

MAN TGM | MACK TERRAPRO | MERCEDES-BENZ SPRINTER

S O L U C I O N E S P A R A E L T R A N S P O R T I S T A

ENERO • MAGAZINE • 2016
TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



EVOLUTION AMERICANO

CHEVROLET
COLORADO SPECIAL EDITIONS



EL FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION ES UN CAMIÓN QUE LLEVA UN PASO MÁS ALLÁ LOS LOGROS DEL CASCADIA GRACIAS A UN MOTOR MÁS EFICIENTE Y AERODINÁMICA

Siempre en guardia.

No tienes tiempo para sorpresas, así que GuardDog® Connect provee monitoreo proactivo de tu camioneta 24/7. Cuando detecta un problema, un agente de OneCall® te conecta con nuestro sucursal de costa a costa y red de servicios para volverte al camino rápidamente. Y nuestra flota de herramientas administrativas mejoran, aún más, la ejecución operativa, reducen costos e incrementan seguridad. Porque con Mack, siempre es todo listo.

MackTrucks.com



NACIDO PARA SERVIR.



PAG. 10

FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION

Como su nombre lo indica, el Freightliner Cascadia Evolution es un camión que lleva un paso más allá los logros del Cascadia gracias a un motor más eficiente y una mejor aerodinámica. Con esto, los ingenieros afirman que obtienen una economía de combustible superior hasta en un siete por ciento.



20

DEL MUNDO

MAN TGM

El MAN TGM resulta ideal en estas circunstancias, pero no es la única aplicación para la que es apto, y además tiene un excelente consumo de combustible que lo hace una gran opción para maximizar tu inversión.



28

VOCACIONAL

MACK TERRAPRO

El TerraPro es sumamente versátil gracias a dos tipos de cabina y la posibilidad de llevar incluso dos volantes, por algo es el vehículo más vendido en su segmento.



40

CAMIONETA

CHEVROLET COLORADO

Como ya es una costumbre, la gente de Chevrolet le "pinta" la cara de varias formas a sus pick ups. Ahora es el turno del Colorado, el cual llega en dos ediciones especiales: Midnight Edition y el Z71 Trail Boss.

UN BUEN SELLO EVITA QUE
SE DESTAPEN LOS PROBLEMAS.



 **IDEAS DRIVING RESULTS**

SOLUCIONES INTELIGENTES QUE
PROTEGEN SU DESEMPEÑO.

Los problemas emergen – a menos que se sellen en el exterior. Los sellos para ruedas Meritor® mantienen la suciedad, el agua y los contaminantes de la carretera en el exterior y los lubricantes vitales en el interior, para evitar reparaciones y para que disfrute de un gran desempeño a largo plazo. Tanto los sellos Estándar como los sellos Premium para ruedas Meritor le apoyan con soporte experto y garantías líderes en la industria. Para más información, visite MeritorWheelSeals.com o llámenos al 888-725-9355. Le esperamos para sellar un buen trato. Insista en la caja con el toro.

Desde México al 011-01800MERITOR (011-01800-637-4867).



TU ESTAS EN ESTE NEGOCIO PARA EL LARGO PLAZO. ¿SE PUEDE DECIR LO MISMO DE TU ACEITE?

Ya sea que estés transportando tu carga a través de la ciudad o a través del país, necesitas un aceite de motor tan confiable como tú. Por más de 40 años, los aceites para motor de uso rudo de Shell Rotella han dado protección y desempeño inigualable. Desde la protección al desgaste, los depósitos y las emisiones del Shell Rotella T de protección triple, el mejorado ahorro de combustible del Shell Rotella T5 con su tecnología de mezcla sintética, hasta la excelente protección contra temperaturas extremas del Shell Rotella T6 completamente sintético, hay un Shell Rotella desarrollado para responder a tus necesidades. www.rotella.com.



EL ACEITE DE MOTOR QUE TRABAJA TAN DURO COMO TÚ.



PAG. 56

PUNTES DEFICIENTES

Un estudio dado a conocer por la Oficina de Responsabilidad Gubernamental reportó que casi el 25 por ciento de los puentes del país se consideran deficientes. La buena noticia es que esto es una mejora respecto a hace una década. ¿Cómo están los puentes por tu zona?



CAMBIOS A CSA

Se viene un cierre de año con una oleada de nuevas regulaciones por parte del Departamento del Transporte.



A PERDER PESO

Los excesos que suelen acompañar a las fiestas de celebraciones usualmente nos dejan con unas libras de más.



STAR VMAX

Con más de 150 caballos de fuerza y un par motor que le dan una aceleración casi capaz de arrancarte los brazos, la VMAX es una motocicleta para los amantes de las emociones fuertes.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

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

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

Graphic Design Antonio Morales
[antonio.morales@transportelatino.com]

Associate Editor Manny Martinez
[manny.martinez@transportelatino.com]

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2016 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.

BPA
WORLDWIDE
CONSUMER
Audited Circulation
92,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.

ARBOL
PUBLISHING

PLAYBOY
Lifestyle

automundo

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO DIRECTORIO

6

ENERO DE 2016 | TRANSPORTE LATINO



MEDIMOS LA SEGURIDAD HASTA LAS LIBRAS POR PULGADA CUADRADA.

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 • gcrtires.com/service

GCR
TIRES & SERVICE

DISTRIBUIDORES DE CAMIONES USADOS

ATLANTA

3355 Moreland Avenue
Conley, GA 30288

BALTIMORE

4030 North Point Road
Baltimore, MD 21222

CHARLOTTE

3325 Rotary Drive
Charlotte, NC 28269

CHICAGO

2050 N Mannheim Road
Melrose Park, IL 60160

COLUMBUS

I-70 & SR 310
Etna, OH 43018

DENVER

7510 Brighton Road
Commerce City, CO 80022

DETROIT

37750 Northline Road
Romulus, MI 48174

FONTANA

14714 Valley Boulevard
Fontana, CA 92335

INDIANAPOLIS

1429 Harding Court
Indianapolis, IN 46217

KANSAS CITY

1475 N Corrington Avenue
Kansas City, MO 64120

NASHVILLE

163 Industrial Boulevard
LaVergne, TN 37086

PHILADELPHIA

8800 State Road
Philadelphia, PA 19136

SACRAMENTO

4505 West Capitol Avenue
West Sacramento, CA 95691

SHREVEPORT

7900 Greenwood Road
Shreveport, LA 71119

TAMPA

5909 Adamo Drive
Tampa, FL 33619

IT'S UPTIME AT



DAIMLER MAKES INROADS IN MEXICO



December saw a rare treat for me: a visit to Puerto Vallarta, Mexico, for a Daimler Trucks Mexico press event. The highlight was a panel presentation by three of the leading trucking executives in the country. From FEMSA Logistics was director of Logistics Solutions, Alex Theissen, an extraordinary trucking leader I had met nearly 20 years ago when his company was a heavy hauling beer distributor. At the time, Theissen was a beta developer for Cummins on the launch of the 15-liter Signature engine that would evolve into the ISX, using all of the engine's 600 horsepower to haul heavy loads over the Mexican mountains. His company has evolved into one of Latin America's leading transportation and logistics providers, operating in seven LatAm countries (to use his term). Also on the panel was Ramon Medrano, president of Frio Express out of Aguascalientes, Mexico. This is a thoroughly United States type of carrier, with early three to four year turns on the equipment. This compares to the average age of trucks on Mexican highways of 17.9 years. Even more indicative of the overall scene, Daimler Trucks Mexico president Stefan Kurschner said in his presentation that no fewer than 173,000 trucks are 21 years and older. "You can imagine what that does for road safety, the environment and also the economy," said Kurschner.

Medrano's experience has been that this seriously impacts the ability of safe carriers like Frio Express to compete in the marketplace. Also impacting the business model of these US-style trucking operations is the 'manana' culture of transportation that tolerates truck detention. Delays in loading and unloading are measured in days, not hours, which adds enormously to costs of operation said Miguel Gomez, owner of Fletes Mexico, a border trucking company that hauls a lot of auto parts for car and truck production plants in Mexico.

All three panelist agreed that, just as in the US, one of the major problems in Mexico is finding truck drivers. Gomez noted that in the northern states the problem is exacerbated by US carriers poaching drivers with offers of higher US wages. In general terms, truck driving in Mexico is a well-paid job, said Medrano. But because it is not a highly regarded job, drivers are difficult to find.

The competitive scene in Mexico is complicated by the fact that the majority of truck transportation is provided by owner-operator type fleets with five or fewer trucks that run with complete disregard for any hours of service regulation. Alex Theissen points to the contrast with FEMSA Logistics that has won numerous safety awards in its goal of providing the best employment opportunities for its people while providing top service for customers. He is a major advocate for change in the country where a creaking transportation system is holding back economic growth. Kurschner said that Mexico is experiencing a 2.6 to 2.8 percent economic growth, but that should be nearer 4 percent for an emerging economy like Mexico's. Other problems for Mexico are the lack of paved highways for trucks to run on. Even allowing for the different sizes of the countries, Mexico has a sixth of the highways that American truckers enjoy. And what there is carries heavy tolls, adding to the costs of trucking. Diesel fuel is also 40 percent more at the pump than in the US, said Theissen, but all three panelists agreed that this price differential pales when compared with the huge black market in diesel fuel stolen from truck fuel tanks and bought by the unregulated small carriers.

Despite the barriers, good carriers like these three are making it in Mexico by providing good, reliable service, they said. And Daimler's Kurschner agreed that with help from the Mexican government, things are improving, though slower than everyone at the table would like. He said that by concentrating on brand awareness, the Freightliner nameplate was gaining in the Mexican market - up seven percent this year. A major coup in gaining awareness has been the introduction of a single-make big truck race series at auto-racing venues around Mexico. The series features M2 daycab trucks, built at the Freightliner Saltillo plant. With all trucks built to the same spec it becomes a drivers' challenge and it seems a huge draw for enthusiastic Mexican race fans.

So I hope my next trip to Mexico will be to go view one of those races! 

Steve Sturgess, Executive Editor

EDITORIAL

8

ENERO DE 2016 | TRANSPORTE LATINO



ES TIEMPO DEL MEJOR VALOR POR CAMIÓN CON UNA GARANTÍA QUE LO RESPALDE.



Cada camión usado "Diamond Renewed®" es sometido a una rigurosa inspección 180+ y a un proceso de reacondicionamiento. Además, estas unidades están respaldadas con nuestra garantía líder en la industria de 1 año/100,000 millas, System1™ Confidence. La garantía cubre el 100% de las partes del motor y mano de obra, y NO tiene deducible. **Todo esto hace que nuestra garantía sea la mejor del negocio.**

- ◆ Año de Modelo Reciente: 2011 o más nuevo
- ◆ Pocas Millas: Menos de 400,000
- ◆ Limpieza o reemplazo de DPF y DOC
- ◆ Los mas recientes componentes de EGR

IT'S UPTIME AT 

CONSULTE NUESTRO INVENTARIO EN LÍNEA O VISETE HOY A UNO DE NUESTROS CENTROS DE CAMIONES USADOS.

866-709-9840 InternationalUsedTrucks.com

CORTANDO EL VIENTO

FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION

COMO SU NOMBRE LO INDICA, EL FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION ES UN CAMIÓN QUE LLEVA UN PASO MÁS ALLÁ LOS LOGROS DEL CASCADIA GRACIAS A UN MOTOR MÁS EFICIENTE Y UNA MEJOR AERODINÁMICA. CON ESTO, LOS INGENIEROS AFIRMAN QUE OBTIENEN UNA ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE SUPERIOR HASTA EN UN SIETE POR CIENTO. »







americano: **FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION**



Cuando Freightliner presentó el Cascadia en el 2007, estableció un nuevo estándar de desempeño no solo entre los modelos de la marca, sino para varios de sus rivales. Hoy, a ocho años de su debut, se mantiene como uno de los camiones más eficientes en el camino con un sólido registro de desempeño y confiabilidad. Por ello, no fue ninguna sorpresa que Freightliner se basara en él cuando buscaron construir un camión aún más eficiente. El resultado fue presentado en el 2013 y recibió el muy apropiado nombre de Cascadia Evolution, el cual estableció un nuevo referente en economía de combustible, diseño innovador, tecnología de punta y facilidad de mantenimiento. Además de las mejoras aerodinámicas, es posible escoger entre dos posibles motores Detroit Diesel y tres diferentes cabinas: de día, techo medio y techo elevado.

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. >>

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DD15 de 15 litros, 455 a 505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie.
- DD13 de 13 litros, 350 a 470 HP y 1,250 a 1,650 lb-pie.

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Hendrickson AIRTEK

TRANSMISIONES

- Manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizada Detroit DT12 de 12 velocidades
- Automáticas Allison 3000, 4000 y 4,500

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Freightliner AirLiner

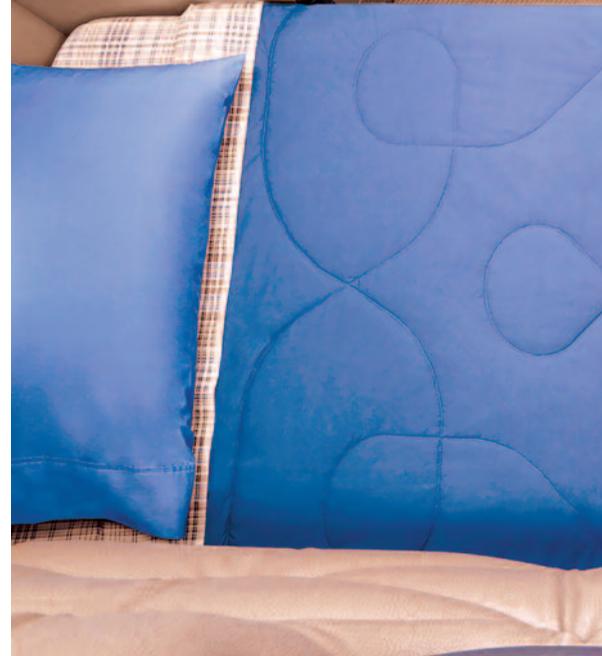


INTERIOR

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 crucero, 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 per-





fil 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. »»



¿Ya te mencionamos nuestra imponente gama de opciones?

Neumáticos inteligentes contruidos en varios tamaños para un sinnúmero de aplicaciones.

Double Coin tiene una extensa línea de neumáticos que ofrecen un rendimiento superior y una larga vida útil. Esta es otra razón por la que más empresas están tomando la decisión inteligente de cambiarse a Double Coin para obtener más por su inversión en llantas.



MOTORES Y TRANSMISIÓN

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

diciones 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". 

TU DESTINO MÁS IMPORTANTE ESTÁ AQUÍ.



Para ti, el cliente más importante es el que te espera en casa. Nosotros lo entendemos. Pero eso es que creamos un aceite tan confiable como tú. Shell ROTELLA® T6 Full Synthetic Heavy Duty Engine Oil es nuestro mejor aceite hasta el momento. Con protección mejorada en temperaturas extremas, y proporciona al motor la limpieza y protección contra el desgaste que tú esperas de Shell ROTELLA®. Y hasta un 1.5% de ahorro en rendimiento de combustible*. Esto significa que, serás más productivo para poder llegar a casa y estar con los que no pueden esperar un segundo más para compartir contigo.



EL ACEITE SINTÉTICO QUE TRABAJA TAN DURO COMO TÚ.

* Como se demostró en las pruebas de campo en carretera del 2009, en camiones de servicio medio, ciclos carreteros, comparado con Shell ROTELLA® T Triple Protection 15W-40.

REPARTIR

MAN TGM

EL SEGMENTO DE DISTRIBUCIÓN DE 12 A 26 TONELADAS ES MUY COMPETIDO EN EUROPA DEBIDO A LA GRAN OFERTA DE MODELOS Y, MUY IMPORTANTE, LOS REDUCIDOS ESPACIOS QUE TIENEN LAS CIUDADES. EL MAN TGM RESULTA IDEAL EN ESTAS CIRCUNSTANCIAS, PERO NO ES LA ÚNICA APLICACIÓN PARA LA QUE ES APTO, Y ADEMÁS TIENE UN EXCELENTE CONSUMO DE COMBUSTIBLE QUE LO HACE UNA GRAN OPCIÓN PARA MAXIMIZAR TU INVERSIÓN. »»





POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

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

El TGM admite una multitud de aplicaciones por la práctica trama de orificios y el borde superior del bastidor plano. Por eso es especialmente fácil montar rápida y económicamente estructuras y carrocerías sobre el bastidor, sin los orificios que de otra manera serían necesarios, afectando la pro-



tección anticorrosión. Con suspensión neumática y tracción total, los tractores de 13 y 18 toneladas tienen la capacidad de afrontar las aplicaciones más exigentes con los ejes; aunque los verdaderos "caballos de batalla" son los de 22 y 26 toneladas. Con un eje de arrastre dirigido en la versión 6x2-4 o un eje doble, así como un chasis muy bajo, resultan extraordinariamente flexibles y fáciles de maniobrar.

INTERIOR

Hay cuatro tipos de cabina en el TGM: C, L, LX y Crew. La C es la más pequeña y es ideal para quienes hacen entregas diarias. Gracias a que la altura de acceso es baja y a que las puertas se abren bastante, es fácil entrar a ella. La L ofrece más comodidad que la C y tiene una cama detrás de los asientos así como un amplio espacio de almacenamiento. La LX es la mejor equipada de todas, tiene un techo más alto que permite pararte dentro de la cabina y una segunda cama disponible de manera opcional, pero si no la necesitas

puedes pedirlo mejor con un compartimento de almacenamiento multifuncional. La Crew Cab tiene cuatro puertas, algo inusual, con espacio hasta para siete pasajeros (3 adelante y 4 atrás), los cuales viajan seguros con cinturones de tres puntos. Además, hay varios compartimentos para mantener el orden en la cabina.

Acceder al interior es fácil gracias a los anchos escalones antideslizantes e iluminados (como opción). El tablero ahora resulta más fácil de leer gracias a un nuevo arreglo ordenado y nítido. Además, para asegurar que el conductor se encuentra cómodo en cualquier situación climática, este camión ligero lleva un sistema automático de aire acondicionado que regula la temperatura para garantizar un clima idóneo para incrementar el rendimiento y la productividad. El rediseñado habitáculo presenta franjas de aluminio cepillado, superficies de plástico granulado y manijas cromadas de satén que crean una sensación casi de lujo, algo nada común en un camión de trabajo. >>

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 6 en línea de 6.9 litros, 250 HP a 340 HP y 850 a 920 lb-pie
- 6 en línea GNG de 280 HP y 850 lb-pie

TRANSMISIONES

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

EJE DELANTERO

- Muelles parabólicos

EJE TRASERO

- Muelles parabólicos
- Neumática



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

muy práctico para guardar cosas con un volumen de 200 litros. Por último, pero no por ello menos importante, los asientos son bastante cómodos y puedes elegir entre una amplia variedad que va de los fijos básicos, unos con suspensión neumática o los mejores, con

soporte lumbar y calefacción. Además está disponible como opción un sistema de aire acondicionado con control automático de temperatura que mantiene agradable el ambiente de la cabina en todo momento.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Todos los camiones MAN cumplen con la norma Euro 6 y el corazón del TGM es un seis cilindros de 6.9 litros con potencias entre 250 y 340 HP, el cual exprime al máximo cada litro de combustible y tiene el poder necesario para realizar cualquier trabajo. En cuanto a las transmisiones, está disponible una caja manual de nueve velocidades o una semi-automática TipMatic de doce relaciones. Recientemente ampliaron la oferta de motores con uno de gas natural de seis cilindros con 280 HP y la caja de cambios MAN TipMatic de 12 velocidades. >>



E

AHORRANDO COMBUSTIBLE

#1*

GOODYEAR: LA COMBINACIÓN DE NEUMÁTICOS DE TRACCIÓN Y DIRECCIÓN #1 EN EFICIENCIA DE COMBUSTIBLE EN NORTE AMÉRICA*

*GOODYEAR FUEL MAX LHD™ G505D™ Y FUEL MAX™ LHS™

La combinación de llantas de tracción y dirección de neumáticos comerciales Goodyear Fuel Max puede ayudar a que cada uno de los camiones de su flota ahorre en promedio hasta \$1,300 de combustible al año en comparación con los principales competidores.

Conteniendo innovadores compuestos para ahorro de combustible, nuestros nuevos neumáticos Fuel Max reducen la resistencia al rodamiento para ayudar a su flota a ir más lejos por menos. Para más información acerca de los neumáticos Goodyear Fuel Max, póngase en contacto con su distribuidor Goodyear más cercano, o visite goodyeartrucktires.com

*El promedio de ahorro de combustible por año, por camión con Goodyear Fuel Max LHS 295/75R22.5 rango de carga G y Fuel Max LHD G505D 295/75R22.5 rango de carga G en comparación con Michelin XZA3+ EVERTREAD 275/80R22.5 rango de carga G y X Line Energy D 275/80R22.5 rango de carga G fue de \$1,300; Bridgestone R283 Ecopia 295/75R22.5 rango de carga G y Bridgestone M710 Ecopia 295/75R22.5 rango de carga G fue de \$560; Continental HSL2 EcoPlus 2 75/80R22.5 rango de carga H y EcoPlus HD3 295/75R22.5 rango de carga G fue de \$560. El ahorro en combustible está basado en los ahorros proyectados en un camión-remolque clase 8 con un rendimiento de 6.50 millas por galón, viajando 120,000 millas por año, con un costo de diesel de \$4.00/galón, y cambiando 10 llantas del camión. El consumo de combustible del camión-remolque clase 8 fue estimado utilizando los datos del modelo "Greenhouse Gas Emission" de la EPA de los Estados Unidos y del ISO 28580 de coeficiente de resistencia al rodamiento.

Los resultados pueden variar dependiendo de la medida del neumático, condiciones de manejo y del camino, mantenimiento y condiciones de operación.

© 2016 The Goodyear Tire & Rubber Company. Todos los derechos reservados.

Fuel Max LHD G505D

Fuel Max LHS



GOODYEAR

MORE DRIVEN.



SEGURIDAD

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

Otro sistema de seguridad activa que resulta bastante útil es el Sistema de Control de Carril, el cual avisa al conductor cuando este abandona su carril de manera involuntaria. Además, el asistente de frenado de emergencia (EBA por sus siglas en inglés) tiene como objetivo prevenir o mitigar accidentes graves por alcance especialmente cuando la carretera se despeja -pues estudios han confirmado que es cuando más se producen los choques por alcance-; el EBA reacciona al acercarse el camión tanto a los vehículos precedentes como a posibles obstáculos de la carretera. Si se detecta peligro de choque y el conductor no responde a las advertencias emitidas, entonces el EBA inicia una frenada de emergencia. 





ASOCIARSE CON HANKOOK

ES LA MEJOR FORMA DE AVANZAR

 HankookUSA  @HankookUSA

AL11 DL11



Puede que te sorprenda el hecho de que cuando la compañía Daimler North America estaba seleccionando una marca de llantas para sus camiones Freightliner, escogió los neumáticos Hankook. Esta reconocida empresa buscaba una mayor eficiencia de combustible, máxima confiabilidad, y un alto rendimiento para sus camiones. Forjar alianzas con íconos de la industria es algo de lo que estamos muy orgullosos, así como de nuestro compromiso a la excelencia con el que siempre puedes contar. **Hankook y Daimler. Juntos llegamos lejos.**

 **HANKOOK**
driving emotion

RO





ENFOCADO

MACK TERRAPRO

SI ESTÁS BUSCANDO UN CAMIÓN ESPECÍFICAMENTE CREADO PARA RECOGER DESHECHOS O TRABAJAR EN LA CONSTRUCCIÓN, EL TERRAPRO ES PARA TI. SUMAMENTE VERSÁTIL GRACIAS A DOS TIPOS DE CABINA Y LA POSIBILIDAD DE LLEVAR INCLUSO DOS VOLANTES, POR ALGO ES EL VEHÍCULO MÁS VENDIDO EN SU SEGMENTO. »

El Mack TerraPro es un camión especialmente diseñado para las industrias de la construcción y recolección de desechos, y está disponible en versión Compacta (Cabover) y Fácil Acceso (Low Entry). Basado en la serie MR, se trata de uno de los camiones más vendidos de su segmento y está diseñado para ofrecer múltiples configuraciones de manejo, incluyendo de pie, sentado, volante a la derecha o izquierda y doble.

Robusto y altamente confiable, es un camión que te ayuda a mantener sanas tus finanzas reduciendo al mínimo el tiempo fuera de servicio al tiempo que ofrece una gran comodidad y funcionalidad para mantener a los conductores contentos y productivos. Entre sus mayores fortalezas están la mayor apertura de puertas de la industria, un sistema de tratamiento de gases catalítico y uno de freno de trabajo que acelera las recogidas en la acera.

DISEÑO

El frente está dominado por un inmenso parabrisas, el cual está dividido en dos partes para reducir los costos y tiempos de reemplazo en caso de un accidente. La parrilla lleva el logo de Mack en el centro y está flanqueada por faros redondos que enmarcan por una carcasa de plástico. La defensa

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MP7 de 11 litros, 325 a 405 HP y 1,200 a 1,560 lb-pie
- MP8 de 13 litros, 415 a 505 HP y 1,540 a 1,860 lb-pie
- Cummins ISL G de 8.9 litros, 320 HP y 1,000 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automáticas Allison 3000, 4000 y 4500



SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos y multihoja

SUSPENSIÓN TRASERA

- Mack Camelback y mride

metálica es de una sola pieza, lo cual subraya el carácter rudo del camión.

El TerraPro Fácil Acceso está disponible con el panel Control Link en la cabina y Body Link II en la parte posterior de ésta, dos sistemas que ofrecen conexiones rápidas de la unidad de control y los arneses y conectores del controlador a la carrocería. Gracias a estas tecnologías, el TerraPro Fácil Acceso satisface de una manera excelente las necesidades de carga lateral y trasera de las aplicaciones de reciclaje. >>>





INTERIOR

Acceder a la cabina es muy fácil, especialmente a la de Fácil Acceso, la cual tiene una altura libre al piso muy reducida. El diseño de la cabina es bastante rudimentario, pero a pesar de una disposición claramente utilitaria la ergonomía es muy buena y la calidad de la construcción y los materiales es mejor que la de casi todos sus rivales. Algo muy conveniente en el TerraPro es que hay una tapa que da acceso a tubos pre-conectados para que quien haga la carrocería pueda montar palancas de control. Para una mayor practicidad la palanca de control está ubicada cerca del reposabrazos del conductor, para que éste pueda alcanzarla fácilmente; por su parte, los controles de la transmisión también están bien colocados, justo delante del reposabrazos.

Como ya mencionábamos, además de las típicas versiones de un solo volante, el TerraPro está disponible con un sistema dual para la versión de Fácil Acceso, gracias al cual el conductor puede controlar el camión desde cualquier lado de la cabina al tiempo que tiene al alcance todos los instrumentos. Equipado con un tablero electrónico, lleva una pantalla de información para el conductor e indicadores con grandes símbolos que resultan fáciles de leer. Más aún, el panel de instrumentos lleva treinta luces indicadoras y un indicador de la temperatura de la transmisión. Para ser un camión vocacional, los asientos son bastante cómodos y la elevada posición de manejo, combinada con la baja altura del tablero y el enorme parabrisas, dan una excelente visibilidad. A esto también ayuda el tamaño de los espejos retrovisores de las puertas, que reducen al mínimo los puntos ciegos. Pero si quieres aún más visibilidad, está disponible también una base para montar una cámara de reversa. Y en lo que respecta a lugares para guardar cosas, el camión está repleto de casilleros, portavasos e incluso una banda para fijar una lonchera.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

De impulsar el TerraPro se encargan motores de la Serie MP, la cual es conocida por una gran cantidad de torque a bajo régimen y por afrontar sin problemas el trabajo rudo que debe llevar a cabo. El más pequeño es un MP7 de 11 litros cuyo rango de potencia oscila entre 325 y 405 HP, con un par motor que va de 1,200 a 1,560 lb-pie. Para quienes necesitan más poder, está disponible un MP8 de 13 litros que tiene 415 a 505 caballos de



fuerza y 1,540 a 1,860 libras pie de torque. Para quienes se preocupan por las emisiones, está disponible también un motor Cummins ISL G que funciona con gas natural -comprimido o licuado- o biometano, el cual tiene una potencia de 320 HP y un par de 1,000 lb-pie. En cuanto a la transmisión, el camión está pensado para hacerte la vida fácil, por lo cual hay disponibles cajas automáticas Allison 3000, 4000 y 4500.

MANEJO

El TerraPro está construido sobre un chasis ligero con diseño de rieles profundos que optimiza la carga e incrementa la versatilidad, ya que es muy flexible y permite acoplar muchos tipos de carrocerías. La suspensión es bastante innovadora, pues crea un paralelogramo entre los ejes gracias al cual el camión tiene una gran maniobrabilidad y alarga la vida útil de las llantas. Para mejorar aún más la estabilidad y el manejo, Mack colocó los resortes Camelback, pero también está disponible la suspensión M-Ride de seis varillas, la cual permite una articulación de hasta 17 pulgadas para una mayor maniobrabilidad.

En resumen, el Mack TerraPro es uno de los mejores camiones disponibles para las industrias de la construcción y la recogida de desechos, pues tiene una construcción sólida y mucho espacio interior con una buena ergonomía y lugares para almacenar cosas. Además, el portafolio de motores es lo suficientemente amplio para satisfacer las necesidades del más exigente, algo que también sucede con las transmisiones. 



PRECIO MÁS BAJO

AUTORIDAD DE FMCSA \$389 • PRECIO INCLUYE: MC#, DOT#, BOC-3



¿POR QUÉ IR A OTRO LUGAR?

Deje que TBS le ayude mantener sus camiones en la carretera – en lugar de atado en el papeleo. Nuestro personal tiene el conocimiento y experiencia para ayudarle navegar los requisitos de las numerosas agencias reguladoras. Aquí en TBS, hacemos las cosas bien la primera vez!

FEDERAL FEE \$300
 VALUE FOR BOC-3 \$50
 TBS CHARGE \$39

\$389

AUTORIDAD DE FMCSA
 (Precio Incluye: MC#, DOT#, BOC-3)

DEJE A TBS SER SU ÚNICA PARADA

Reporte de impuestos por combustible
 Factoring • Seguro para camión
 Tarjetas de petróleo • Autoridad
 Cumplimiento de DOT
 Permisos • IFTA



VISITA WWW.TRUCKERSBOOKKEEPINGSERVICE.COM O LLAME A TBS HOY (888) 703-4088 SE HABLA ESPAÑOL

PLAYBOY

VIP

SEDUCTION IS A GAME ONLY TRUE
PLAYBOYS DARE TO PLAY!

Choose your match from our Playboy Fragrances
line & enter the iconic Playboy World

available at:



sears

playboystore.com



presstoplay



© Playboy, PLAYBOY and Rabbit Head Design are trademarks of Playboy and used under license by Coty.



playboyfragrances.com





MERCEDES-BENZ SPRINTER

MERCEDES-BENZ DEJA CLARO QUE UNA VAN DE CARGA PUEDE SER UN VEHÍCULO LLAMATIVO A LA PAR QUE EFICIENTE Y UN GRAN ALIADO PARA NEGOCIOS DE MUCHOS TIPOS. CINCO DIFERENTES CONFIGURACIONES, CON CAPACIDAD DESDE 2 HASTA 12 PASAJEROS, LA HACEN UNO DE LOS VEHÍCULOS MÁS VERSÁTILES DE SU SEGMENTO, ALGO QUE SE VE INCREMENTADO POR LA RECIENTE ADICIÓN DE UN MODELO 4X4. »

MULTITAS

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

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



DISEÑO

La Sprinter es una de las vans de carga más atractivas del mercado, pues los diseñadores se las arreglaron para darle el aire de familia que caracteriza a los Mercedes-Benz con la parrilla trapezoidal de tres divisiones horizontales y el emblema de la estrella en el centro. Lo mejor es que las líneas laterales de la parrilla parecen extenderse hacia el cofre, lo que ayuda a darle una imagen más estilizada;

además, el cofre fue colocado en una posición más alta para mejorar la protección de los peatones. Vamos, que en Mercedes-Benz se toman tan en serio el tema de la apariencia que incluso dotaron a la Sprinter de una cintura lateral que parte desde las puertas delanteras, algo rarísimo para una van de carga.

Los modelos 4x4 llevan una defensa diferente, con un radiador con una placa protectora inferior que se extiende hasta

la suspensión delantera. La ranura arriba del espacio para la placa sirve como una entrada de aire y como escalón, para facilitar la limpieza del parabrisas y alcanzar algunos rincones del motor. Como es de esperarse, esta versión tiene una mayor distancia al piso, 4.3 pulgadas adelante y 3.1 atrás para ser exactos. La tracción en dos ejes es algo que solo está disponible para las configuraciones de Carga, Pasajeros y Tripulación. >>



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 4 en línea de 2.1 litros con 166 HP y 266 lb-pie
- V6 de 3.0 litros con 188 HP y 235 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automáticas G-Tronic de 5 y

7 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos
- Neumática





INTERIOR

La cabina de la Sprinter siempre se ha destacado por ser muy cómoda, con columna de la dirección ajustable en altura y profundidad, para empezar; además lleva un forro más grueso en el volante, asientos más firmes y con mejor soporte de materiales resistentes y respirables. Estéticamente hay detalles como cromo a los marcos cromados de las salidas del aire acondicionados y la palanca de velocidades que son una clara concesión al estilo, algo poco habitual en un vehículo utilitario. En cuanto a "infotainment", todas las Sprinter equipan teclado telefónico, una pantalla a color de 5.8" con sistema de navegación y cámara de reversa disponibles como opciones. El sistema de sonido tiene las ya obligadas entradas para cables auxiliares, tarjetas SD y USB.



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Hay dos opciones de motorización para esta versátil van. La primera es un cuatro cilindros turbodiésel de 2.1 litros con 161 HP y 266 lb-pie, un motor con el rendimiento de combustible como uno de sus puntos más fuertes, para lo cual trabaja junto con una transmisión automatizada de siete velocidades. Para quienes requieren más potencia, está disponible un V6 con 188 HP

y 325 libras-pie de torque; este motor es el de serie para los modelos con doble tracción debido a que entrega la mayor cantidad de par de ambos propulsores. En este caso, la transmisión es una automática de cinco cambios.

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

SEGURIDAD

La Sprinter siempre ha sido un vehículo orientado a hacer más segura la vida del conductor, por eso para este año presentan cinco nuevos sistemas de seguridad: Asistencia de Viento Cruzado, de Prevención de Colisión, de Punto Ciego, de Luces Altas y de Abandono del Carril. Y es que en

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

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





2015 MAD EDITION F150 PLATINUM 700HP SUPERCHARGED TRUCK



M
MAD
INDUSTRIES

FROM CONCEPT TO COMPLETION
BUILDERS OF AWARD WINNING VEHICLES
VEHICLE - STUDIO - TRANSPORTATION - STORAGE
MAD-IND.COM - 949-542-MAD1

EXPERIENCE REFINED AUTOMOTIVE MODIFICATION





PARA TODOS LOS GUSTOS

CHEVROLET COLORADO SPECIAL EDITIONS

COMO YA ES UNA COSTUMBRE, LA GENTE DE CHEVROLET LE "PINTA" LA CARA DE VARIAS FORMAS A SUS PICK UPS. AHORA ES EL TURNO DEL COLORADO, EL CUAL LLEGA EN DOS EDICIONES ESPECIALES: MIDNIGHT EDITION Y EL Z71 TRAIL BOSS. »



El fabricante americano aprovecha la versatilidad de sus productos para lanzar algunas versiones más atractivas y en el caso del pick up mediano, el modelo Colorado, ahora llega con dos interesantes preparaciones: Midnight Edition y el Z71 Trail Boss. Ambas variantes se dicen listas para enfrentar los caminos más agrestes y también las carpetas asfálticas más lisas y veloces. Sin duda hay quienes pronto se aburren de ver la "misma" casa del auto y empiezan a pensar en llevar a cabo algunas modificaciones; sin embargo, Chevrolet se adelanta con el Colorado y nos presenta estas dos opciones para aquellos que no se quedan con lo "mismo de siempre".

Se sabe que estas dos variantes especiales de Chevrolet están ya llegando a los cientos de concesionarios de la marca en Estados Unidos, dándole una presencia distinta a este vehículo. En el caso específico del Midnight Edition, podemos decir que es una preparación para calle y carretera, mientras que el Z71 Trail Boss ha prestado mayor atención al rubro del alto rendimiento para cuando se circula por fuera del pavimento.

"Estas ediciones súper agresivas disponibles en un país donde más pick ups se venden en todo el mundo, demuestran el interés de Chevrolet por la personalización y que con algunos accesorios extras, nuestros autos pueden lucir realmente muy distintos", comentó Tony Johnson, director de marketing del modelo Colorado,



- **Versiónes:** Midnight Edition/Z71 Trail Boss
 - **Motor (1):** 2.5 litros
 - **Motor (2):** 3.6 litros
 - **Motor (3):** 2.8 litros
 - **Combustible:** 2 a gasoli-
- na y 1 a diésel
 - **Salida al mercado:** otoño 2015
 - **Debut mundial:** Auto Show de Detroit 2015
 - **Precios:** N/D

FICHA TÉCNICA
ENDETALLE

de Chevrolet. "Mientras el Colorado sigue atrayendo nuevos clientes, las ediciones Midnight Edition y Z71 Trail Boss, se muestran como opciones muy atractivas dentro del catálogo de productos".

COLORADO MIDNIGHT EDITION

Como era de suponerse y remitiéndonos a la popular Silverado Midnight Edition, el Colorado Midnight Edition 2016 impone con sólo mirarle. Se ofrece con pintura única y exclusi-





vamente en color negro, pero con varios detalles externos que le confieren un carácter muy especial. Los rines de aluminio y de 18 pulgadas de diámetro, también terminados en negro. También se ha visto mejorado este Colorado por algunos acentos estéticos en la caja y en la cubierta de la misma, ambas en color negro y con detalles como el logotipo del fabricante americano.

El Chevrolet Colorado Midnight Edition 2016 está disponible en modelo LT con cabina grande, en tracción trasera o tracción en las cuatro ruedas, y con propulsores de 2.5 litros y otro de 3.6. También se puede adquirir en versión diésel, gracias a que equipa la planta de poder de 2.8 litros, llamado Duramax, y que se apoya en un turbocargador. Por ahora no se tiene disponible el precio en el mercado para ninguna de las versiones del Midnight. >>



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.



COLORADO Z71 TRAIL BOSS

Sin duda alguna, esta edición conocida como Z71 Trail Boss está pensada en exclusivo para el trato rudo y el desempeño fuera del asfalto. Se le ha instalado un paquete especial de suspensiones, llantas para los pasos más complicados y algunos extras que siempre son de mucha utilidad cuando se circula por caminos complicados.

Uno de los puntos clave que le harán ser inconfundible es la barra alta que lleva luces LED y que se ubica justo por detrás y por encima de la parte trasera de la cabina. Los rines que se le han montado son de 17 pulgadas de diámetro y acabados en color negro. Los neumáticos son Goodyear Wrangler DuraTec con medida 265/65R17. También cuenta con estribos laterales de uso rudo, pero que al mismo tiempo ayudan al ingreso a la cabina. El emblema de Chevrolet en la parrilla frontal es totalmente negro y cuenta con tapetes de uso rudo y para todo tipo de clima.

El Colorado Z71 Trail Boss está disponible, obviamente, en todos los modelos Z71 y con carrocerías extendida y crew cab. También se ofrece tanto en tracción trasera como con el sistema de tracción en las cuatro ruedas. Al igual que la otra preparación (Midnight



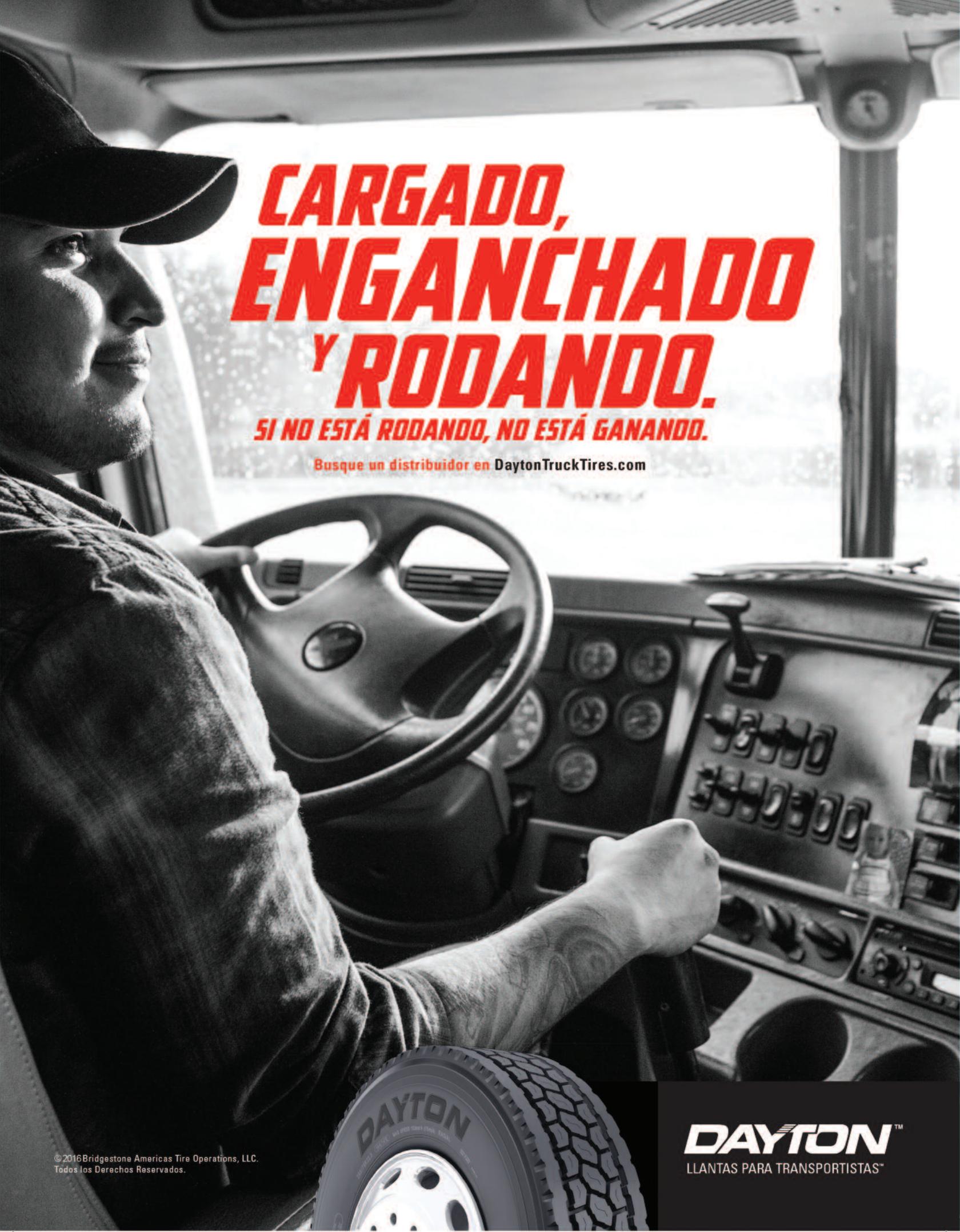
Edition), se puede encontrar el Z71 Trail Boss con motores de 2.5 litros, 3.6 y también con el Duramax a diésel. De la misma manera, no se sabe todavía el precio final de este auto.

COLORADO EN CORTO

Luego de su reciente lanzamiento en 2015, este Chevrolet Colorado ha dejado en claro que la lucha en su segmento no es sencilla. Son 41,575 unidades vendidas en sus primeros seis meses de vida. La mayor cantidad de unidades de este modelo se ha vendido en los

estados de Texas y California. Una noticia más que alegra al fabricante es que en sus primeros días de vida, esta generación del Colorado ha vendido más del 20 por ciento de lo que lleva vendido Nissan con su modelo Frontier, en el mismo periodo de tiempo.

El Chevrolet Colorado 2015 fue nombrado como el Truck of the Year por parte de Motor Trend, mismo caso que sucedió con el sitio de Internet Cars.com. Este auto, cuando está equipado de manera correcta, es capaz de arrastrar hasta 7 mil libras. 



**CARGADO,
ENGANCHADO
Y RODANDO.**

SI NO ESTÁ RODANDO, NO ESTÁ GANANDO.

Busque un distribuidor en DaytonTruckTires.com

QUE EL FRÍO NO TE AFECTE

SHELL ROTELLA

EL INVIERNO ES UNO DE LOS MOMENTOS MÁS DUROS DEL AÑO PARA TU MOTOR, PUES LAS BAJAS TEMPERATURAS TRAEN CONSIGO TODA UNA SERIE DE CAMBIOS FÍSICOS QUE AUMENTAN EL DESGASTE. POR ELLO, ES ESPECIALMENTE IMPORTANTE TENER UN ACEITE ESPECIALMENTE DISEÑADO PARA ELLO, COMO ESTOS DOS ROTELLA DE SHELL. »



SHELL

**TIENE UNA TRIPLE
ACCIÓN QUE AYUDA
A CONTROLAR EL
DESGASTE**



en la ruta: **SHELL ROTELLA**

48

ENERO DE 2016 | TRANSPORTE LATINO



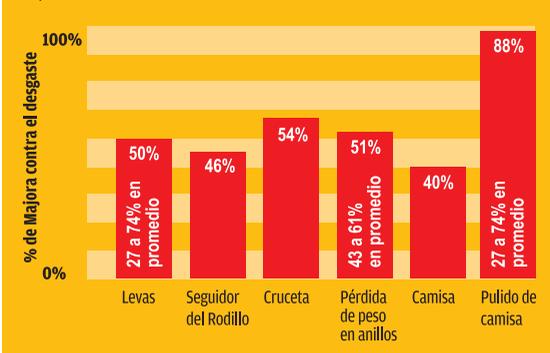
POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Hay varios elementos que tu camión requiere para que el motor tenga un buen funcionamiento, pero ninguno tan importante como el aceite, pues la lubricación que provee hace que trabaje de manera más eficiente y evita el desgaste por la fricción que se da entre los diversos componentes del motor, como los pistones y los cilindros. Por esto, la elección del aceite indicado no es una que deba tomarse a ligera y lo mejor es acercarse a marcas que saben lo que hacen. Esto es importante en cualquier época del año, pero es de primordial importancia durante el invierno, pues es cuando más se intensifica el desgaste.

El aceite Rotella T Triple Protection de Shell tiene una triple acción que ayuda a controlar el desgaste, los depósitos y las emisiones al adaptarse continuamente a las necesidades de tu motor, sin importar si lo usas en la carretera o en la ciudad. Entre sus cualidades, el Rotella T Triple excede los requerimientos de la categoría API CJ-4 y está diseñado para mejorar el rendimiento de motores recién salidos de la línea de montaje o aquellos que ya llevan miles de millas recorridas. Según pruebas extensivas realizadas por Shell a lo largo de más de 40 millones de millas en carretera y fuera de ella, este aceite reduce el desgaste del hierro un 38% más que otros aceites, como el Rotella T CI-4 Plus. También tiene un incremento del 30% en química sin ceniza, lo que dificulta que se hagan depósitos en el motor. La tecnología Triple Protection protege al motor del desgaste y ayuda a reducir las emisiones contaminantes, pero también ayuda a cuidar el filtro de

Incremento en protección contra el desgaste de Rotella T Triple Protection

Comparado con Rotella T CI-4 Plus



partículas de diesel (DPF por sus siglas en inglés) contra los dañinos depósitos de residuos. Además, tiene un control de la viscosidad que durará miles de millas gracias a que las pruebas que hicieron a este respecto se realizaron durante más de 50 millones de millas.

Los beneficios al desempeño de la combinación única de dispersantes y detergentes, aumentado por el uso de un aditivo de doble función, se nota en una mayor limpieza del motor gracias a que los dispersantes controlan la formación de residuos. Los detergentes que mencionábamos se encargan de controlar que no hay depósitos en los pistones en los ambientes más calientes de los motores más recientes, además de proveer una gran protección en propulsores usados. Sin duda, una excelente opción para proteger a tu camión. >>



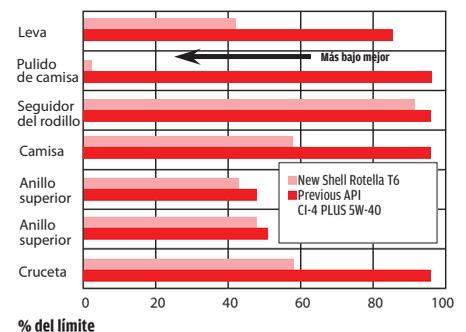
PARA FRÍO EXTREMO, T6

Las bajas temperaturas afectan seriamente el rendimiento del motor, por lo cual, si operas en estados donde el invierno es particularmente frío, te conviene pensar en usar el aceite sintético Rotella T6 5W-40, diseñado para soportar incluso el duro invierno canadiense, pues le dará a tu motor toda la protección que necesita. En pruebas realizadas a -22 grados Fahrenheit, se encontró que su viscosidad es menor que la del Rotella T5 5W-40, alcanzando el eje del motor en 90 segundos, contra los 106 que le tomaba al segundo. Y, como sabes, mantener la fluidez en bajas temperaturas es crítico

ca para prevenir un desgaste excesivo.

El Rotella T6 5W-40 fue sometido a diversas pruebas para comprobar su efectividad, como la Cummins ISM, donde obtuvo un resultado perfecto de 700/700 en los tests de desgaste de la cruceta. En la misma prueba, logró una calificación de 9.4/10 en cuanto a limpieza del motor, la mejor nota entre todos los productos de Shell. Además, durante la prueba de viscosidad Mack-T11, mantuvo su SAE 40 incluso cuando contenía un 6% de hollín. Por otro lado, las pruebas mostraron que este aceite hace más fácil encender el camión a -31 grados Fahrenheit, comparado con otros aceites Shell T6. 

Desgaste como % del límite de la prueba



en la ruta: **SHELL ROTELLA**

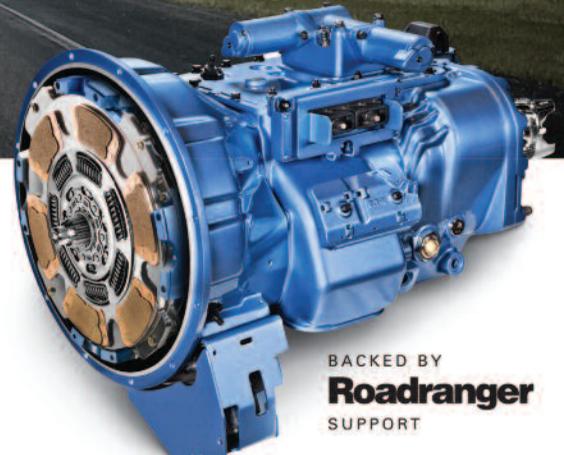
LAS ESPECIFICACIONES PARA EL ÉXITO

La transmisión automatizada Fuller Advantage™ de Eaton®: hecha para tu trabajo, tus especificaciones y tu ventaja competitiva. Cuando menos es más. Estamos hablando de menos mantenimiento, menos líneas de refrigeración y menos estrés para el conductor. Y eso es solo el principio. Cuando la lubricación de precisión acaba con los desechos que te roban potencia. Cuando la lógica de selección de marchas es tan inteligente que sabe la marcha inicial correcta para maximizar el rendimiento de combustible y permitir al conductor concentrarse en lo que debe: su trabajo. Todo mientras el sistema de asistencia en pendientes te da un control de arranque verdadero. Esto es lo último en automatización integrado en la transmisión más icónica de la industria. Todo respaldado por las soluciones, soporte y experiencia de la red Roadranger®. Maneja tus elecciones. Sigue conduciendo. Encuentra tu ventaja con Eaton® en roadranger.com



EATON

Powering Business Worldwide

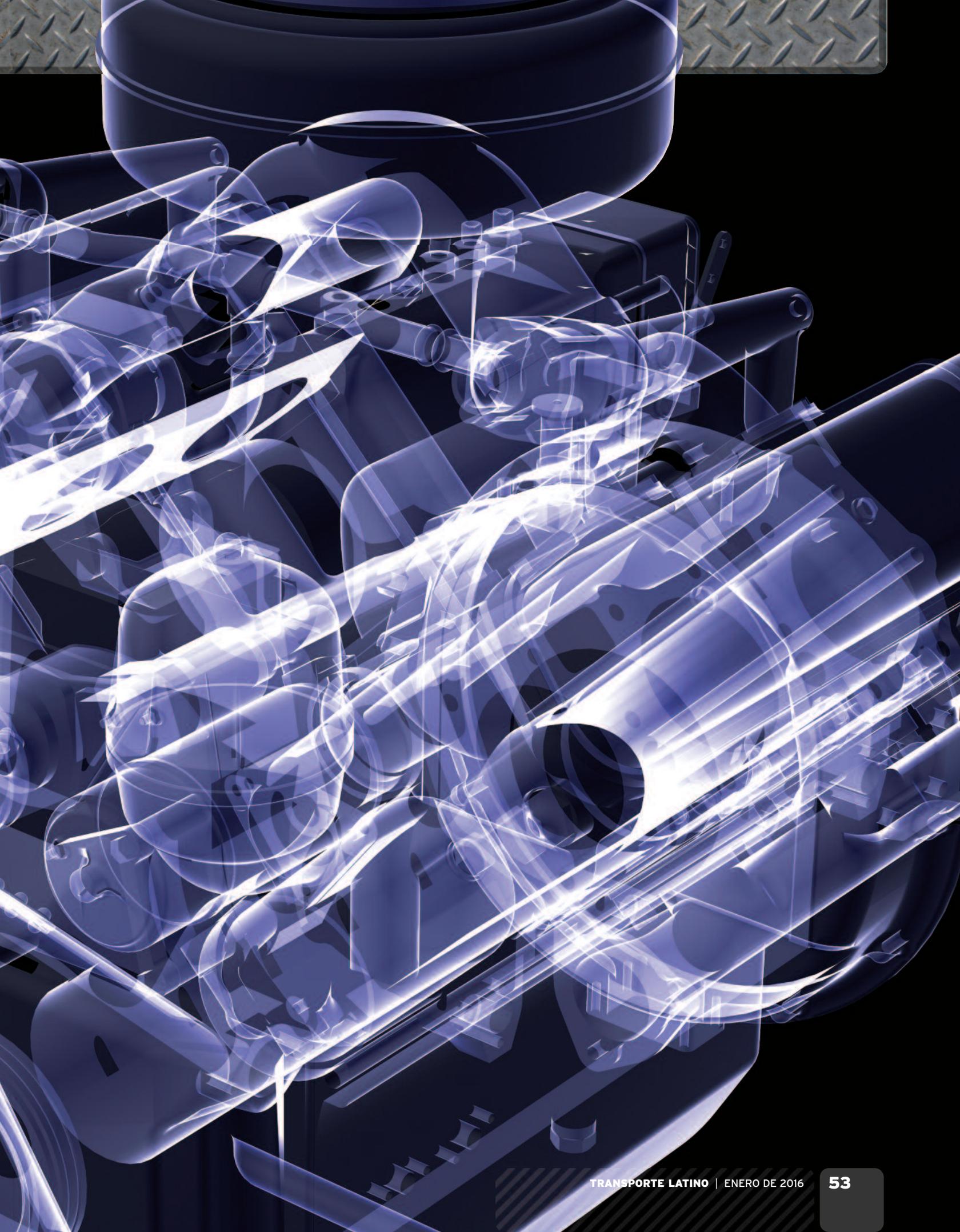


BACKED BY
Roadranger
SUPPORT

INVIERNIZA TU DIESEL

¿ESTÁS LISTO PARA AFRONTAR EL INVIERNO?

CUANDO EL TERMÓMETRO BAJA, SUELE HABER PROBLEMAS PARA LOS MOTORES, SOBRE TODO LOS QUE UTILIZAN DIESEL. ESTE COMBUSTIBLE PUEDE ESPESARSE A TEMPERATURAS BAJAS, DE MODO QUE EL FILTRO DE COMBUSTIBLE SE ATASCA Y EL MOTOR SE PARA. ¿ESTÁS LISTO PARA AFRONTAR EL INVIERNO? »



Si trabajas en el norte de los Estados Unidos, la “inviernización” del diesel es básica para mantenerte operando durante los meses de frío. No hacerla es, en pocas palabras, invocar problemas, pues no estás preparándote para afrontar tu ambiente operativo; del mismo modo que sería ilógico no tener cadenas para las llantas o ropa adecuada para ti. Esto se debe a que a partir de cierta temperatura el diesel se convierte en una sustancia gelatinosa que no fluye por el sistema de combustible. No solo se gelatiniza en los tanques, también en las líneas y filtro de combustible. Puede llegar a parar el camión, impedir que arranque en la mañana y evitar que calientes la cabina, algo que representa ya no un riesgo solo para el negocio, sino a tu seguridad.

Establecer una temperatura exacta a la cual el diesel se gelatiniza es complicado porque hay muchas variables que hay que tomar en consideración. Sin embargo, podemos hablar de que hay dos puntos de temperatura que debemos tomar en cuenta:

- **Punto de enturbiamiento.** Es el punto a partir del cual la parafina se comienza a precipitar afuera del combustible. El diesel empieza a enturbiarse pero la temperatura varía un poco.
- **Punto de fluidez.** También conocido como punto de gelatinización, es el punto a partir del cual se precipita tanta parafina fuera del combustible que éste simplemente ya no



fluye. El punto de gelatinización ocurre usualmente de 10 a 15 grados Fahrenheit por debajo del punto de enturbiamiento.

Para dejar más claro este punto, resulta conveniente echar un vistazo a los diferentes tipos de petróleo crudo, diesel y sus características de temperatura. Todo

el diesel proveniente del petróleo contiene parafina, la cual está compuesta por hidrocarburos de cadena ramificada y lineal. Estas ceras son las que se solidifican a cuando la temperatura baja. La cantidad de parafina en el diesel depende del tipo de petróleo crudo utilizado y del pro-

ceso de fabricación del combustible.

GENERALMENTE, EL PETRÓLEO CRUDO SE CLASIFICA EN:

- Mezcla Brent. Se divide en Crudo Brent y Crudo Ligero Dulce Brent.
- West Texas Intermedio. También se le conoce como Texas Ligero Dulce.
- Cesta de Referencia de la OPEP. Se divide en 12 mezclas, entre las que están el Ligero Bonnie, Ligero Árabe, Ligero Basra, Mezcla Sahariana y Minas, entre otros.
- Crudo Dubai.

MEZCLAS DE DIESEL

• Existen dos mezclas de diesel: de verano y de invierno. Para el propósito de este artículo, consideraremos al primero como diesel no tratado en el cual la parafina comienza a precipitarse hacia fuera cuando la temperatura ambiente cae por debajo de los 32°F. Si el termómetro baja a menos de cero grados Fahrenheit, las partículas de cera solidificada se combinan en sólidos lo suficientemente grandes como para ser detenidos en los filtros, lo cual eventualmente puede obstruirlos por completo. El diesel de verano, también conocido como #2 ULSD (Diesel Ultra Bajo en Azufre), se enturbiará y gelatinizará a una temperatura mayor que la mezcla de invierno #1 ULSD, la cual incluye #1 diesel/keroseno. Este último elemento es el que baja la temperatura de gelatinización en el diesel de invierno. »



¿Y EL BIODIESEL?

SI ESTÁS EN UNA ZONA DEL PAÍS DONDE SE USA UNA MEZCLA DE DIESEL/BIODIESEL, TOMA EN CUENTA QUE EL BIODIESEL TIENE UN PUNTO DE GELATINIZACIÓN MÁS ALTO QUE EL DIESEL DERIVADO DEL PETRÓLEO. HAY VARIOS TIPOS DE BIODIESEL: B2, B5, B20 Y B100. EL NÚMERO INDICA EL PORCENTAJE DE BIODIESEL EN LA MEZCLA. SIMILAR A LO QUE OCURRE CON EL DIESEL NORMAL, LA TEMPERATURA EXACTA A LA QUE SE GELATINIZARÁ DEPENDE DEL TIPO DE ACEITE DEL QUE ESTÁ HECHO. ALGUNOS DE LOS ACEITES HABITUALES SON CACAHUATE, MAÍZ, SOYA, COCO, OLIVA Y CANOLA. ESTE ÚLTIMO ES EL QUE TIENE EL PUNTO DE GELATINIZACIÓN MÁS BAJO, PERO UNA MEZCLA DE DIESEL/BIODIESEL SIEMPRE TENDRÁ UN PUNTO DE GELATINIZACIÓN MÁS BAJO QUE EL BIODIESEL PURO, YA QUE ÉSTA PUEDE TRATARSE PARA BAJAR EL PUNTO DE GELATINIZACIÓN TAL Y COMO OCURRE CON EL DIESEL.



motor: **AFRONTAR EL INVIERNO**

56

ENERO DE 2016 | TRANSPORTE LATINO

La temperatura específica a la que esto ocurre depende de la mezcla exacta que se use. Mientras más keroseno contenga, más bajo será el punto de gelatinización. Por ello, es normal que algunas zonas que no son tan frías "inviernicen" su diesel para una temperatura mayor que otros lugares donde el invierno es más crudo; es decir, hay zonas donde el diesel se "invierniza" para +10F y otras a -20 grados. Esta información no suele estar disponible en las bombas de combustible, por lo cual es necesario hacer un poco de investigación si vas a hacer un viaje al norte.

Todo el diesel tiene agua suspendida en la solución. Esta agua viene de la condensación que se forma en el interior de un tanque de combustible frío que tiene combustible caliente. También puede provenir de cambios en la temperatura y la humedad. Por ello, para mantener tu diesel lo más "seco" posible es una buena idea utilizar un separador de agua. Conforme la temperatura baja y la parafina comienza a precipitarse fuera del combustible, el agua en la suspensión comienza a formar cristales de hielo que pueden causar un desgaste excesivo y daños al sistema de combustible y otras partes del motor.

QUÉ HACER

Hay varias formas de prevenir el enturbiamiento y gelatinización del diesel. Algunas personas utilizan cubiertas para los tanques de combustible, pero lo más común es utilizar un aditivo de invierno al combustible. Algunos de estos ayudan a resolver el problema de la humedad "secando" el diesel, otros bajan el punto de gelatinización y otros más hacen ambas cosas. Incluso hay algunos que pueden descongelar el diesel si este se gelatinizó, pero estos pueden ser difíciles de añadir a la orilla del camino cuando hace mucho frío, pues hay que mover el filtro de combustible, en ocasiones más de una vez. Tu decides cuál es el que más te conviene.

La mayor parte de las estaciones de combustible tratan el que venden de acuerdo a las necesidades de la zona en la que están ubicadas. Pero acercarse al fabricante del motor para pedir recomendaciones sobre cómo tratar el combustible en invierno es una buena idea, ya que algunas mezclas de invierno pueden dañar el sistema de inyección de combustible a alta presión de riel común.

Como mencionamos en un artículo el mes pasado, hay varias cosas que puedes hacer para "inviernizar" tu camión, pero preparar tu combustible es una buena idea si operas en climas muy fríos; especialmente si cargaste diesel en un lugar relativamente cálido y terminas el día en un muy frío. No solo te evitará muchos dolores de cabeza, además es mucho más barato que contratar una grúa y pagar los daños a tu camión y el retraso en el trabajo. 



PROTÉJASE CONTRA EL AUMENTO DE LA ELECTRICIDAD



¡SEA DUEÑO DE SUS PANELES SOLARES!

\$0 DOWN • \$0 INSTALACIÓN • 30% TAX CREDIT
PLANES A 20 AÑOS



¡PÍDALOS YA!

www.QuieroPanelesSolares.com

INSTALAMOS LO MEJOR







IMPERFECTO

PUNTES DEFICIENTES

UN ESTUDIO DADO A CONOCER POR LA OFICINA DE RESPONSABILIDAD GUBERNAMENTAL REPORTÓ QUE CASI EL 25 POR CIENTO DE LOS PUNTES DEL PAÍS SE CONSIDERAN DEFICIENTES. LA BUENA NOTICIA ES QUE ESTO ES UNA MEJORA RESPECTO A HACE UNA DÉCADA. ¿CÓMO ESTÁN LOS PUNTES POR TU ZONA? »

El cierre del 2015 fue algo ambivalente en cuanto a noticias relacionadas con la infraestructura carretera del país. Por un lado, por fin tenemos una ley que financiará las carreteras durante los próximos cinco años, la Ley Financiando el Transporte de Superficie de América (FAST por sus siglas en inglés), desde la aprobación de la ley MAP-21 en el 2012. Pero por el otro, la Oficina de Responsabilidad Gubernamental (GAO por sus siglas en inglés) dio a conocer un estudio donde reportó que uno de cada cuatro puentes en los Estados Unidos se consideran deficientes.

El estudio cubre un lapso de 10 años entre 2005 y 2014. Utilizando información del Inventario Nacional de Puentes de la Administración Federal Carretera, la GAO descubrió que de los más de 610,000 puentes del país, el 10 por ciento se considera estructuralmente deficiente y el 14 por ciento se categorizó como funcionalmente obsoleto. Para entendernos, el estudio considera un puente estructuralmente deficiente aquel que tiene uno o más componentes estructurales en malas condiciones; mientras que uno funcionalmente obsoleto es aquel que tiene una pobre configuración diseño que puede ya no ser adecuada para el tránsito que atiende. Casi una cuarta parte de los puentes del país pertenecen al Sistema Nacional Carretero (NHS por sus siglas en inglés) y, de estos, el 4 por ciento es estructuralmente deficiente y el 17 por ciento funcionalmente obsoleto, lo cual quiere decir que uno de cada cinco se considera deficiente.

EL LADO POSITIVO

La parte buena de todo esto es que a pesar de que aproximadamente el 25 por ciento de los puentes están categorizados como deficientes, esta cifra es menor que la que había en el 2005. De acuerdo al estudio de la GAO, el número de puentes estructuralmente deficientes disminuyó un 21 por ciento entre 2005 y 2014, mientras que el de puentes obsoletos bajó un 6 por ciento en el mismo periodo. Dentro del Sistema Nacional Carretero, hubo una reducción del 20 por ciento en los puentes estructuralmente deficientes y del 2 por ciento en los funcionalmente obsoletos.

Más de 40 estados reportaron una reducción en el número de puentes estructuralmente deficientes, siendo Hawaii el que tuvo la mayor tasa, con un 63%. En Arizona, por el otro lado, las noticias no fueron tan alentadores, pues la cantidad de puentes estructuralmente deficientes



ESTADOS CON PUENTES ESTRUCTURALMENTE DEFICIENTES

Estado	Puentes deficientes
1. Pensilvania	5,050
2. Iowa	5,022
3. Oklahoma	4,216
4. Missouri	3,310
5. Nebraska	2,654
6. California	2,501
7. Kansas	2,416
8. Mississippi	2,275
9. Illinois	2,216
10. Carolina del Norte	2,199

ESTADOS CON PUENTES FUNCIONALMENTE OBSOLETOS*

Estado	% del total
1. Rhode Island	22.7%
2. Pensilvania	22.3%
3. Iowa	20.7%
4. Dakota del Sur	20%
5. Oklahoma	18.2%
6. Nebraska	17.3%
7. Carolina del Norte	15.8%
8. Maine	15%
9. Luisiana	14.2%
10. Missouri	13.3%

*Porcentaje en relación al total de puentes

¿SABÍAS QUE HAY ALREDEDOR DE 215 MILLONES

DE CRUCES CADA DÍA EN LOS 61,064 PUENTES ESTRUCTURALMENTE DEFICIENTES DEL PAÍS QUE NECESITAN REPARACIÓN?

aumentó en un 52 por ciento, el alza más grande del país. En cuanto a los puentes funcionalmente obsoletos, más de 30 estados reportaron bajas. Dakota del Sur tuvo la mayor reducción con un 36 por ciento, mientras que Nevada el incremento más alto, con un 27 por ciento.

En julio del año pasado se dio a conocer que Rhode Island era el estado con el mayor porcentaje de puentes deficientes en el país, con un 56.5 por ciento considerados estructuralmente deficientes o funcionalmente obsoletos. De los 13,137 puentes en Minnesota, solo el 11.5 por ciento se consideran estructuralmente

deficientes o funcionalmente obsoletos, el porcentaje más bajo del país.

En abril pasado se dio a conocer otro estudio de la Administración Federal Carretera que daba información más detallada sobre el estado de los puentes y de acuerdo al cual 11 por ciento de los puentes se consideraban estructuralmente deficientes, incluyendo un 7.5 por ciento de los puentes urbanos y un 12.3 de los rurales. En cuanto a los funcionalmente obsoletos, el 14 por ciento de los puentes caían bajo este rubro, incluyendo un 24 por ciento de los puentes en las ciudades y un 10.4 por ciento de los rurales. 

LA HISTORIA DEL COMPLETAMENTE NUEVO

MALIBU 2016

DESDE LA PERSPECTIVA DEL DISEÑO.

Nos sentamos a hablar con los diseñadores Mike Peovar y Crystal Windham para conocer más sobre el proceso de innovación que dio paso al desarrollo de la nueva generación del Chevrolet Malibu.



MIKE PEOVAR Y CRYSTAL WINDHAM

DIRECTORES DE DISEÑO EXTERIOR E INTERIOR DE CHEVROLET

Desde el punto de vista del diseño, ¿cuáles son las características que definen al completamente nuevo Malibu?

Mike: El Chevrolet Malibu tiene una presencia en la carretera que logra balancear la forma y la función, y provoca miradas a donde quiera que va. Cuando creamos "la nueva cara de Chevy", con su parrilla, sus luces y sus faros de luz diurna, se estableció la fundación de su diseño expresivo y estilizado. Su diseño es asertivo e inspira confianza, y es enfatizado por su sólida presencia. Sus superficies alargadas e impresionantes hacen que el Malibu sobresalga de los demás. Todo el vehículo se siente limpio y firme.

Crystal: El diseño interior del Malibu se enfoca principalmente en maximizar la comodidad con el estilo. El panel de instrumentos está colocado a un nivel más bajo y alejado para darle al conductor más espacio, y la pantalla táctil disponible es de hasta 8 pulgadas. Para utilizar mejor el espacio, inclinamos y elevamos la pantalla. Esto es bastante arriesgado en este mercado también, pero el resplandor y el alcance están optimizados para el conductor. También, los materiales más suaves están más en contacto con los pasajeros, y los detalles son excepcionales. Tiene muchos accesorios y detalles de cuero en diferentes texturas con costuras complejas. Con esto, le agregamos más a las zonas expresivas. Queremos sorprender

a la gente, no sólo la primera vez que usan el vehículo, pero la segunda y la tercera vez. Algo como "¡Wow, tienen este bolsillo pequeño para mi sombrilla!" y "¡Wow, así de bien se ve mi carro en la noche!"

¿Cómo los elementos del diseño interior y exterior del completamente nuevo Malibu se complementan mutuamente?

Mike: Las 1.3 pulgadas extra de espacio que hay disponibles para las piernas en los asientos de atrás resaltan el diseño externo. Con esto, se alargan las proporciones del vehículo así que trabajamos para que se viera más bajo, largo y ancho. También, una sexta ventana en el panel trasero no solo aumenta la visibilidad y permite una mayor entrada de luz al vehículo, también le permite al auto verse más liviano y espacioso desde afuera.

Crystal: Cuando comienzas con un sólido exterior con las proporciones correctas, el diseño y la arquitectura del interior viene naturalmente, y así nos podemos enfocar en la visibilidad y el confort. Yo siempre digo que el exterior es lo que te llama, pero el interior del auto es lo que te atrapa. Los conductores pasan muchísimo tiempo en su auto, así que se deben sentir tan cómodos como si estuvieran en su segundo hogar.





TRAS LA RECIENTE APROBACIÓN DE LA LEY FAST LOS TRANSPORTISTAS QUE HAGAN MEJORAS A LA SEGURIDAD PODRÍAN RECIBIR UNA MEJOR CLASIFICACIÓN EN EL SISTEMA DE MEDICIÓN DEL PROGRAMA CUMPLIMIENTO, SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL PARA LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE.

POR: **TRANSPORTE LATINO** / DIEGO GUERRA

El pasado 4 de diciembre la Ley FAST fue convertida oficialmente en tal con la firma del presidente Obama, con lo cual se aprobó un grupo de medidas que jalarán las riendas del Sistema de Medición (SMS) de la Seguridad del programa Cumplimiento, Seguridad y Responsabilidad (CSA por sus siglas en inglés). Pero las buenas noticias no terminan ahí, pues también aparecen unas previsiones extras que añadirán cosas al programa.

La sección 5223 del proyecto de ley 22 de la Casa de Representantes, titulado "Más allá del cumplimiento", detalla varias exigencias adicionales a la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés), las cuales deben cumplir dentro de los próximos 18 meses, el mismo periodo que la ley le da a la FMCSA para que arregle el SMS del programa CSA. »»



REFORMA A CSA INCLUYE PROGRAMA DE
INCENTIVOS PARA TRANSPORTISTAS

NO ES NOVEDAD

A pesar de que es una gran noticia, esta no es la primera noticia sobre esta iniciativa. De hecho, se ha estado discutiendo desde abril, cuando la FMCSA solicitó comentarios después de una reunión sobre el tema "Más allá del cumplimiento" del Comité Consultivo de Seguridad para Transportistas Motorizados (MCSAC por sus siglas en inglés). Y la discusión sobre la posibilidad de llevar a cabo actividades que brindaran créditos apareció en la carta que dicho comité envió a la FMCSA en septiembre.

Entre las actividades propuestas se hablaba de que los transportistas usaran tecnologías como sistemas de mitigación de colisiones, limitadores de velocidad y bitácoras electrónicas; prácticas gerenciales como diferentes entrenamientos para los conductores donde se promoviera la seguridad; y modelos de compensación que hicieran lo mismo, como programas de incentivos. El MCSAC también propuso que un tercero, y no la FMCSA, administrara dicho programa. El texto que aparece en la Ley FAST abre esta posibilidad, pero deja la decisión a la agencia federal.

Durante los comentarios que se hicieron en el periodo estipulado por la FMCSA, estuvieron los de varias organizaciones, los cuales advertían contra la posibilidad de que el programa se estructurara de modo que solo premiara a un grupo de transportistas por algo que ya están haciendo actualmente. Un tema particular fue la inversión en tecnologías de vanguardia, la cual es más común en las flotas más grandes. Los comentarios de la Alianza para la Seguridad en los



Vehículos Comerciales Motorizados incluían este: "Aunque conceptos similares han probado ser más que exitosos con los transportistas de mayor tamaño en otras jurisdicciones alrededor del mundo, es crítico que el programa 'Más allá del cumplimiento' sea inclusivo con todos los sectores de la industria del transporte motorizado, incluyendo a los transportistas más pequeños".

Por su parte, la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés) exhortó a que el programa de incentivos no se limitara a tecnologías específicas y describió al fallido SMA de CSA como evidencia de que la FMCSA quizá

"ya tenga configurado el sistema que está proponiendo". El SMS "fue diseñado supuestamente para reflejar los esfuerzos en seguridad de un transportista", dicen los comentarios de la OOIDA. "Los transportistas son libres de elegir las tecnologías que están siendo discutidas. Muchos transportista grandes han estado usando algunas de estas tecnologías por años y cualquiera que sean las mejoras al desempeño en seguridad ganadas ya se reflejan en el sistema SMS. Por lo tanto, en gran medida, los transportistas ahora están pidiendo que sean indulgentes con ellos ante mayores aplicaciones porque compraron cierta tecnología que no les permitió tal asistencia en el sistema SMS". >>

INCENTIVOS A LOS TRANSPORTISTAS

Las directivas que aparecen bajo el encabezado "Más allá del cumplimiento" le exigen a la FMCSA crear e implementar un sistema de incentivos para los transportistas que tomen medidas para mejorar sus inversiones en seguridad y operaciones. La idea es que esta "buena voluntad" les ayude a mejorar su calificación en el SMS de CSA, o bien, en alguna otra metodología en el programa CSA. De acuerdo al texto de la ley, los créditos para los transportistas se acreditarán a quienes lleven a cabo una o más de las siguientes medidas:

- Instalen equipo de seguridad avanzado.
- Usen medidas mejoradas para la acondicionamiento físico del conductor.
- Empleen herramientas, tecnologías y pro-

gramas de gestión de seguridad para flotas.

- Satisfagan un aún no especificado conjunto de otros "estándares determinados como apropiados por el Administrador".

La inclusión de este programa en la Ley FAST asegura su obligatoriedad y, el último inciso mencionado aquí arriba, deja la puerta abierta a una amplia gama de posibilidades.

A New Los Angeles Destination.



The ultimate automotive experience. Thousands of stories.
More than 300 vehicles. **One museum... redefined.**

For ticket info, visit PETERSEN.ORG

PETERSEN
AUTOMOTIVE MUSEUM



LOS TRANSPORTISTAS SON LIBRES DE ELEGIR LAS TECNOLOGÍAS

que están siendo discutidas. Muchos transportistas grandes han estado usando algunas de estas tecnologías por años y cualquiera que sean las mejoras al desempeño en seguridad ganadas ya se reflejan en el sistema SMS.

Con los percentiles SMS actuales ocultos de la vista del público tras la directiva del Congreso y una renovación del sistema SMS en camino, la agencia se ha visto forzada a actuar en lo que podría haber sido la recomendación relacionada del principio de la OOIDA: “Más allá del Cumplimiento”: “La mejor solución es que la FMCSA siga mejorando el Sistema de Medición de la Seguridad para que realmente la culpa que tienen los transportistas en un choque. Las calificaciones SMS deberían informar una medida objetiva de seguridad –no una clasificación por percentil con una línea divisoria arbitraria de los transportistas seguros e inseguros-. Las mejoras a la objetividad del sistema SMS premiarán a los transportistas seguros y mejorarán la seguridad pública mediante cualquier tecnología que el mercado decida que tiene un impacto real en la seguridad, o a través de programas y prácticas que no se basen en la tecnología”.

Por su parte, las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA) aplaudieron la consideración de un programa que podría “ayudar a modificar un paradigma desafiante al cambiar a la FMCSA de una agencia que toma un acercamiento centrado en la aplicación a uno que reconozca los beneficios en seguridad de incentivar y pre-

miar el comportamiento seguro”; pero también reconocieron que implementar un sistema así representa todo un desafío. Para la ATA, para que el programa sea exitoso debe existir un “menú robusto” de incentivos “que puedan atraer a participar transportistas de todos los tamaños y de todos los segmentos de la industria”.

Además de créditos para el sistema SMS, también se han discutido otros caminos posibles, como la reducción de las calificaciones del Sistema de Selección de Inspecciones, utilizado por diferentes agencias de la ley como un indicador sobre a quién inspeccionar primero a la orilla del camino. Sin embargo, la Alianza para la Seguridad en los Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés) advirtió contra la indulgencia en algunas regulaciones existentes, como flexibilidad en las horas de bonificación u otros incentivos. “El programa ‘Más allá del cumplimiento’ no debe incluir ninguna indulgencia con las regulaciones o requisitos existentes. El propósito de dicho programa es reconocer a los transportistas que van más allá de los requisitos mínimos. Liberar a los transportistas participantes de los requisitos mínimos es inapropiado y está en conflicto directo con el propósito del programa. La CVSA se opone con firmeza a cualquier esfuerzo por hacerlo”. 



Ayude a su Vehículo a Detener el Humo y que Corra como una Máquina de Precisión

UTILICE TECNOLOGÍA DE AVANZADA



El Detective Utiliza Tecnología de Avanzada para Detener Problemas en el Motor



BARDAHL ALL-U-NEED![®] NoSmoke[®] & NoSmoke[®] +StopLeak[™]

Son soluciones químicas únicas con “densidad” superior para rellenar cualquier espacio libre en el motor. Los especiales Polímeros para el Aceite mantienen lubricación eficiente para reducir quemado de aceite y eliminar humo de escape.

Hecho en USA • Bardahl.com



Todo Alrededor del Mundo Corre Mejor con BARDAHL[™]

CAMBIOS DE LA LEY FAST



**PRINCIPALES
CAMBIOS A LA LEY FAST**

TRAS MUCHOS AÑOS SIN UNA LEY CARRETERA A LARGO PLAZO, EL CONGRESO APROBÓ LA LEY FAST, LA CUAL REGIRÁ EL DESTINO DEL TRANSPORTE HASTA EL AÑO 2020. EN ESTE ARTÍCULO, TE TRAEMOS UNA LISTA DE LOS PRINCIPALES CAMBIOS QUE AFECTAN A LA INDUSTRIA CAMIONERA, LOS CUALES ENTRARÁN EN VIGOR EN UN FUTURO PRÓXIMO. »



Si hay algo que el Congreso nos ha demostrado durante los últimos años, es que les cuesta mucho, pero mucho trabajo ponerse de acuerdo para crear una ley carretera; algo que cobraba cada vez más importancia a medida que se acababa el Fondo Fiduciario Carretero. Seguramente recordaran que se aprobaron innumerables parches a la ley MAP-21 para que no se agotara el dinero. La buena noticia es que por fin se presentó la versión final de una ley carretera producida por un Comité Conjunto del Congreso.

Denominada Ley Arreglando el Transporte de Superficie de América (FAST por sus siglas en inglés), incluye la remoción de la vista pública de los principales componentes del programa de clasificación y puntuación Cumplimiento, Seguridad y Responsabilidad (CSA por sus siglas en inglés) del Departamento del Transporte. Como se imaginarán, esta medida ha sido muy celebrada por la mayoría de los transportistas. La ley también exige a la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) que arregle el programa CSA antes de hacer públicas las clasificaciones nuevamente, justo como se estableció en los borradores originales aprobados por cada cámara del Congreso.

Por supuesto, la reforma al programa CSA es una de las medidas más importantes para la industria del transporte en camión, pero no es la única presente en la Ley FAST (la cual, por cierto, tenía una extensión de más de 1,300 páginas en su versión más reciente). Y como sabemos que no tienen tiempo de leer un “apasionante” documento legal, les traemos un resumen de qué más ha cambiado con la Ley FAST, la cual recibió un presupuesto de 305 mil millones de dólares a repartir en hasta el 2020.

SEGUROS

La FMCSA deberá estudiar más los montos mínimos de cobertura exigidos a los transportistas antes de comenzar una regla que busque incrementarlos. En resumen, esta previsión añade un obstáculo más al objetivo de la FMCSA de incrementar el monto mínimo de cobertura de los 750,000 dólares actuales.

PROCESO NORMATIVO

Cuando haga nuevas normas, la FMCSA deberá incluir un “análisis de impacto regulatorio” para cada una, basado en el efecto que tendrán sobre transportistas de diferente tamaño y aplicaciones. También deberá utili-

zar información “representativa de los operadores de los vehículos comerciales motorizados o transportistas motorizados, o ambos, que serán afectados por la regla final” y “formular sus estimaciones y hallazgos basados en la mejor ciencia disponible”.

CAMIONEROS MENORES DE 21

La versión preliminar de la ley de la Cámara de Representantes y la de Senadores incluía medidas para permitir que los estados se pusieran de acuerdo





sobre si permitían o no que los conductores de 18 a 21 años de edad pudieran cruzar fronteras estatales, no aparecen en la versión final. En su lugar propone un estudio controlado, realizado por la FMCSA, el cual reunirá información sobre los conduc-

tores menores a 21 años que hayan sido miembros de las reservas del ejército. La agencia estudiará "los beneficios e impactos en seguridad" de permitir que dichos conductores se involucren en comercio interestatal. »»



CAMBIOS A CSA

COMO YA MENCIONAMOS, LA LEY ELIMINA DE LA VISTA DEL PÚBLICO EL GRUESO DEL CORAZÓN DEL PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO, SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD, ES DECIR, EL SISTEMA DE MEDICIÓN DE LA SEGURIDAD (SMS). LA LEGISLACIÓN RETIRA DE LA VISTA LAS CLASIFICACIONES PERCENTILES EN LAS SIETE CATEGORÍAS DE ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO Y MEJORA DE LA SEGURIDAD (BASIC POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) DEL SMS Y LE EXIGE A LA FMCSA Y LA OFICINA DE RESPONSABILIDAD GUBERNAMENTAL QUE IDENTIFIQUEN LAS FALLAS DEL PROGRAMA, HAGAN UN PLAN PARA ARREGLARLAS E IMPLEMENTEN DICHSO CAMBIOS ANTES DE QUE EL SISTEMA PUEDA OPERAR NUEVAMENTE. SIN EMBARGO, HAY ALGUNOS ELEMENTOS QUE SEGUIRÁN A LA VISTA, COMO LA INFORMACIÓN RELACIONADA A INSPECCIONES E INFRACCIONES, QUE AFECTAN LOS PERCENTILES ANALÍTICOS Y LAS ALERTAS.

LA LEY LE EXIGE A LA FMCSA QUE PRODUZCA UN REPORTE EN UN PERIODO MÁXIMO DE 18 MESES DESPUÉS DE SU PUBLICACIÓN SOBRE EL RIESGO DE ACCIDENTE DE LOS TRANSPORTISTAS Y SU CORRELACIÓN CON LAS CALIFICACIONES CSA, LA METODOLOGÍA DE CLASIFICACIÓN DE CSA, LA PRECISIÓN DE LA INFORMACIÓN DE CSA, TOMAR EN CUENTA QUIÉN TUVO LA RESPONSABILIDAD EN UN ACCIDENTE Y CÓMO EL PÚBLICO USA LAS CALIFICACIONES CSA PARA TOMAR DECISIONES DE NEGOCIOS O LA DETERMINACIÓN GENERAL DE SEGURIDAD DE LOS TRANSPORTISTAS.

LOS LEGISLADORES TAMBIÉN INCLUYERON TÉRMINOS QUE PROHÍBEN EXPRESAMENTE A LA FMCSA SEGUIR UTILIZANDO EL SISTEMA Y SU INFORMACIÓN PARA DETERMINAR QUÉ TAN SEGUROS RESULTAN LOS TRANSPORTISTAS, LA FINALIDAD DE LA REGLA DE DETERMINACIÓN APTITUD PARA LA SEGURIDAD, LA CUAL SE ESPERABA FORMARA PARTE DE LA LEY FAST. HASTA QUE LA FMCSA LOGRE IMPLEMENTAR UN "PLAN DE ACCIÓN CORRECTIVO", EL PROGRAMA CSA PERMANECERÁ INACTIVO.

TIEMPO DE DETENCIÓN

La FMCSA deberá estudiar y producir un estudio sobre cómo la detención de los conductores mientras recogen o entregan mercancías afecta su desempeño, itinerarios, paga y el flujo de mercancía en Estados Unidos.

VETERANOS MILITARES EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE

La ley exige que la FMCSA cambie las normas que rigen la emisión de Licencias Comerciales de Manejo (CDL por sus siglas en inglés) para permitir a militares veteranos con experiencia en operar equipo comparable a camiones de uso rudo para obtener más fácilmente un trabajo de operador de camión civil. Este cambio permitiría que la experiencia militar al volante cuente en las pruebas de aptitudes, así como la obtención del certificado médico de doctores de Asuntos de Veteranos en lugar de aquellos listados en el Registro Nacional de Examinadores Médicos de la FMCSA.

PRUEBAS DE DROGAS A CONDUCTORES

LA LEY PERMITE QUE LOS TRANSPORTISTAS REALICEN PRUEBAS PARA BUSCAR DROGAS A LOS CONDUCTORES VÍA MUESTRAS DE PELO EN LUGAR DEL CLÁSICO EXAMEN DE ORINA, PERO SOLO UNA VEZ QUE EL DEPARTAMENTO DE SALUD Y SERVICIOS HUMANOS FEDERAL ESTABLEZCA DIRECTRICES PARA PRUEBAS DE CABELLO. LA LEY EXIGE QUE DICHO DEPARTAMENTO CREE ESTOS LINEAMIENTOS DENTRO DEL PRIMERO AÑO DE SU PROMULGACIÓN.

TECNOLOGÍA EN EL PARABRISAS

Hay un pequeño cambio a las normas en los dispositivos que se montan en el parabrisas, debido a un creciente interés por parte de transportistas y conductores en cámaras montadas en el parabrisas y aparatos similares.

ESTÁNDARES DE CONTRATACIÓN DE TRANSPORTISTAS

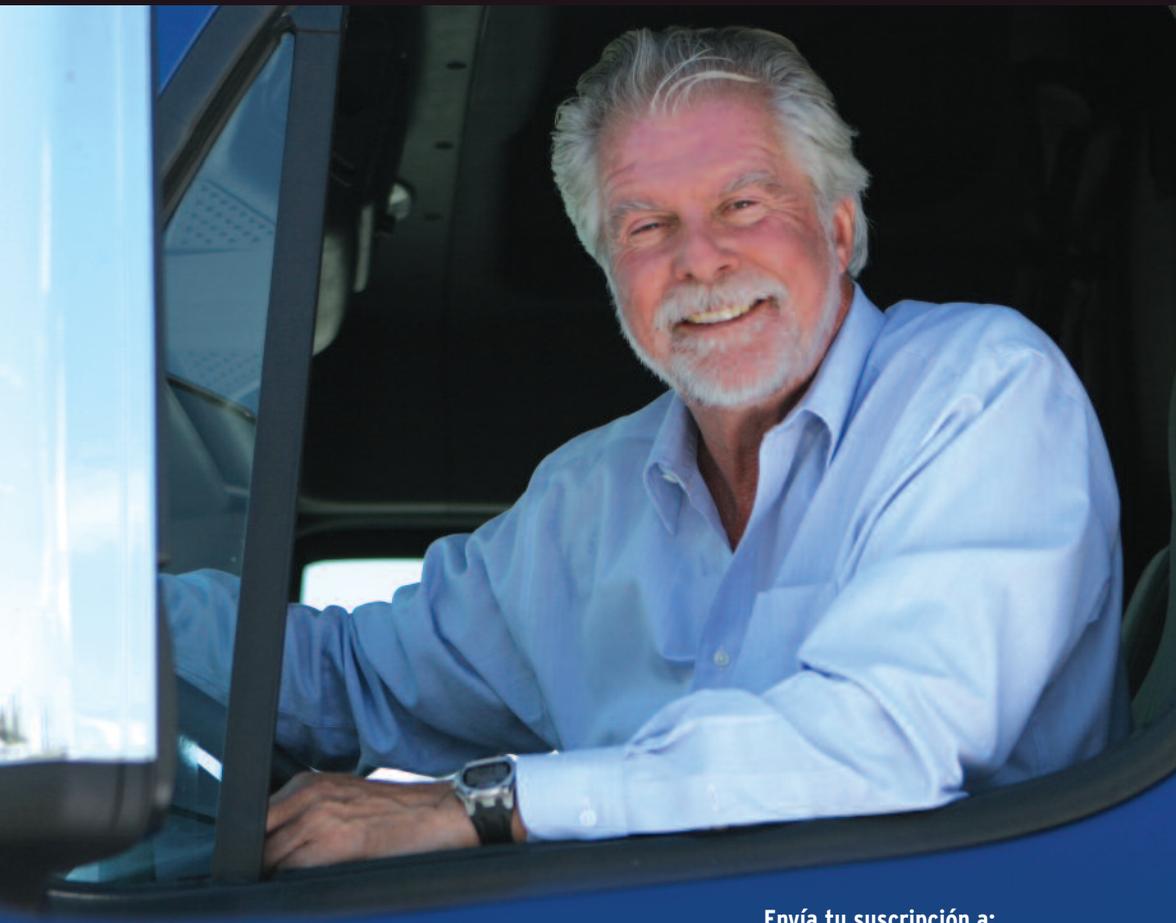
La propuesta de ley de la Casa de Representantes buscó poner en su lugar criterios cuyo uso podría haber sido apoyado por agentes, navieras y otros al tomar decisiones sobre a quién contratar como transportista. Uno de ellos -el cual proponía que las navieras y agentes contrataran solamente a transportis-



tas que hubieran obtenido un "Satisfactorio" en su calificación de seguridad para protegerse de posibles demandas de negligencia-, podría haber reducido notablemente las oportunidades de negocio para los pequeños transportistas y propietarios-operadores, argumentaban

los opositores a dicha medida. Más de 400,000 compañías pequeñas aparecen como "No calificadas" por la FMCSA, según información proporcionada por RigDig Business Intelligence. Afortunadamente, la versión final de la ley no dice nada a este respecto. >>

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

¿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"/>

Asegúrate de tener un ejemplar de tu revista **Transporte Latino** todos los meses, recibiendo 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

TAMAÑO Y PESO

Afortunada o desafortunadamente -según desde dónde lo vean-, ninguna previsión sobre cambios a tamaño y peso apareció en la versión final de la ley. Algunos grupos y legisladores proponían incrementar el límite federal de peso a 91,000 libras y que los camiones de doble semirremolque midieran 33 pies en lugar de los 28 actuales.

REFUTAR MANDATOS DE LA CORTE SOBRE LEYES LABORALES ESTATALES

Una enmienda propuesta por la Casa de Representantes habría "clarificado la intención del Congreso" sobre una ley de transporte federal de 1994 que regula el movimiento de carga en el país, de acuerdo con el Representante Jeff Denham. La Ley de Autorización de la Administración Federal de Aviación (FAAAA por sus siglas en inglés) prohíbe a los estados promulgar leyes que interfieran con los precios, rutas o servicios de los transportistas.

Sin embargo, el año pasado una corte federal de apelaciones emitió una decisión que declaraba que la ley de California sobre periodos de descanso y comidas para los trabajadores reemplazaba a la FAAAA. La enmienda Denham habría estipulado con mayor claridad que los estados no pueden reglamentar a los camioneros que operen bajo las reglas federales de horas de servicio. Los oponentes de dicha enmienda abogaron que podría haber descarrilado los esfuerzos de sindicatos y otros grupos de defensa de camioneros para reformar cosas como el salario y el tiempo de detención excesivo.

PEAJE

Algunas partes de la propuesta de ley original del Senado habrían permitido el peaje en los carriles interestatales existentes y el uso de parte de dichos fondos fuera del sistema carretero federal, algo imposible actualmente. Sin embargo, esto no llegó a la versión final de la ley FAST. 



en la ruta: **PRINCIPALES CAMBIOS A LA LEY FAST**

UNA EXCUSA PARA LLEVAR TODO LO QUE TE GUSTA.

NISSAN ROGUE® 2015



Innovation that excites

El Nissan Rogue fue diseñado para tu familia y te das cuenta desde que abres la puerta trasera levadiza eléctrica! El Sistema para Carga² Divide-N-Hide[®] te provee un área para carga con más versatilidad. Y el asiento plegable y dividido de la 2da fila te brinda asientos ajustables para facilitar el acceso a la tercera fila.³ Ahora, tu familia también podrá llevar todo lo que les gusta y mucho más.

Puerta Trasera Levadiza Eléctrica¹ | Sistema para Carga² Divide-N-Hide[®] | Sistema de Asientos³ EZ Flex™



Característica disponible. ¹La carga y la capacidad de carga están limitadas por su peso y distribución. Asegura siempre toda la carga. Cargar el vehículo con mucho peso, sobre todo en el techo, afectará el control y la estabilidad del vehículo. ²Los pasajeros no deben viajar en la posición reclinada mientras el vehículo está en movimiento. Utiliza siempre tu cinturón de seguridad y por favor, no conduzcas en estado de embriaguez. © 2015 Nissan North America, Inc. Todos los derechos reservados.

NissanUSA.com/Rogue
[facebook.com/nissan](https://www.facebook.com/nissan)



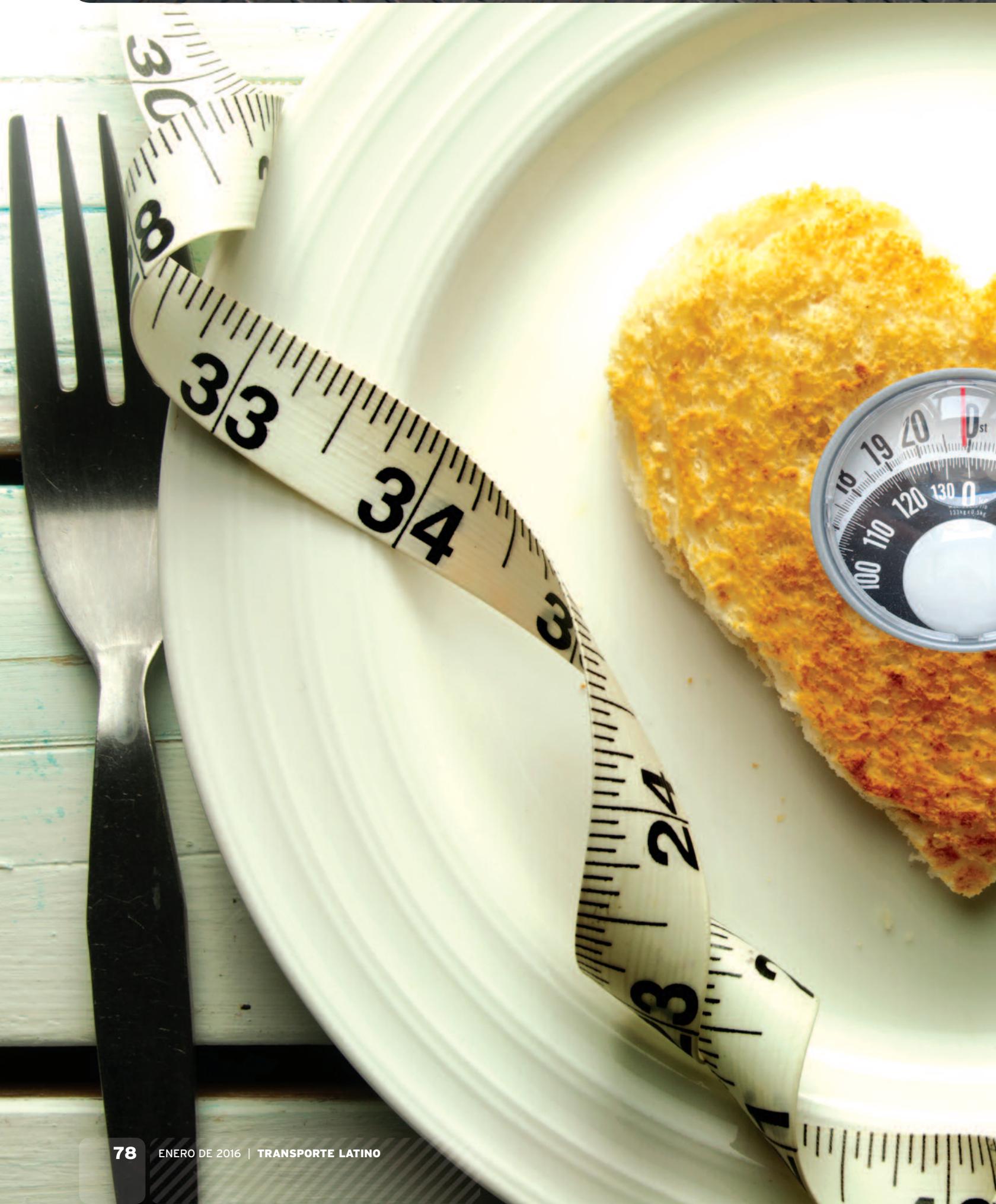


moods of norway

MOODSOFNORWAY.COM

7964 MELROSE AVE LOS ANGELES, CA 90046





A white plate with a fried fish fillet, a kitchen scale, and a measuring tape. The text 'A PERDER PESO' is written vertically on the right side of the plate.

A PERDER PESO

PONTE EN FORMA TRAS LAS FIESTAS

LOS EXCESOS QUE SUELEN ACOMPAÑAR A LAS FIESTAS DECEMEBRINAS USUALMENTE NOS DEJAN CON UNAS LIBRAS DE MÁS. EN TRANSPORTE LATINO QUEREMOS AYUDAR A QUE TE MANTENGAS EN FORMA PARA QUE RINDAS AL MÁXIMO EN LA VIDA, POR LO CUAL TE TRAEMOS UNOS CONSEJOS PARA QUE TE DESHAGAS DE ESAS LIBRAS EXTRA. »

La temporada navideña suele estar llena de reuniones y alegría con amigos y familiares, pero eso también implica que muchas veces hay mucha comida, fiestas y pocas horas de sueño. Por ello, no es raro que uno regrese a la normalidad sintiendo que la ropa se encogió, aunque la triste realidad es que en la mayoría de los casos uno termina con algunas libras de más. La buena noticia es que no tienes que quedarte con ese peso extra por el resto del año, pues te traemos una serie de consejos que, sin importar que te hayas tomado hasta el agua de los floreros y te hayas comido incluso el árbol de Navidad, te servirán para ponerte en forma y mantenerte así durante el resto del año.



HAZ COMIDAS REGULARES

Comienza por planear y organizar tus comidas. En cuanto te despiertes, bebe un vaso con agua caliente y limón. Esto te dará una buena dosis de vitamina C y te ayudará a desintoxicarte de manera natural. Desayuna no más de una hora después de despertar. En cuanto a las colaciones (snacks), planea comerlas 3 horas después del desayuno y la comida. Trata de cenar dos horas antes de acostarte y duerme lo más temprano que puedas -las 10pm es ideal-. Sí, sabemos que no es lo más fácil cuando estás trabajando en el camino, pero con un poco de planeación todo es posible. además, recuerda que después de que haces una actividad por 21 días creas un hábito, por lo cual cada día te será más fácil y, después de un tiempo, ni siquiera lo notarás.



COME COLACIONES

No te mates de hambre y come refrigerios pequeños cada 3 o 4 horas. el estomago es un músculo que se ha expandido a lo largo de los años, especialmente después de las poderosas comidas navideñas. La idea es que le hagas creer a tu estómago que su capacidad se ha encogido, con lo cual la sensación de estar satisfecho llegará con raciones de comida más pequeñas. Otra cosa, recuerda que no tienes que acabarte todo lo que te pongan en un plato en un restaurante; las

porciones han crecido mucho con el paso de los años y es mejor llevarte lo que te sobra para otro momento -regalarlo a alguien que lo necesite es una idea aún mejor-.

BEBE MÁS AGUA

Seamos sinceros, una buena temporada navideña siempre trae consigo una cantidad ingente de comida rica en calorías y una cantidad no menor de alcohol. Por ello, beber agua te ayudará primero que nada a sacar de tu cuerpo el carnaval de toxinas que le metiste al comer y beber



EJERCÍTATE 1 HORA AL DÍA, 6 VECES POR SEMANA

SER UNA PERSONA ACTIVA ES UNA PARTE FUNDAMENTAL DE CUALQUIER RÉGIMEN PARA PERDER PESO. CUANDO TE MUEVES ACTIVAMENTE, TU CUERPO USA MÁS ENERGÍA Y CUANDO QUEMAS MÁS CALORÍAS DE LAS QUE CONSUMES, PIERDES PESO. TAN SOLO 60 MINUTOS AL DÍA DE EJERCICIO MODERADO REDUCE EN CASI UN 50% EL RIESGO DE ATAQUE CARDÍACO. SI NO ERES DEL TIPO DEPORTIVO, PUEDES DIVERTIRTE PROBANDO ALGÚN EJERCICIO DE MODA -HAY VIDEOS EN YOUTUBE, SI NO QUIERES IR A UN GIMNASIO-. AHORA QUE SI LOS DEPORTES SÍ SON LO TUYO, COMBINAR VARIOS COMO YOGA, CORRER Y LEVANTAR PESAS ES UNA BUENA IDEA. SOLO TOMA EN CUENTA QUE DESCANSAR 1 DÍA CADA SEMANA ES TAN IMPORTANTE COMO EJERCITARSE.



con exceso. Tomar de 2 a 2.5 litros de agua al día te ayudará a desinflamarte y hará que los intestinos -y todo el sistema digestivo- se pongan en movimiento para ayudar con el estreñimiento. Tomar te verde a lo largo del día y antes de las comidas también cuenta dentro de tu ingesta de líquidos y actúa como un diurético natural.

MENOS CARBOHIDRATOS Y MÁS FIBRA

Los hidratos de carbono son una gran fuente de energía para el cuerpo, por lo

cual no es buena idea eliminarlos completamente de tu dieta, especialmente si estás pensando ejercitarte regularmente. Lo que puedes hacer es consumirlos en el desayuno y elegir los llamados "carbohidratos buenos" como la avena. Si no puedes vivir sin pan, prefiere el integral.

Otro punto muy importante es poner a punto el sistema digestivo y para ello no hay nada como ingerir fibra soluble y no soluble. Lo más fácil es hacerlo de frutas y verduras. >>

La fibra soluble absorbe el líquido y es muy llenadora, y la encuentras en avena, semillas de chía y de linaza, legumbres y granos. La fibra insoluble, que es la que ayuda a que las cosas se muevan en el intestino, la encuentras en arroz integral, trigo y vegetales.

HAZ TRAMPA UNA VEZ POR SEMANA

Por paradójico que parezca, comer lo que realmente quieres una vez a la semana te ayudará a que sigas con tu dieta. La mayor parte de las veces las personas no alcanzan sus objetivos -o dejan de lado la dieta en cuanto lo logran- porque dejan de comer las cosas que les gustan. Esto solo hace que se sientan privados y, la verdad, algo miserables. ¿Qué pasa a continuación? Se atragantan de todos los alimentos "malos" sin ninguna moderación. Así que para mantener el balance lo más fácil es darte permiso una vez a la semana de comer lo que realmente deseas, especialmente en fin de semana y por las noches, pues si lo haces a medio día quizá te sigas como hilo de media comiendo por horas y esa no es la idea.

EVITA EL ALCOHOL

Sí, lo sabemos, puede ser duro pero durante el primer mes de desintoxicarte y ponerte en forma debes evitarlo. ¿Por qué? Pues porque la ciencia dice que cuando bebes, tu metabolismo debe dejar de hacer lo que esté haciendo (léase quemar las calorías de tu última comida) para deshacerse del alcohol. Así que no perderás nada de peso y solo retendrás más líquidos; además, tu cuerpo sintetizará el alcohol en más azúcar. Lo más fácil: mantenerse alejado del alcohol hasta que alcances tu peso ideal (recuerda, hubo una época en la que pensabas que la cerveza sabía horrible).

DUERME 8 HORAS

Dormir es tan importante como alimentarte sanamente. Esto porque no dormir lo suficiente afecta las hormonas del hambre y la saciedad, incluyendo dos que se llaman ghrelina y leptina. La ghrelina le avisa a tu cerebro que ya es hora de comer, pero cuando te hace falta sueño, tu cuerpo secreta más de lo normal. La leptina, por su lado, le deja saber a tu cerebro que es momento de soltar el tenedor y, si no dormiste lo necesario, tu cuerpo no produce la suficiente, por lo cual



comes de más. Si sumas las dos, no es ningún misterio porqué no dormir lo suficiente lleva a comer de más y ganar peso.

NO POSTERGUES

"Empiezo la dieta mañana" son probablemente las palabras más famosas dichas por quienes nunca baja de peso. Comienza YA. Postergar esta decisión solamente incrementará el daño porque es fácil justificar otra rebanada de pastel u otra cerveza, engañándose con que se trata de las últimas. No te mientas a ti mismo y comienza a trabajar para ponerte en forma y, lo más importante, estar más sano. 

WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



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

automundo

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

**¿Que Pasa?
VEGAS**

ESTILOHOGAR

PLAYBOY
Latino



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING





ADIÓS A LAS DEUDAS

COMO CURAR LA CRUDA FINANCIERA POST NAVIDEÑA

SI DURANTE LA TEMPORADA NAVIDEÑA TE EXCEDISTE UN POCO -O MUCHO- CON TUS GASTOS, LO MEJOR QUE PUEDES HACER PARA PALIAR LOS DAÑOS ES SEGUIR ESTOS PASOS PARA QUE PONGAS TUS FINANZAS EN ORDEN LO MÁS PRONTO POSIBLE Y DE LA MANERA MENOS "DOLOROSA". »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Gastar dinero de más en esta época es algo que le pasa a casi todo el mundo al menos una vez en la vida, a excepción, claro, de los que son muy disciplinados con sus finanzas. Esto, de manera muy similar a lo que pasa cuando se bebe con demasiado entusiasmo, ocasiona una “cruda” para las finanzas. Lamentablemente, una “cruda” financiera no se va con el tiempo –como ocurre con una causada por el alcohol–; al contrario, puede empeorar rápidamente si no se hace nada al respecto. Por lo mismo, y como no se trata de lamentarse sino de poner manos a la obra para remediar la situación, te traemos algunos consejos para que tu cuenta bancaria deje de estar en números rojos.

UTILIZA TUS TARJETAS DE CRÉDITO

Así como lo lees. Ciertamente lo más seguro es que estas te hayan metido en esta situación en primer lugar –aunque para ser justos ellas no te obligaron a comprar tantas cosas–, pero pueden ser un instrumento que te ayude a salir del hoyo. Randy Hopper, vicepresidente de tarjetas de crédito en Navy Federal Credit Union, sugiere una transferencia de saldos. Esto, claro, si tienes una tarjeta de crédito con una tasa de interés muy baja (quizá hasta de 0%) durante un plazo de 18 meses. La idea es que pases a ésta las deudas de tus otras tarjetas para que los intereses crezcan lo menos posible mientras las pagas. Solo trata de pagarlas durante el periodo

en que el interés es bajo, pues una vez que éste termine la tasa de interés va a subir como la espuma.

EVITA MÁS COMPRAS

Esto suena muy lógico para la mayoría de las personas, pero hay algunas a quienes las ofertas post navideñas les resultan irresistibles. “Yo exhortaría a las gente a que no acumule deudas adicionales”, dice Clare Levison, miembro de la Comisión de Literatura Financiera de Contadores Públicos Certificados. Sí, quizá la ropa de invierno tenga unos descuentos impresionantes –aunque no entendemos por qué, con el frío que suele hacer–, pero trata de mantenerte apartado de las tiendas, al menos en lo que pones tus finanzas en orden. »»



ONE OF A KIND.



TWO-PIECE FORGED WHEELS

MADE IN GERMANY



c27

Available in 20" - 23" (widths from 9" - 13")

Made in Germany

Two Piece Forged Construction

Staggered, Deep Concave Design

Deep Inner Lip with Machined Finish

Accepts OE TPMS & Center Caps



REGRESA ALGUNAS COSAS

Ciertamente no será la solución a todos tus problemas financieros, pues se ve medio mal ir con tus familiares y amigos a pedirles que te regresen lo que les regalaste y, a menos que tengas un corazón de piedra, mucho menos le dirás a tus hijos que Santa Claus vino a recolectar sus juguetes. Aún así, si compraste algunos artículos caros –televisión, tablets, etc- que realmente no necesitas, recuerda que muchas tiendas tienen una política de devoluciones de 30 días.



PAGA TUS IMPUESTOS AHORA

SI TIENES EN CAMINO UNA DEVOLUCIÓN DE IMPUESTOS SUSTANCIOSA (PRIMERO, DÉJANOS DECIRTE QUE NOS DAS MUCHA ENVIDIA), DESPUÉS, ÉSTA PODRÍA SER UNA CURA PARA TU “CRUDA” POST NAVIDEÑA. SI NO ES LO SUFICIENTEMENTE GRANDE COMO PARA SALDAR TOTALMENTE TU DEUDA, EN ALGO LA DISMINUIRÁ. Y SI TE QUEDA ALGO DE DINERO, LO MEJOR QUE PUEDES HACER ES METERLO A UNA CUENTA DE AHORROS.

USA TU CREATIVIDAD PARA GANAR DINERO

Como no es probable que tengas tiempo para un segundo trabajo, Andrew Johnson, vocero de GreenPath Debt Solutions, una organización sin fines de lucro basada en Detroit que ayuda a los consumidores con sus deudas de tarjetas de crédito, vivienda e insolvencia. “Busca en tu casa cosas que no uses que tengan materiales de deshecho que puedan venderse rápidamente, como hierro o latón. Mi madre vendió un rollo de trenzado de cobre que encontró en su sótano, y ganó algo de dinero rápido”, dice Johnson. También señala que puedes vender o empeñar artículos que no quieras.



APROVECHA PARA CAMBIAR

Utiliza este momento como un catalizador para comenzar a ser más disciplinado con tus finanzas. Si las cosas se pusieron demasiado intensas y no quieres que te vuelva a pasar algo así, tienes que hacer cambios. John McFarland, profesor de finanzas personales en la Universidad Commonwealth de Virginia. “La buena noticia es que estos mismos cambios te pueden llevar a una temporada decembrina financieramente más saludable el próximo año

si los llevas a cabo de manera permanente y no solo como una medida temporal”. Mientras examinas tu presupuesto y determinas dónde hacer cambios, McFarland sugiere hacer lo que harías si hubieras abusado del alcohol o la comida. “A menos que seas un adicto, puedes dejarlo por un tiempo. Haz lo mismo con el dinero. Esconde tus tarjetas de crédito, paga todo con efectivo menos tus cuentas regulares y comienza a entender tu posición financiera básica”, dice McFarland. [7TL](#)



Bolt®



Bolt® R-Spec



Bolt
C-Spec

WELCOME TO GENERATION BOLT.



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

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

Scan to see the 2015 Bolts in action.



We build it. You make it your own.



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



@YamahaMotorUSA

@StarMotorcycles



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

Star VMAX

CON MÁS DE 150 CABALLOS DE FUERZA Y UN PAR MOTOR QUE LE DAN UNA ACELERACIÓN CASI CAPAZ DE ARRANCARTE LOS BRAZOS, LA VMAX ES UNA MOTOCICLETA PARA LOS AMANTES DE LAS EMOCIONES FUERTES. CON UNA ESTÉTICA QUE CASI NO HA CAMBIADO EN SUS TREINTA AÑOS DE VIDA, SE TRATA DE UNA MOTO QUE DESDE EL PRINCIPIO SE CONVIRTIÓ UN CLÁSICO INSTANTÁNEO.

MUSCLE- BIKE

POR: TRANSPORTE LATINO / MANNY MARTÍNEZ

La VMAX es una fornida motocicleta que lleva ya un buen rato en el ambiente, primero bajo el cobijo de Yamaha y, más recientemente, su subsidiaria estadounidense, Star Motorcycles. En poquísimas palabras, la VMAX es una de esas pocas motocicletas capaces de elevar el pulso del conductor más experimentado, como sucede también con la Suzuki Hayabusa, por poner un ejemplo. Y es que se trata de una moto tan poderosa, que no cualquiera es capaz de controlar toda la potencia de su motor sin pagar el precio. De hecho, se requiere de un piloto con mucha experiencia para realmente exprimir todo el potencia de una motocicleta de este calibre. Ojo, no estamos diciendo que sea incontrolable ni mucho menos, es solo que no es una moto para manejar tus primeras millas. >>





Lo anterior es algo que queda claro desde el primer momento en que ves la VMAX, pues todo en ella grita poder, especialmente las dobles tomas de aire en los costados. A pesar de su aspecto, la realidad es que Yamaha/Star diseñó esta moto no como una deportiva, sino como una crucero. Prueba de ello es la posición de manejo, lo suficientemente erguida como para rodar cientos de millas sin cansarte en demasía; eso sí, como el manubrio es relativamente recto, hay espacio suficiente para inclinarse hacia delante cuando decides rodar rápido. No podemos dejar de mencionar el asiento, el cual resulta cómodo cuando ruedas relajada-

mente pero ofrece soporte cuando te inclinas para incrementar la velocidad. Es una clase de motocicleta que de hecho solo se nos ocurre una rival en el mundo: la Ducati Diavel, una montura que ha maravillado tanto a fanáticos de la marca como los escépticos. Eso sí, no hay que olvidar que la VMAX fue presentada en 1985, mientras que la Diavel tardó 26 años más (2011).

MOTOR

El corazón de la VMAX es realmente impresionante, se trata de un cuatro cilindros en V de 102 pulgadas cúbicas... más grande que muchos autos que circulan en



Europa, para darnos una idea del poder que esconde. Según Star, este V4 tiene la friolera de 123 lb-pie de torque a 6,500 revoluciones y si bien no hay una cifra





específica de caballos de fuerza -como es costumbre en el mundo de las motos- no es descabellado decir que tiene alrededor de 170 HP. >>>



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

Para lograr esto, los ingenieros japoneses utilizan varios sistemas interdependientes. Uno de ellos es un acelerador ride-by-wire que Yamaha llama Chip Controlled Throttle (YCC-T) en lugar del clásico acelerador por cable, lo cual permite una aceleración más progresiva y una entrega de poder menos brutal. Por su lado, el Yamaha Chip Controlled Intake recorta la longitud de la aspiración a muchas revoluciones, algo que ayuda a una respuesta más rápida del motor. Además, tiene una tecnología de embrague deslizante que te ayuda bastante cuando bajas velocidades agresivamente. En cuanto a la transmisión, una caja de cinco relaciones envía la potencia a la rueda trasera mediante cardán con engranajes cónicos.

CHASIS

El esqueleto de la VMAX es un chasis totalmente de aluminio que lleva un bastidor en forma de diamante de aluminio moldeado y un basculante del mismo material para mantener bajo el peso. El tanque de combustible no está en la posición habitual frente al conductor, está colocado debajo de él para mantener bajo el

centro de gravedad y facilita el manejo cuando ruedas muy despacio. Lo único malo de esto es que para llenarlo debes quitar el respaldo.

Como no podía ser de otra manera, la tijera delantera es enorme -mide 52mm de ancho-, y tiene un recorrido de 4.7 pulgadas. Por supuesto, son ajustables y, junto a un ángulo de la tijera de 31 grados, crea una suspensión bastante cómoda para el eje delantero. La trasera corre por cuenta del basculante, el cual cuenta con un solo amortiguador como elemento elástico.

De detenerla se encargan dos enormes discos de 320mm en la rueda delantera y uno de 298mm en la trasera; adelante hay dos cálipers Brembo de seis pistones, mientras que atrás hay

uno de un pistón. Quizá no quede tan claro cuando uno lo ve escrito, pero la realidad es que esta configuración le da una frenada extremadamente potente, por lo cual resulta más que tranquilizador ver que está equipada con sistema ABS.

En resumen, la Star VMAX es una motocicleta sumamente poderosa que hará las delicias de quienes gustan de motores grandes y potentes; sin embargo, sus características la colocan en un casi vacío segmento -acompañada solo por la Ducati Diavel-. Se trata, sin duda, de una montura que solo deben manejar conductores experimentados que estén buscando una segunda o tercera moto, pues no es precisamente la más práctica en el día a día. 





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 refabricados 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

DTNA/PSM-A-910. 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

¿Buscas

BOLSA DE TRABAJO

Una y otra vez nos llegaban cartas solicitando compañías que ofrecieran 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 acercarlos 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.

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.

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**

empleo?



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

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.

WAL★MART
TRANSPORTATION

WAL★MART

800.803.7348

- Camiones tractor convencionales 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



Se muestra el equipamiento opcional. ©2015 General Motors. Todos los derechos reservados. Las marcas que se presentan en este anuncio son marcas comerciales o marcas de servicio de GM, sus subsidiarias, aliados o licenciatarios.

LA PRECISIÓN

LA PICKUP MEDIANA QUE SOLO GMC PODRÍA CONSTRUIR.

YA LLEGÓ LA NUEVA CANYON.

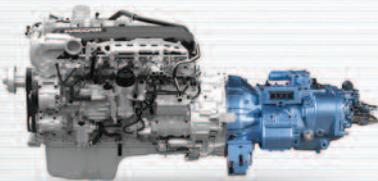
GMC
WE ARE PROFESSIONAL GRADE





579

SUPERIOR ECONOMIA DE COMBUSTIBLE DISPONIBLE EN DOS PODEROSOS EQUIPOS



El 579 EPIQ, es el mejor equipo de ahorro de combustible de Peterbilt disponible, incorpora mejoras aerodinámicas y un Asistente de Rendimiento al Conductor que provee un ahorro del 14% en el consumo de combustible. APEX un exclusivo sistema de propulsión totalmente integrado, maximiza el ahorro de combustible y proporciona una respuesta excepcional del motor. En el equilibrio óptimo de eficiencia y rendimiento de combustible, Peterbilt lidera el camino.

Visita www.peterbilt.com para más información.

Mejora la economía de combustible individual pero varía dependiendo del uso, las condiciones del camino y otros factores.

