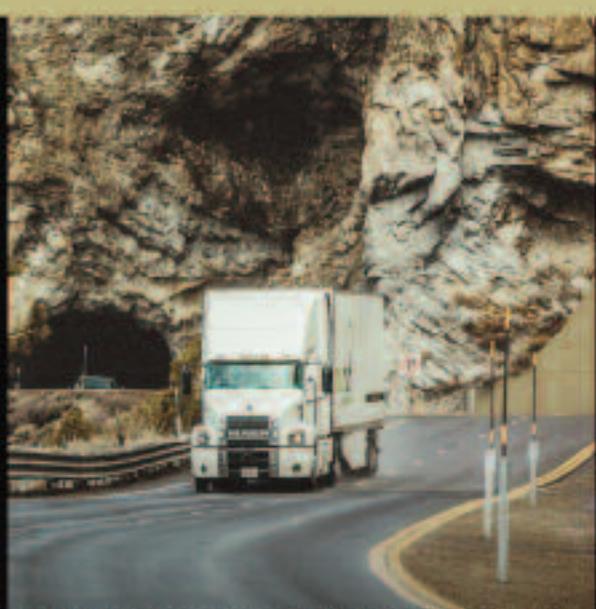


MACK

“A LOS



CONDUCTORES
LES ENCANTA!”



Full Tilt tiene conductores haciendo fila para trabajar con ellos.

Diseñado por conductores para conductores, el Mack Anthem® no solo supera los trabajos más duros, además luce bien mientras lo hace. Mantener a los conductores contentos es una de las formas en que nos ganamos la confianza de Full Tilt y trabajaremos duro para hacer lo mismo contigo. Porque Mack tiene orgullo y caballos de fuerza para hacer el trabajo. Mira cómo Mack hace más para que tu negocio gane más en MackTrucks.com/FullTilt

BORN READY.