

PETERBILT 579 | WESTERN STAR 4800 | NISSAN NV CARGO

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

SEPTIEMBRE

MAGAZINE

2016

# TRANSPORTE LATINO

[www.transportelatinomag.com](http://www.transportelatinomag.com)



MAN

# TGX

DEL MUNDO

PENSADO PARA ARRASTRES LARGOS Y REGIONALES, LA EFICIENCIA ES LA CARTA MÁS FUERTE DEL MAN TGX, AUNQUE LA CALIDAD DE LOS ACABADOS DE LA CABINA TE HARÁN OLVIDAR QUE NO ESTÁS EN CASA

MOTO  
YAMAHA XSR900

# FORJANDO EL NUEVO ESTANDAR.

## PATRONES DE QUEMA EN LA CAMARA DE COMBUSTION



Eficiencia de combustión  
de un pistón estándar



Eficiencia de combustión  
de un Pistón Ondulado Mack®

## Bienvenido a la siguiente evolución en diseño de pistones.

El innovador pistón ondulado Mack tiene una mejora en el consumo de combustible del 2% y una reducción de hollín del 90%. Al añadir ondas al tazón del pistón, éste utiliza una mayor cantidad del oxígeno disponible en la cámara de combustión para una quema más completa que los diseños convencionales de pistón. Es un pequeño cambio con grandes resultados y solo un ejemplo del pensamiento innovador que encontrarás en la familia de motores Mack® MP® 2017. Nunca dejes de mejorar. [MackTrucks.com](http://MackTrucks.com)



TRANSPORTISTA OFICIAL DE NASCAR



**MACK**®



**NACIDO PARA SERVIR.**



PAG. **16**

**MAN TGX**

Pensado para arrastres largos y regionales, la eficiencia es la carta más fuerte del MAN TGX, aunque la calidad de los acabados de la cabina te harán olvidar que no estás en casa. Tiene un inconfundible aspecto europeo, pero este camión es mucho más que una cara bonita.



VOCACIONAL

**WESTERN STAR 4800**

Disponible en tres versiones, SF, SB y TS, este camión vocacional es uno de los más versátiles del mercado y ofrece una enorme cantidad de detalles de personalización que hacen de cada 4800 un camión prácticamente único en el mundo.



AMERICANO

**PETERBILT 579**

Diseñado para exprimir al máximo cada gota de combustible gracias a varias mejoras aerodinámicas y mecánicas, el 579 es el camión más avanzado que Peterbilt ha construido hasta el día de hoy.



UTILITARIO

**NISSAN NV CARGO**

Si estás buscando una van de carga potente, versátil, con excelente rendimiento de combustible, gran capacidad de carga y muchas soluciones para hacer más fácil tu trabajo diario, tienes que conocer más a fondo la NV Cargo de Nissan.

**Nueva botella, tecnología mejorada.  
Y toda la PROTECCIÓN DE ALTO  
RENDIMIENTO que esperas.**



**PROTECCIÓN DE  
DESGASTE.**



**CONTROL DE  
RESIDUOS.**



**RESISTENCIA A LA  
DESCOMPOSICIÓN  
DEL ACEITE.**

**Presentando el siguiente avance en protección de alto  
rendimiento. Shell ROTELLA® T4 Triple Protection.**

[www.rotella.com](http://www.rotella.com)

**Shell  
ROTELLA®**

El aceite de motor que trabaja tan duro como tú.



# 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](http://www.rotella.com).



**EL ACEITE DE MOTOR QUE TRABAJA TAN DURO COMO TÚ.**



# PAG. 90

## YAMAHA XSR900

Yamaha sigue sorprendiendo a propios y extraños con un creciente e interesante portafolio y la XSR900, una de sus más recientes adiciones, es una naked que combina su apariencia retro con suficiente tecnología para hacerla una moto muy completa para el día a día.



### MULTIFACÉTICOS

Si estás buscando un camión versátil, no existe nada en el mercado que iguale la capacidad de los vocacionales. Por lo mismo, es un sector donde hay bastante competencia y no siempre es fácil saber cuál elegir; por eso hemos preparado esta guía de los modelos más interesantes en la industria.



### PIENSA POSITIVO

Hay muchos factores que te ayudan a obtener un trabajo y, si bien tus cualidades y experiencia son muy importantes, no lo son todo. La actitud con la que encaras la vida afectará radicalmente tu desempeño, relaciones laborales y, a largo plazo, la posibilidad de un futuro exitoso.



### APRIÉTALO BIEN

La clave para mantener a las suspensiones trabajando para ti en lugar de contra ti es mantener todo bien apretado. Cuando los componentes de la suspensión se aflojan, las llantas se desgastan de manera incorrecta, los resortes se rompen, el consumo de combustible sufre y los conductores se quejan.



## TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

**Advertising:** 888.628.2188

**Distribution** T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

**Contributors** Ivo Cutzarida, Sergio Andrade, Diego Guerra, Sonia García, Pablo Olavarieta, 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](http://WWW.TRANSPORTELATINO.COM)  
[contactus@transportelatino.com](mailto: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.



Audited Circulation **95,500** monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



automundo

PLAYBOY Latino

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa? **VEGAS**

## CONTENIDO | DIRECTORIO

# ¿Tienes gasolina?

## ¡Isuzu tiene la gasolina que necesitas!

- V8 Vortec 6.0 litros de gasolina con 297 HP y 372 lb-pie de torque
- El motor de gasolina es compatible con combustible CNG/LPG
- Fácil de manejar con una excelente visibilidad, maniobrabilidad y un reducido radio de giro
- Cabinas estándar de 3 asientos o cabinas dobles para 7 personas
- Solo Isuzu tiene la respetada historia enfocada en camiones LCF de uso medio con los motores, cabinas y carrocerías vocacionales que mejor se adaptan a tu negocio



L-SERIES

**APR 0.99%**

¡Aprovecha hoy esta oferta por tiempo limitado!

Isuzu Trucks. El camión LCF más vendido en Estados Unidos desde 1986.

**WWW.ISUZUCV.COM**

**ISUZU**  
FINANCE

El vehículo se muestra con equipamiento opcional; parte del equipamiento lo instala el distribuidor. La oferta de APR de 0.99% termina el 31/12/16 y solo está disponible a través de Isuzu Finance of America, Inc. Términos de financiamiento limitados. Solo en distribuidores participantes. Aprobación de crédito necesaria. Visita tu distribuidor autorizado Isuzu para información sobre los requisitos.

**ISUZU**  
TRUCK

ENCUENTRA  
LA NUEVA APP DE

MAGAZINE  
**TRANSPORTE  
LATINO**

PARA IPAD,  
IPHONE Y  
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the  
App Store



# APOSTAR A LA TECNOLOGÍA

**H**ace no mucho tiempo, ocurrió un lamentable accidente en Florida en el que el conductor de un automóvil Tesla Model S murió al chocar contra un camión mientras el coche utilizaba el sistema de piloto automático. Poco más de un mes después de los hechos, la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte dio a conocer un informe preliminar en el que señalaba que el Tesla viajaba ligeramente arriba del límite de velocidad (9 millas por hora), aunque el verdadero problema no fue el exceso de velocidad, sino que como el tráiler era blanco y el cielo también, el sistema del auto simplemente no lo detectó. Si bien cualquier accidente es lamentable, ninguno lo es tanto como cuando alguien pierde la vida.

Como es de suponerse, este hecho recibió gran atención por parte de la prensa y de grupos que abogan por la seguridad en la carretera, quienes pidieron que el gobierno tome medidas para impedir que los vehículos autónomos rueden en caminos públicos; al menos en lo que la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte Carretero (NHTSA por sus siglas en inglés) revisa la información de otros desarrolladores de tecnologías autónomas y comienza un proceso formal de regulación que resulte en normas aplicables.

Si bien entendemos las razones que llevan a estos grupos a decir que las empresas de tecnología autónoma tratan al público como "conejiños de indias", la realidad es que -nos guste o no- los vehículos autónomos están cada vez más cerca. Pero en lo que eso pasa, y como hemos sostenido desde hace tiempo, el conductor sigue siendo el elemento de seguridad más importante en cualquier vehículo y reemplazarlo no será fácil. Es claro que aún queda un largo camino por recorrer antes de cederle el volante a una computadora, pero nadie negará las bondades de que ésta tome el control en situaciones específicas y de bajo riesgo, como durante un atasco, reduciendo la fatiga que trae consigo el constante acelerar y frenar, y dejando así más descansado al conductor para tomar el volante cuando sea más importante que su atención esté enfocada en el camino. Yo, al menos, estoy totalmente a favor del desarrollo de la tecnología, que nos ha dado avances tan positivos para la seguridad en el camino como el sistema ABS, el control de estabilidad o el de tracción, por mencionar solo unos cuantos. 

Edgardo Iorio, Publisher

**EDITORIAL**

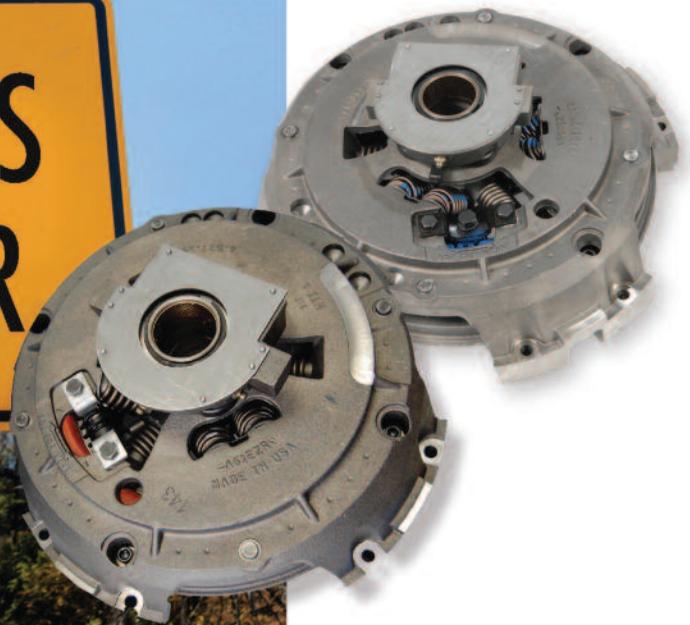
**8**

SEPTIEMBRE DE 2016 | TRANSPORTE LATINO

ALTO DESEMPEÑO EN EMBRAGUES.  
RENTABILIDAD ASEGURADA.



**USE EMBRAGUES  
ALLFIT MERITOR**



 **IDEAS DRIVING RESULTS**  
LÍNEA COMPLETA PARA TODAS LAS  
MARCAS. CALIDAD CONTUNDENTE.

  
**ALLFIT**

La nueva línea de embragues para el mercado de refacciones AllFit Meritor® ofrece todo lo necesario – calidad, versatilidad y accesibilidad – además de que le brinda la mejor garantía del ramo, por 1 Año, que incluye un reembolso sin soporte de gastos de hasta \$800 por mano de obra. Tanto embragues de ajuste manual como autoajustables están incluidos en una gama amplia para aplicaciones de trabajo pesado, mediano, ligero y fuera de carretera. Los embragues AllFit están fabricados con material de fricción de alto desempeño, exclusivo de Meritor. Para más información, visite hoy mismo [MeritorPartsOnline.com](http://MeritorPartsOnline.com).



  
**MERITOR**

# EL CAMIÓN ESTÁ AQUÍ

DAIMLER PRESENTÓ EL MERCEDES-BENZ URBAN EN ETRUCK

**D**aimler Trucks, empresa matriz que agrupa Freightliner y Western star, entre otras, presentó el primer camión totalmente eléctrico de la industria, ganándole a la advenediza Nikola Motor Company y al fabricante de autos eléctricos Tesla, quienes más temprano en el año anunciaron planes para fabricar un camión eléctrico de uso rudo. Como era de esperarse, es bajo el ala de Mercedes-Benz, la principal marca de Daimler, que llega el Urban eTruck, cuyo peso total es de 28 toneladas. De acuerdo a Stefan Buchner, director de Mercedes-Benz Trucks, es posible que el lanzamiento de esta tecnología comience al principio de la siguiente década, es decir, en solo cinco años!

Este no es el primer camión totalmente eléctrico de Daimler Trucks, quien ya demostró la aptitud de esta tecnología en el uso diario con el Fuso Canter E-Cell, cuyas primeras unidades llegaron a las calles de Europa en el 2014. La gran novedad es que el Mercedes-Benz Urban eTruck está basado en un camión de distribución de tres ejes, aunque con muchos cambios. El principal, claro, es el reemplazo del tren motriz convencio-



nal por un eje trasero accionado con motores eléctricos directamente adyacentes a los cubos de las ruedas (un derivado del eje trasero eléctrico ideado para el autobús híbrido Citaro).

La potencia proviene de un grupo de baterías de tres módulos de litio-ion que le dan una autonomía de hasta 125 millas, suficiente para un recorrido típico de entrega diaria. Las baterías están



alojadas en una ubicación a prueba de impactos dentro del bastidor. El costo de los sistemas de propulsión totalmente eléctrica, además de su reducida autonomía, habían hecho esta aventura prohibitiva hasta hace muy poco tiempo. Daimler Trucks espera que los costos de las baterías disminuyan por un factor de 2.5 entre 1997 y 2025 de \$550/kWh a \$220/kWh. Al mismo tiempo, se espera que mejore el desempeño por el mismo factor, de 80 Wh/kg hasta 200 Wh/kg. **TTL**

## COMPRA EN LÍNEA

MACK RENUEVA PLATAFORMA PREFERRED

**C**omo en Mack están conscientes de que el tiempo es dinero, la empresa presentó recientemente la plataforma de compra de partes y servicios FleetPREFERRED. Anteriormente conocida como MVPREFERRED o PREFERRED, la nueva plataforma tiene una imagen renovada al tiempo que mantiene la funcionalidad que tanto agrada a sus clientes. Diseñada para aquellos clientes con flotas de 20 o más camiones, FleetPREFERRED otorga crédito a nivel nacional en más de 270 distribuidores. Además, el programa ofrece precios competitivos, verificación de la orden en todas las compras y un análisis del precio máximo que las refacciones podrían alcanzar.

Quienes participen en el programa reciben



un número de cuenta único para los conductores y gerentes que especifiquen, con una facturación consolidada. Para simplificar el proceso de compra, puedes utilizar este número para



identificarte o pedirle a tu distribuidor que lo guarde en un expediente. "FleetPREFERRED fue conceptualizado, diseñado e implementado para satisfacer las necesidades de nuestros clientes con flotas", dijo Chad Johnson, director de mercadotecnia posventa de Mack Trucks. "Estos clientes pueden contar con FleetPREFERRED para proteger sus resultados al eliminar costos inesperados y mantener al mínimo los costos operacionales". **TTL**



# OJO EN OCTUBRE

CVSA ESTABLECE LAS FECHAS PARA LA SEMANA DEL CONDUCTOR SEGURO

La Alianza para la Seguridad en los Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés) anunció los días en los que llevará a cabo su festival de inspecciones conocido oficialmente como Operación Semana del Conductor Seguro. Agencias del orden público de todo el país participarán en una aplicación exaltada de las leyes de tránsito y seguridad para combatir el manejo inseguro tanto por conductores de vehículos comerciales como los de autos de pasajeros durante la semana del 16 al 22 de octubre.

De acuerdo a CVSA, el programa Operación Conductor Seguro fue creado para ayudar a reducir el número de choques, lesiones y fallecimientos que involucran camiones, autobuses y autos debido a comportamientos inseguros de manejo.

Las agencias del orden estarán buscando especialmente a quienes exceden el límite de velocidad, no usan el cinturón de seguridad, tienen distracciones al manejar, no obedecen a los dispositivos de control de tránsito, siguen demasiado cerca, se cambian incorrectamente de carril y más.

Durante la Semana de la Operación Conductor Seguro fueron detenidos más de 21,000 vehículos, entre camiones y autos, y se realizaron más de 19,000 inspecciones a la orilla del camino a vehículos comerciales. Las cinco advertencias y citatorios que más se otorgaron a los conductores comerciales fueron sobre tamaño y peso, exceso de velocidad, no usar el cinturón de seguridad, no hacer caso de los dispositivos de control de tránsito y por usar el teléfono con la mano. [TTL](#)



## ACUERDO POR \$5 MILLONES

EN EL CASO DE ROBO DE SALARIOS DEL PUERTO DE CALIFORNIA

El 14 de julio, el Centro de Justicia Salarial y el Impulso a la Justicia de Asiático Americanos de Los Angeles alcanzaron el acuerdo por cinco millones de dólares para la demanda colectiva presentada a nombre de casi 400 camioneros inmigrantes. Las organizaciones sin fines de lucro afirman que la compañía QTS Inc. y entidades relacionadas como LACA Express y Win Win Logistics, clasificaron incorrectamente a sus conductores como contratistas independientes. Después de esto, las compañías se declararon en quiebra para evitar la responsabilidad de robo de salarios.

Casi la mitad del caso de tres años de duración ha transcurrido en la corte fede-

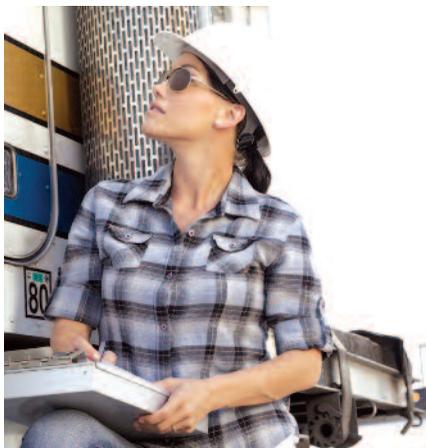
ral de bancarrota después de que los demandantes pidieran que todas las organizaciones de negocios relacionadas fueran consolidadas. En una ocasión, QTS solicitó la protección para deudores en bancarrota el mismo día en que su anterior presidente, James Kang, creó una nueva corporación utilizando todas las cuentas y conductoras deudoras. Los conductores dicen que eran controlados como empleados, con la compañía estipulando qué podía ser transportado y para qué cliente. Sin embargo, QTS deducía el combustible, reparaciones y muchos de los costos de operación de los camiones de los salarios de los conductores. [TTL](#)

# OTRA VEZ LOS FRENOS

LA SEMANA DE LA SEGURIDAD EN LOS FRENOS SERÁ DEL 11 AL 17 DE SEPTIEMBRE

Los inspectores de las agencias del orden del país se enfocarán nuevamente en buscar fallas en los frenos cuando se lleve a cabo la Semana de la Seguridad en los Frenos de la Alianza para la Seguridad de los Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés), la cual se realizará del 11 al 17 de septiembre. Los inspectores estarán buscando principalmente "piezas rotas o flojas, fugas de aire o fluido hidráulico, forros, almohadillas, tambores o rotores gastados, y otros componentes defectuosos del sistema de frenos". Además, se asegurarán de que los testigos del ABS funcionen correctamente. Frenos defectuosos o que no estén bien ajustados resultarán en que el vehículo sea puesto fuera de servicio.

Y no se andarán por las ramas, pues la mayoría de las inspecciones que se llevarán a cabo serán de Nivel 1, según dio a conocer la CVSA, y 10 jurisdicciones estarán realizando pruebas de frenos basadas en el desempeño para medir la eficiencia de los mismos. "Los frenos de los vehículos comerciales están diseñados para operar bajo condiciones difíciles, pero deben ser inspeccionados rutinaria-



mente y mantenidos cuidadosa y consistentemente para que puedan operar adecuadamente a lo largo de la vida del vehículo", se lee en un comunicado de la CVSA. "Sistemas de frenos que no estén bien instalados o que no reciban el mantenimiento adecuado pueden reducir su eficiencia e incrementar la distancia de frenado de camiones y autobuses, lo que representa riesgos severos a la seguridad de conductores y público". 



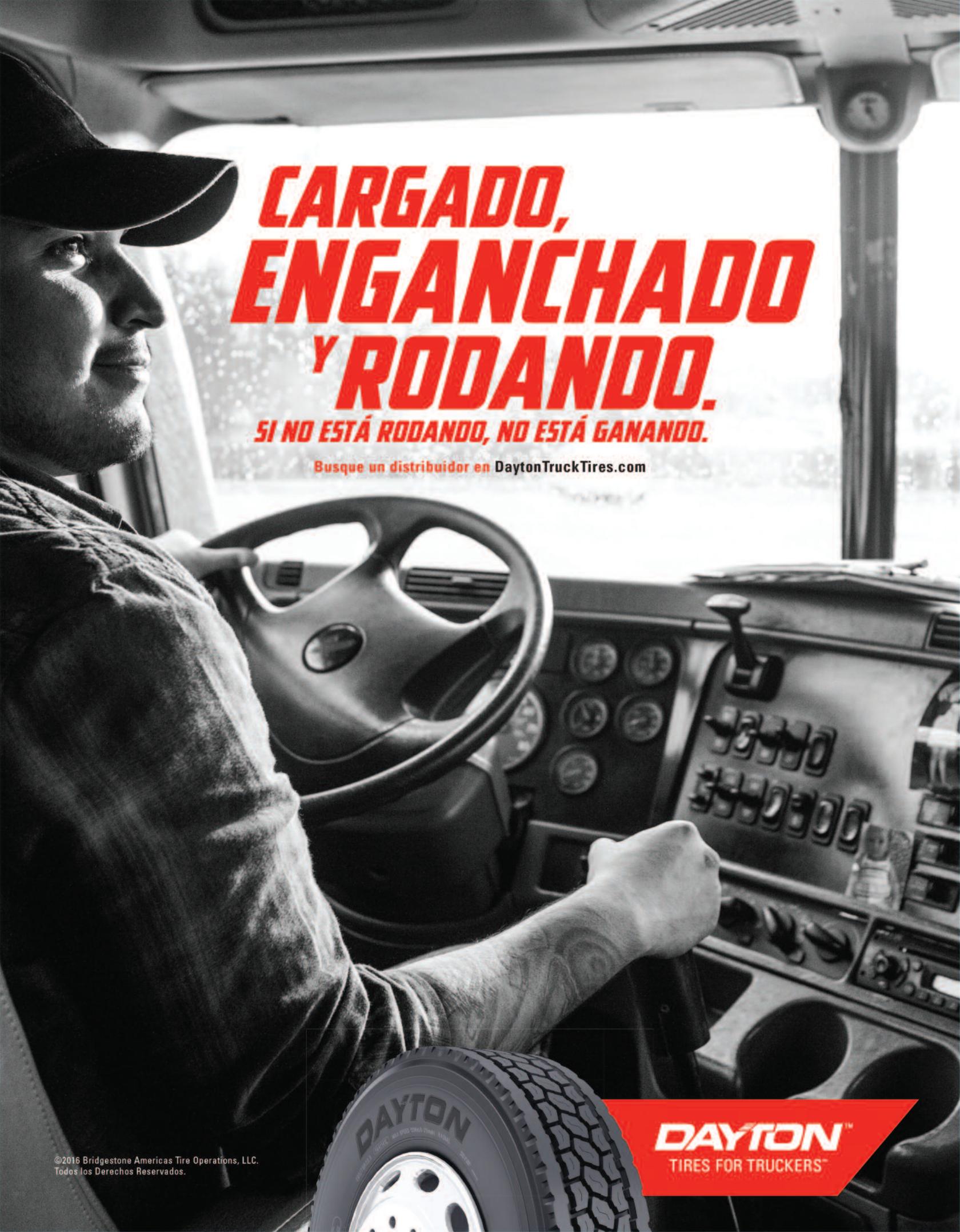
## DE ABOLENGO

PETERBILT 567 HERITAGE EDITION

Si eres de las personas que cree que todo tiempo pasado fue mejor, te encantará el nuevo 567 Heritage Edition, el cual rinde un homenaje al estilo clásico de Peterbilt. En el exterior lleva varios toques de brillo en la defensa, barras de la parrilla, salidas de escape, espejos, visera, bisel de la toma de aire y cerraduras. Además, para continuar con la temática "bling", los estribos de las puertas, cajas de baterías y tanques de combustible están pulidos. Por supuesto, cada camión lleva una placa que indica el número de modelo en la parrilla y dormitorio.

En el interior encontrarás que Peterbilt le puso un buen toque de confort y estilo con un acabado de nivel Platinum, pero en tono café Heritage, el cual contrasta con la parte superior del tablero en negro y los insertos de madera. Por supuesto, esto no es todo. También lleva asientos de piel con costuras contrastantes y el logotipo Heritage bordado en la cabecera. Además, si eliges un modelo con cabina dormitorio, la elegancia continua con más insertos de madera en los compartimentos para guardar cosas y los gabinetes. Por último, la pared trasera de la cabina lleva un acabado en dos tonos y el logo de Heritage. 





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

***SI NO ESTÁ RODANDO, NO ESTÁ GANANDO.***

Busque un distribuidor en [DaytonTruckTires.com](http://DaytonTruckTires.com)



**DAYTON™**  
TIRES FOR TRUCKERS™



# GRAN HERMANO

NUEVO SISTEMA DE GRABACIÓN DE VIDEO OMNITRACS

**O**mnitracs presentó la solución de video en cabina Video de Evento Crítico (CEV por sus siglas en inglés), el cual puede ser usado por flotillas para mejorar el entrenamiento y reducir los riesgos de responsabilidad asociados con accidentes y otros eventos críticos como frenadas de pánico, pérdidas de control de estabilidad o una distancia de seguimiento inadecuada. CEV está totalmente integrado con el sistema Reporte de Eventos Críticos (CER por sus siglas en inglés) para registrar en video lo que ocurre delante del camión y también lo que hace el conductor (de manera opcional) en situaciones como exceso de velocidad, frenadas potentes, control de estabilidad, tiempo de seguimiento y advertencia de colisiones, además de información sobre la hora y lugar de los eventos y la velocidad del camión.

La cámara que apunta al conductor se desactiva automáticamente, permitiendo que éste preserve su privacidad cuando no está en servicio. La cámara frontal y el audio se activan automáticamente cuando el camión se pone en movimiento. El CEV captura video en alta definición no solo de los eventos, sino que también puede mostrar qué ocurrió antes y después de un evento crítico para construir una línea de tiempo confiable, creando



una clara imagen de la causa y la responsabilidad.

Si no eres muy fan de este tipo de tecnología, toma en cuenta que Administración de Carreteras Federales reporta que los accidentes fatales que involucran camiones y autos son tres veces más propensos a ocurrir como resultado de un error del conductor del auto. A pesar de esto, cuando el caso llega a la corte, los transportistas suelen cargar con el 90 por ciento de los daños. Por ello, un dispositivo como éste sería muy útil para exonerar a conductores inocentes. 

# BAJO PEDIDO

UBER LLEGA AL MUNDO DEL TRANSPORTE TRAS COMPRAR OTTO

**L**a startup de transporte Otto anunció el 18 de agosto que había sido adquirido por el gigante tecnológico de servicio de conductores privados Uber. Las dos compañías planean no solo implementar un sistema autónomo de modificación a tracto-camiones, sino también usar la tecnología de Uber para crear una plataforma para conectar cargas con camiones a nivel nacional. Otto fue fundado por ex empleados clave de Google, Tesla y Apple, quienes en mayo anunciaron planes para desarrollar un sistema que podría convertir los camiones Clase 8 en vehículos autónomos.

Evidentemente, la compra de Uber abre nuevas posibilidades. "Al combinar estas dos tecnologías, podemos crear una red de transporte que aprenda y mejore constantemente. Cada camión que se una puede proveer información valiosa que hace más seguros y eficientes al resto de los camiones. A cambio, los conductores reciben mejor paga y los despachadores tienen un servicio más confiable. Los camiones autónomos junto a un mercado crean un círculo virtuoso donde todo mundo se beneficia", se lee en un comunicado de la empresa.

El fundador de Otto, Lior Ron, dice que las compañías esperan desarrollar una plataforma bajo pedido que una a los conductores con las cargas y a los despachadores con los transportistas. Según él, los camiones autónomos son añaden seguridad, previsibilidad y la capacidad de mantener camiones en el camino. Además, añadió que la plataforma es una manera de incrementar la productividad y ayudar a los transportistas a encontrar carga y aumentar las eficiencias en el mercado. 

BUGATCHI

THE RIGHT LOOK  
RIGHT NOW

Shop the new  
[bugatchi.com](http://bugatchi.com)



# MARCA EL CAMINO

## MAN TGX

PENSADO PARA ARRASTRES LARGOS Y REGIONALES, LA EFICIENCIA ES LA CARTA MÁS FUERTE DEL MAN TGX, AUNQUE LA CALIDAD DE LOS ACABADOS DE LA CABINA TE HARÁN OLVIDAR QUE NO ESTÁS EN CASA. TIENE UN INCONFUNDIBLE ASPECTO EUROPEO, PERO ESTE CAMIÓN ES MUCHO MÁS QUE UNA CARA BONITA. »





POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

**E**l MAN TGX es la materialización de una idea eficiente, que lanza lo mejor en su clase a las carreteras de Europa, punta de lanza para el transporte de carga internacional. Su perfil es dinámico y sus líneas aerodinámicas. Su diseño reduce el consumo de combustible en un muy rentable 3%. Pero la eficiencia no es solo cuestión de forma. Depende mucho de lo que lleva dentro y ahí es donde demuestra su superioridad. Los motores son muy eficientes, combinando poder y desempeño con costos de servicio atractivos y un bajo consumo de combustible. Estas caracte-

terísticas se ven potenciadas por la manera en la que trabaja con la caja de cambios automáticos TipMatic.

El TGX tiene un diseño impresionante, máximo confort, funcionalidad ergonómica, dinámica poderosa, compatibilidad con el ambiente y seguridad. Con su tecnología innovadora y calidad perfecta, es un punto de referencia para el transporte de carga internacional y demuestra su gran capacidad también en cargas pesadas. Por último, pero no por eso menos importante, una de sus variantes de cabina para transporte local y de distribución lo hacen aún más versátil.

La seguridad primero es el lema del



del mundo: **MAN TGX**

MAN TGX, por eso se concentra en la protección de conductores y otros usuarios de la carretera, además de tener en cuenta que los accidentes siempre generan gastos. El sistema de seguridad en el TGX reduce el riesgo de sufrir un accidente, contribuyendo aún más a la eficiencia del transporte.

El control de estabilidad (ESP por sus siglas en inglés), -estándar en los tráileres TGX y opcional para camiones y camiones articulados-, es una manera efectiva de protegerse contra sorpresas desagradables. Por ejemplo, al evadir obstáculos repentinos, los sensores del ESP monitorean constantemente la dinámica de la con-

ducción. Si existe el riesgo de derrape o volcadura, cada rueda del camión puede frenarse eficientemente y si es necesario el torque en el motor se reduce. De esta forma el ESP estabiliza el vehículo y lo mantiene en el camino de forma segura.

Por otro lado, los espejos del TGX están diseñados para una mejor visibilidad y mayor seguridad. Además de sus espejos principales de ángulo amplio, que se calientan y ajustan electrónicamente, cuenta con un espejo de rampa que tiene un campo de visión particularmente amplio y un espejo frontal del lado del conductor. También es posible ver las áreas justo al frente del vehículo y cuando se da vuelta

del lado del pasajero. Prácticamente no hay puntos ciegos.

El sistema de faros del TGX utiliza reflectores rotatorios y lámparas H7 de larga vida, o luces de xenón como equipo especial, que logran una amplia iluminación del camino. Una ventaja en las curvas es su luz de giro (opcional), que se enciende automáticamente si la luz intermitente se activa a velocidades de hasta 18 millas por hora. Para mayor seguridad, existe una luz para conducción diurna y una luz para maniobras en la entrada del copiloto. Las luces de estacionamiento y los cuartos están diseñados con tecnología LED que les permite durar tanto como el mismo vehículo. »

## VDO RoadLog – soluciones ELD económicas.



[www.vdoroadlog.com](http://www.vdoroadlog.com)

Ya sea para un camión o para 100, el VDO RoadLog ofrece soluciones simples y de bajo costo para el cumplimiento del mandato FMCSA ELD (Electronic Logging Device). Elije plan sin cuotas mensuales o uno muy asequible con conectividad inalámbrica. De cualquier forma, RoadLog te hace ser más eficiente y te cumple al 100% – ahora y en el futuro. Además, RoadLog es el único ELD con una impresora incorporada para realizar inspecciones más rápidas.

**Averigua donde puedes conseguir el tuyo:**  
[www.vdoroadlog.com](http://www.vdoroadlog.com)

**RoadLog**



Llame: (855)-ROADLOG  
Visite: [www.vdoroadlog.com](http://www.vdoroadlog.com)  
E-mail: [roadlog-sales@vdo.com](mailto:roadlog-sales@vdo.com)

**VDO**



## MOTORES Y TRANSMISIÓN

De impulsar al TGX están encargados tres diferentes propulsores, de seis cilindros todos pero con diferente cubicaje. El D20 de 10.5 litros tiene una potencia máxima de 360 HP y un torque de 1,325 lb-pie; el D26 de 12.4 litros y un rango de potencia de 400 a 480 HP y un par motor de 1,400 a 1,700 lb-pie; el más reciente es el D38 de 15.2 litros, que con una potencia máxima de 640 HP y 2,200 lb-pie tiene el poder suficiente para las labores más pesadas. Por supuesto, todos cumplen con la normativa Euro 6.

Los cambios están a cargo de la transmisión automatizada TipMatic con EasyStart de 12 velocidades. No existe un pedal de embrague y tampoco hay palanca de cambios, estos se hacen con manetas tras el volante, de modo que el conductor no se distraiga y pueda concentrarse enteramente en el tránsito. Para eliminar cualquier posibilidad de errores al hacer los cambios, TipMatic Flota sólo se ofrece en modo automático. La versión Flota de TipMatic, que opera en modo automático, y la versión TipMatic Profi, que puede operarse automática y manualmente, se encuentran disponibles opcionalmente. Ahora que si prefieres una caja manual, está disponible una con 16 relaciones que además tiene la opción de usar el sistema ComfortShift, que permite hacer los cambios presionando un botón en la palanca en lugar del pedal del clutch.



## PEQUEÑO GRAN DETALLE

Si la presión en los neumáticos se encuentra dos barras debajo del nivel óptimo, puede incrementar el consumo de combustible hasta 0.2 litros por cada 62 millas, por ello el TGX incorpora un Sistema de monitoreo de la presión en los neumáticos que verifica que la presión de aire sea adecuada y ayuda a eliminar el 90% de las pinchaduras. >>>



**DÉJATE LLEVAR  
POR LAS APARIENCIAS.**



El totalmente nuevo Chevy Malibu del 2016 cuenta con un estilo y clase que te hará sentir de lujo. Líneas deslumbrantes y un exterior esculpido con precisión para lograr un diseño aerodinámico y una presencia inimaginable.

**DESDE \$22,500<sup>1</sup> COMO SE MUESTRA \$36,550<sup>1</sup>**

PRESENTANDO EL TOTALMENTE NUEVO CHEVROLET MALIBU DEL 2016

FIND NEW ROADS<sup>SM</sup>

CHEVROLET 

<sup>1</sup> Precio de venta sugerido por el fabricante (MSRP), impuesto, título, licencia, cargos del concesionario y otro equipo opcional son extra.



Además, la mezcla de materiales y construcción de los neumáticos reduce la deformación, minimizando así la resistencia a la rodadura y consumo de combustible. Por otro lado, el paquete aerodinámico y paneles laterales en el chasis mejoran significativamente la resistencia aerodinámica. Omitir visores de sol y acoplar el spoiler correctamente también ayuda a ahorrar combustible, lo que a la larga se traduce en mayores ganancias.

## INTERIOR

El panel de instrumentos tiene una lectura muy fácil. Detrás de un vidrio anti reflejante los instrumentos análogos y digitales le muestran al conductor la información que necesita. Un menú sencillo permite la recuperación simple de los datos de operación e información de servicio del vehículo. El visualizador opcional para el eje de carga, por ejemplo, permite al conductor hacer uso completo de la carga útil sin sobrepasar la capacidad del vehículo. Además de esto, se integran al manejo de información componentes como teléfono y radio.

La cabina está disponible en tres tama-



ños (XL, XLX y XXL) y ha sido diseñada con espacios bien configurados, contrastes elegantes y con un ambiente elegante, como materiales de alto nivel, tablero de dos tonos y detalles decorativos atractivos, también en nogal. Los visualizadores están arreglados adecuadamente, los controles colocados de una forma lógica y accesible. La altura e inclinación del volante pueden ajustarse y éste es plegable. Desde el módulo de operación en la puerta del conductor hasta los numerosos espacios y compartimentos de almacenaje, cada detalle está creado con la ergonomía en mente. 



# MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible



Hecho en EE.UU., zMAX Micro-lubricante® penetra en el metal para dispersar los depósitos perjudiciales de carbón. Esto ayuda zMAX

- Reducir el desgaste de las piezas vitales del motor
- Mejorar el rendimiento
- Reducir emisiones
- Prolongar la vida del motor
- Ayuda incrementar el millaje

El ÚNICO PRODUCTO para su motor, sistema de combustible y transmisión, zMAX se puede utilizar en los motores diesel o de gasolina, transmisión automática o manual.



**zMAX**  
Micro-lubricant  
[www.zMAX.com](http://www.zMAX.com)

Advance  
Auto Parts

AutoZone



O'Reilly AUTO PARTS  
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Walmart

**VOCACIONAL: WESTERN STAR 4800**

# MUY VERSÁTIL

**WESTERN STAR 4800**

DISPONIBLE EN TRES VERSIONES, SF, SB Y TS, ESTE CAMIÓN VOCACIONAL ES UNO DE LOS MÁS VERSÁTILES DEL MERCADO Y OFRECE UNA ENORME CANTIDAD DE DETALLES DE PERSONALIZACIÓN QUE HACEN DE CADA 4800 UN CAMIÓN PRÁCTICAMENTE ÚNICO EN EL MUNDO. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

**E**l Western Star 4800 es un camión que tiene un gran desempeño con una de las distancias BBC más cortas del mercado, una cabina con excelentes soluciones y una enorme lista de opciones de personalización que lo convierten en una muy buena elección para diferentes tipos de transporte. El 4800 puede configurarse para trabajar en la industria minera, maderera, minera, petrolera, de construcción o de reparto, entre muchas otras.

Nacida en 1967, Western Star se concibió como la división de camiones especiales de White Trucks, pensando en cubrir las necesidades de la industria maderera y minera canadienses, que en aquellos años tenía requerimientos especiales. Y este espíritu de hacer cada camión de acuerdo a las necesidades y gusto de cada cliente es una de las cosas que caracterizan a la marca hasta el día de hoy. Algo que, evidentemente, está presente en el 4800.

## DISEÑO

El hecho de ser ensamblado a mano es una de las razones que le confieren una alta calidad al Western Star 4800, además, claro, de los materiales utilizados en su construcción, los cuales son resistentes y livianos. La larga vida está asegurada gracias a que la cabina se fabrica con acero galvanizado y es recubierta en un proceso de 17 etapas de fosfatizado, imprimado y pintura para garantizar su resistencia a la corrosión. Otro elemento que garantiza años de vida útil son las bisagras de las puertas, fabricadas en acero forjado. »

vocacional: **WESTERN STAR 4800**

# ALTA TECNOLOGÍA

BlueTec es un sistema que combina la recirculación de los gases de escape, reducción selectiva en el catalizador, un catalizador de oxidación de diesel y un filtro de partículas para cumplir con los estándares de la norma ambiental EPA 2010. El BlueTec funciona modificando los gases en el sistema de escape inyectando una pequeña cantidad de fluido para emisiones de diesel, el cual reacciona con el óxido de nitrógeno en el catalizador para convertirlo en nitrógeno y agua, liberando a la atmósfera estos elementos inofensivos al medio ambiente.



**MOTOR**

- Detroit DD13 del 2.8 litros con 350 a 505 HP y 1,250 a 1,8650 lb-pie

**TRANSMISIONES**

- Eaton Fuller manual de 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Eaton Fuller UltraShift Plus
- Allison Automatic 3000, 4000, 4500 y 4700

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

- Taperleaf
- Flatleaf

**SUSPENSIÓN TRASERA**

- AirLiner™, Hendrickson, Chalmers, Neway, Reyco y TufTrac
- Tandem y Tridem (versión TS)



Para mantener el peso bajo -con un mejor consumo de combustible y mayor carga útil- Western Star utiliza una construcción de paneles de abeja -tecnología que en algún momento usaron en la Formula 1-, la cual les da la posibilidad de no utilizar tornillos ni tuercas en el sistema de ensamblado, cuyas uniones le dan una apariencia sin costuras y una mayor estabilidad en la superficie. El 4800 está disponible en tres versiones, SB, SF y TS, es decir, set-back, set-forward y twin steer.

**INTERIORES**

Los acabados de la cabina del 4800 fueron diseñados y realizados pensando en la comodidad del conductor. Por ello, el espacio para las piernas es amplio, al igual que el destinado a guardar cosas o el que hay entre



los asientos. Además, resulta muy silencioso -algo que se agradece tras largas horas al volante- debido a que utilizan material aislante de casi una pulgada de grosor y a que

tanto las puertas como la cabina tienen un sellado doble que cubre el perímetro, lo cual aísla los sonidos del exterior y maximiza la eficiencia del sistema de ventilación. >>

vocacional: **WESTERN STAR 4800**



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

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

GENUINA • COMPLETA • CONFIABLE

1-844-68-TIRES • [gcrtires.com/service](http://gcrtires.com/service)

**GCR**  
TIRES & SERVICE



El 4800 lleva unos paneles de puertas con grandes espacios para almacenar cosas y manijas extra para hacer más fácil la entrada y salida del camión; a lo que también ayuda que la apertura de las puertas del 4800 sea muy amplia. En cuanto a la estética, están disponibles cinco diferentes combinaciones de color y materiales para los acabados. Los paneles de instrumentos del tablero son resistentes al agua y resultan fáciles de operar incluso con guantes puestos; de hecho, cumplen con los estándares de calidad de la industria marina para hacerlos más resistentes a la corrosión del agua y sal, previniendo cortocircuitos. Otro detalle donde se nota que piensan en la comodidad del usuario es que el panel de fusibles está justo detrás del de instrumentos, lo que te permite hacer reparaciones al primero en la comodidad de la cabina.

## MOTOR

El corazón del Western Star 4800 es un motor Detroit DD13 de seis cilindros en línea y 12.8 litros de cilindrada. La potencia oscila entre los 350 y los 505 hp y el torque es de entre 1,250 y 1,850 lb-pie. Este propulsor está equipado con la tecnología BlueTec para el control de



emisiones contaminantes. Gracias a una curva de potencia bastante amplia y plana, el motor logra que el conductor pueda mantener el pie izquierdo lejos del clutch y las manos en el volante, lo que hace menos cansado el viaje al tener que hacer menos cambios de velocidad.

En cuanto a las transmisiones, el Western Star 4800 viene de serie con la Eaton Fuller manual de

7 a 18 velocidades y está disponible como opción una AutoShift semiautomática de 10 velocidades o una Allison totalmente automática, que se ha vuelto una de las más solicitadas debido a la comodidad y beneficios que ofrece. Todos estos elementos hacen del Western Star 4800 una excelente opción para quien invertir en un camión que cumpla con sus necesidades. 

vocacional: **WESTERN STAR 4800**

“MI DESEO ES COMPETIR CON  
MI HERMANO EN MÓNACO”.

## CAMRY 2017

Con un diseño exterior agresivo, paddle shifters y suspensión deportiva disponibles, podrás desearlo todo.

Conductores profesionales en circuito cerrado. No lo intentes. Se muestra prototipo con opciones. Los modelos de producción pueden variar.  
©2016 Toyota Motor Sales, U.S.A., Inc.



Vayamos  
Juntos

# PUNTA DE LANZA

## PETERBILT 579

DISEÑADO PARA EXPRIMIR AL MÁXIMO CADA GOTA DE COMBUSTIBLE GRACIAS A VARIAS MEJORAS AERODINÁMICAS Y MECÁNICAS, EL 579 ES EL CAMIÓN MÁS AVANZADO QUE PETERBILT HA CONSTRUIDO HASTA EL DÍA DE HOY. UN MODELO ESPECIALMENTE CREADO PARA ARRASTRES LARGOS, TE AYUDARÁ A MANTENER SANAS LAS FINANZAS DE TU EMPRESA. »»





# COMBUSTIBLES ALTERNOS

UNA DE LAS MÁS RECIENTES ADICIONES DE PETERBILT AL 579 ES UN MOTOR QUE FUNCIONA CON GAS NATURAL COMPRESO (CNG POR SUS SIGLAS EN INGLÉS), EL CUAL CUMPLE CON TODAS LAS REGULACIONES EPA 2013 Y CARB. ESTÁ DISPONIBLE CON UN RANGO DE POTENCIA DE 320 A 400 HP Y UN TORQUE DE 1,150 A 1,450 LB-PIE. CON LA ADICIÓN DEL 579 CNG, PETERBILT AUMENTA A CUATRO EL NÚMERO DE INTEGRANTES DE SU PORTAFOLIO DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS. ADEMÁS, ESTÁ TRABAJANDO YA EN UNA VERSIÓN QUE PUEDA UTILIZAR GAS NATURAL LICUADO (LNG POR SUS SIGLAS EN INGLÉS).



americano: **PETERBILT 579**



POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

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

## DISEÑO

El Peterbilt 579 tiene un estilo moderno y aerodinámico con varias líneas distintivas que son típicas del lenguaje de diseño de la marca. Hay varios elementos exteriores que fueron diseñados para reducir el coeficiente aerodinámico del camión, como los carenados de diferentes longitudes, los extensores del dormitorio, las extensiones de plástico de las salpicaderas, las tapas debajo de la cabi-



na y los faldones. La defensa delantera también fue diseñada con el mismo objetivo y además está formada por tres piezas, lo que hace más fácil y barata una reparación en caso de ser necesaria, reduciendo el costo de mantenimiento.

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



## INTERIOR

Y lo mismo podemos decir de la parte de adentro de la cabina, pues es uno de los interiores que mejor aspecto tienen en el segmento. Los materiales son bastante buenos comparados con sus rivales, especialmente los insertos de imitación madera, que, cosa rara en un camión, lucen bastante bien. Hay dos niveles de acabados disponibles en el 579, Platinum y Prestige. El primero ofrece un interior lujoso y elegante con aplicaciones de hoja de madera en la cabina y el dormitorio, mientras que el segundo es más "terrenal", y brinda un buen balance entre confort y funcionalidad. En cuanto a los controles, están elegantemente organizados y son fáciles de manipular, con todo el ambiente operativo, diseñado alrededor del conductor -como debe ser-, con una excelente ergonomía.

El panel principal de instrumentos tiene relojes de fácil lectura, los cuales son completamente visibles a través del volante. El cuadro de instrumentos lleva una Pantalla de Información para el Conductor (DID por sus siglas en inglés) de cinco pulgadas alojada entre el velocímetro y el tacómetro. Esta ofrece diferentes datos, como el número de revoluciones justo para ayudarte a hacer más eficiente el consumo de combustible y, si quieres,



puede desplegar de manera digital la velocidad las revoluciones por minuto. Un segundo panel en la parte central del tablero puede alojar hasta seis indicadores más o el sistema de "infotainment" de Peterbilt, SmartNav™.

Para que tu experiencia al volante sea lo más cómoda posible, la columna de dirección puede ajustarse en altura y profundidad. Además del





# RENDIMIENTO ÉPICO

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



volante de 18 pulgadas de serie, Peterbilt ofrece uno más lujoso de cuatro brazos y forrado en piel con controles del sistema de sonido y de navegación, el cual se puede adquirir incluso si no optas por el paquete de equipamiento Premium completo. Como la mayoría de los camiones en su segmento, el Peterbilt 579 tiene unos asientos sumamente cómodos, los cuales

tienen un excelente acojinamiento gracias a espuma de alta densidad que utilizan y ofrecen un buen soporte lumbar. Pero si quieres más, están disponibles los asientos Evolution LX, los cuales tienen soporte lumbar en dos cámaras y ajustes en el soporte lateral y la dureza de la suspensión, además de calefacción, ventilación, más bolsillos de almacenamiento y la posibilidad

de girar sobre sí mismos.

La visibilidad es excelente gracias al enorme parabrisas que además es significativamente más grueso que en otros modelos, ofreciendo mayor aislamiento contra el ruido. La iluminación interior corre por cuenta de LEDs, los cuales tienen una vida útil más larga y usan menos energía que los focos convencionales. Tanto la cabina de día como la de dormitorio llevan un sistema automático de control de temperatura, el cual mantiene un funcionamiento consistente y duradero del sistema de ventilación. En cuanto a otras amenidades en la cabina está una estación de trabajo retráctil, varios compartimentos para que guardes tus cosas, una cama de 85 pulgadas, closets grandes y como opcionales un refrigerador de media altura y un soporte para televisión de pantalla plana de 22 pulgadas. >>



Copyright © 2015 M&M, Inc. All Rights Reserved.

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

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



15MTT10145-12H-SP



## MOTORES Y TRANSMISIÓN

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

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

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

#### TRANSMISIONES

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



#### SUSPENSIONES DELANTERAS

- Muelles parabólicos
- Neumática Peterbilt

#### SUSPENSIONES TRASERAS

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

americano: **PETERBILT 579**



# 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](http://alliancetruckparts.com)



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

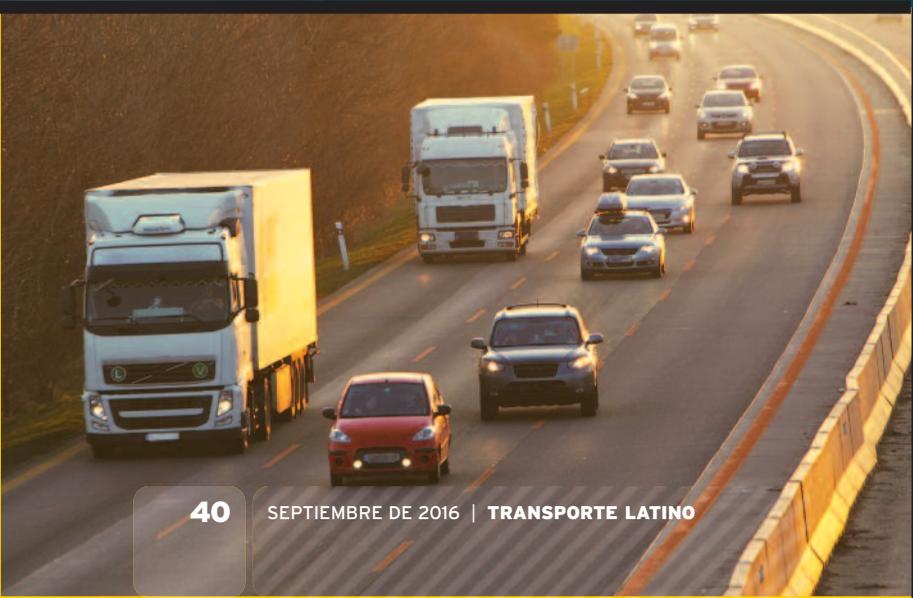


[facebook.com/alliancetruckparts](https://facebook.com/alliancetruckparts)

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

# ¿QUIERES SER CAMIONERERO?



## HABLEMOS DE DINERO

NO SE USTEDES, PERO UNA DE LAS COSAS QUE MÁS ME INTERESAN CUANDO INICIO EN UN TRABAJO ES SABER CUÁNTO DINERO VOY A GANAR.



Así que aquí les va una pequeña lista de dónde hay más dólares tras el volante: en el transporte de químicos peligrosos, gas o cualquier otra flota peligrosa. Es donde se gana más pero también donde hay más exigencias,

pues para poder acceder a estos asientos necesitas una licencia clase C. Además, como es de suponerse, mientras más tiempo estés dispuesto a pasar en el camino y más millas estés preparado para recorrer, mayor será la paga. Por esta razón, los mejores individuos para trabajar en este campo son los conductores jóvenes, que no tienen un familia o algún otro compromiso que los ate a casa. No solo porque te es más fácil estar lejos de tu hogar durante periodos prolongados, también porque están en mejor forma física. Ojo, no decimos que sean exclusivos para jóvenes, sino que quizá alguien con más experiencia o familia prefiera un trabajo que les permita estar más tiempo en casa.

Otro campo bien pagado es el de la industria maderera. Esto incluye conductores que estén dispuestos a realizar viajes interestatales y hacer reparto de flota, así como aquellos que pasen más tiempo en el camino por periodos más largos. Como las diferentes compañías ofrecen distintas tasas de pago, tienes que entender qué están dispuestos a ofrecerte y qué es lo que se espera de ti en términos de entrega. Como con muchas carreras, y con grandes empresas de transporte en el mercado, puedes hacer una gran carrera como conductor que te ofrezca un buen salario. 



## 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



SI ESTÁS BUSCANDO UNA VAN DE CARGA POTENTE, VERSÁTIL, CON EXCELENTE RENDIMIENTO DE COMBUSTIBLE, GRAN CAPACIDAD DE CARGA Y MUCHAS SOLUCIONES PARA HACER MÁS FÁCIL TU TRABAJO DIARIO, TIENES QUE CONOCER MÁS A FONDO LA NV CARGO DE NISSAN, PUES LAS ANTERIORES SON SOLO ALGUNAS DE SUS CUALIDADES. >>

## NISSAN NV CARGO

# PUEDE



SWL UNDER SINGLE LIFT SPREADER 50LT  
SWL UNDER TWIN LIFT SPREADER 65LT  
SWL UNDER CARGO BEAM 75LT

林車  
ZPMC



# CON TODO



utilitario: **NISSAN NV CARGO**



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

**H**ubo una época en la que nadie relacionaba a Nissan con vehículos comerciales, al menos no en Estados Unidos. pero todo eso cambió con la presentación de la NV Cargo en el 2011. Quizá se deba a que esta van fue especialmente diseñada para el mercado norteamericano, o tal vez la razón tenga más que ver con que resulta sumamente versátil gracias a que su capacidad de carga oscila entre los 234 y los 323 pies cúbicos debido a que está en dos alturas. Seguramente también ayuda el que haya tres diferentes versiones: NV1500, NV2500 HD y NV3500 HD, las cuales pueden ser impulsadas por motores de seis y ocho cilindros.

## DISEÑO

Todo mundo sabe que en el segmento de las vans de carga la forma sigue a la función y, de un tiempo a la fecha, la forma de caja de zapatos ha cobrado gran popularidad porque resulta excelente para aprovechar al máximo el espacio de carga. Por ello no extraña que el diseño de la NV Cargo sea bastante simple, aunque el hecho de que la cabina queda detrás del eje crea una "nariz".

La fascia delantera, puede llevar una parrilla cromada y defensas que le dan una apariencia menos utilitaria en el paquete SVM mientras que la defensa trasera es pequeña, pero lleva un escalón que resulta muy útil para subir al área de carga.. Para acceder al área de carga hay dos opciones, una puerta corrediza del lado del pasajero y unas de doble hoja en la parte posterior, que abren 243 grados. >>





## INTERIOR

La cabina es uno de las fortalezas de la NV Cargo, pues además de bien diseñada y agradable a la vista, resulta bastante espaciosa. Su carácter utilitario no se refleja en los materiales, que son bastante buenos, aunque podrían mejorar un poco los acabados. La visibilidad está entre las mejores del segmento gracias a que los espejos retrovisores permiten que sepas qué está pasando a tu alrededor en todo momento y a que los puntos ciegos disminuyen al mínimo debido a la incorporación de unos pequeños espejos convexos en la parte inferior.

Algo que no te faltará son espacios para almacenar cosas, ya que hay varios además de la guantera y los paneles de las puertas. La consola central es lo suficientemente amplia para guardar una laptop y, como se desliza hacia delante, resulta muy útil para hacer anotaciones en una libreta o para apoyar la computadora. Además, el asiento del pasajero tiene la parte posterior rígida y se dobla hacia el frente para funcionar como un escritorio. Bajo los asientos hay un par de charolas corredizas con espacio suficiente para llevar un taladro



y, si eliges la opción de techo alto, arriba encontrarás aún más compartimentos para tus cosas. Incluso puedes quitar la consola central para crear un pasillo hacia al área de carga.

En cuanto a equipamiento, la versión básica tiene un radio AM/FM/CD con la ya obligatoria entrada auxiliar; los modelos más equipados añaden dos bocinas, ventanas y seguros eléctricas, asiento del conductor de ocho posiciones y sensores de reversa. En la parte posterior



encontrarás 57 puntos de sujeción para que tu cargamento esté firmemente sujeto en todo momento. Los asientos están tapizados en tela de buena calidad, impermeable y con parches reforzados en los bordes para soportar los rigores del trabajo. Además, son bastante cómodos y ajustables en diferentes posiciones, lo cual te facilitará encontrar la postura de manejo más confortable, especialmente si tomamos en cuenta que el volante multifunción es ajustable en altura y profundidad. >>

# Mente Profunda

El Smart Money está en nuestro dibujo de 30/32" de profundidad en nuestra banda de rodamiento



**Con su huella de 30/32" puedes contar con nuestro neumático RLB400 de tracción para un largo kilometraje original.**

Nuestros diseños de banda de rodamiento son avanzados y ofrecen un manejo superior así como la máxima tracción en todo tipo de condiciones en carretera. Y usted puede estar seguro de que nuestra integridad es aún más profunda. Todos los neumáticos Double Coin están diseñados con cubiertas de alta resistencia para mejorar la fuerza, la estabilidad y permitir además múltiples renovados. Es por eso que siempre obtendrás más por cada kilómetro con Double Coin.

©2016 CMA, LLC.

THE SMART MONEY IS ON



[espanol.DoubleCoinTires.com](http://espanol.DoubleCoinTires.com)



## MOTORES Y TRANSMISIONES

Nissan destinó dos opciones de motorización para la NV Cargo. Un V6 de 4.0 litros con 261 HP y 281 lb-pie para las NV1500 y la NV2500 HD, y un V8 de 5.6 litros, 317 HP y 385 lb-pie para la NV3500 (aunque también puedes pedir tu NV2500 con él). El V6 tiene una capacidad de arrastre de 7,000 libras, mientras que el V8 puede mover hasta 9,500. La transmisión es automática de cinco velocidades para todas las versiones, con opción de cambiar de relaciones de forma manual mediante una palanca en la columna de dirección.

## MANEJO

Dada su altura y peso, es un vehículo bastante ágil que te hará sentir como si fueras a bordo de uno más pequeño; aunque el movimiento lateral te recordará que estás manejando un vehículo de reparto. Los frenos de disco cumplen su trabajo con eficiencia gracias a que están equipados con un sistema de distribución electrónica de frenado y ABS. Por otro lado, la NV Cargo lleva suspensión independiente de doble triángulo en el eje delantero y muelles parabólicos en el trasero. Esta configuración ofrece un buen balance y la van es capaz de enfrentar bien los baches del camino incluso cuando no llevas carga.

Si estás buscando una van confiable y espaciosa, con un buen nivel de equipamiento, desempeño y maniobrabilidad, la NV Cargo es una elección inteligente. El interior es excelente no solo porque resulta muy agradable, sino porque es un hecho comprobado que un ambiente de trabajo cómodo resulta más productivo. Y por su fuera poco, su precio es realmente atractivo. Sí, nos gustaría que el diseño fuera un poco más atractivo, como ocurre con la Ford Transit, pero es 4 mil dólares más asequible que ésta en el modelo de entrada y, tristemente, no se puede tener todo en esta vida. 



### MOTORES

- V6 de 4.0 litros, 261 HP y 281 lb-pie
- V8 de 5.6 litros, 317 HP y 385 lb-pie

### TRANSMISIÓN

- Automática de 5 velocidades

### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente de doble triángulo

### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

### PRECIO

- Desde 26,740 dólares

■ V7-38-ARTCAR

**B.R.M.**  
.. Chronographes ..

■ V12-44-ARTCAR



C  
A R T  
R

  
DAORO

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

[www.daoromiami.com](http://www.daoromiami.com)





# ÚNICA EN SU ESPECIE

**HONDA** RIDGELINE

CÓMODA, EFICIENTE Y CON UNA IMAGEN RENOVADA, LA HONDA RIDGELINE ES UNA PICKUP PARA AQUELLAS PERSONAS QUE NO NECESITAN UN VEHÍCULO DE TRABAJO, SINO UNA CAMIONETA PARA CARGAR ALGUNAS COSAS LOS FINES DE SEMANA Y PUEDA SER MANEJADA TODOS LOS DÍAS SIN MAYOR COMPLICACIÓN. »

La segunda generación de la Honda Ridgeline por fin está en las calles, después de su debut a principios de año en el Salón de Detroit. Esta camioneta llega en un momento más que idóneo, pues la primera generación no solo duró más de ocho años sin mayor cambio, sino que dejó de producirse en el 2014. Honda continúa utilizando el diseño monobloque, aunque lo actualizó bastante con la más reciente generación de su plataforma crossover. De hecho, comparte muchos elementos estructurales con la Pilot.

Curiosamente, la Ridgeline no es una camioneta típica, todo lo contrario. Podríamos decir que no tiene las cualidades que el comprador habitual de pickups busca, pero tiene muchas otras que no. En otras palabras, no se trata de una pickup de trabajo. Honda hizo la Ridgeline pensando en la gente que quieren un crossover pero necesitan la caja de una pickup, como motociclistas de fin de semana o coleccionistas de antigüedades, que la usarán diariamente. Por lo mismo, la Ridgeline no compite directamente con otras camionetas.

## DISEÑO

Hay una evolución respecto a la primera generación, la cual se nota en una mandíbula más cuadrada, una cabina más vertical y una caja de carga cuadrada. El parecido a la Pilot está ahí, aunque tampoco es que sean idénticas, podrán compartir muchos elementos, pero cada una tiene una identidad marcada. En el frente hay una fascia más cuadrada que alberga las direccionales, faros de niebla y una toma de aire inferior. La parrilla tiene el símbolo de Honda con muchos toques de cromo a lo largo, extendiéndose hasta los faros, que son de tipo proyector y tienen luces de día de LEDs.

Las puertas complementan la imagen cuadrada, con una apertura muy vertical. La cintura que corre desde la parte superior de las salpicaderas y a través de las manijas le brinda carácter sin distraer de la naturaleza simplista de esta camioneta. Lo mismo pasa en la parte posterior, pues la puerta de la caja es poco más que una placa de metal con la continuación de la línea de cintura en la parte superior. Placas de cromo simples mantienen la imagen limpia al tiempo que combinan bien con los acentos cromados de la defensa.

Como ocurría en la anterior generación, la caja de la Ridgeline lleva una apertura dual. Se abre como una puerta convencional, pivotando hacia abajo; pero también como la puerta de un



establo, girando hacia fuera sobre el extremo izquierdo. No es el primer vehículo en mostrar este sistema, pero como Oldsmobile ya no hace vagonetas (bueno, ya ni siquiera existe), se siente como algo muy especial. Mantiene el recubrimiento integrado de la caja, gracias a lo cual es posible almacenar cosas secas o húmedas en la caja. De hecho, ahora tiene el fondo plano y sigue teniendo un desagüe para facilitar la limpieza.

La caja en sí misma es apta para trabajos ligeros, las paredes son casi verticales y los pasos de

las ruedas son muy pequeños. Honda dice que es posible llevar una hoja de triplay de 4x8 pies, aunque la puerta no cerraría. La carga máxima de la Ridgeline es de 1,584 libras y, para cuando la jornada laboral se ha terminado, es posible transformar la caja en una zona de relax gracias a un sistema de sonido de 400 watts y una toma de corriente (¿alguien dijo ver el partido en el estacionamiento?). La capacidad de arrastre es de 5,000 libras para el modelo de tracción total y de 3,500 para la de tracción delantera. >>



**MOTOR**

- V6 de 3.5 litros con 280 HP y 262 lb-pie

**TRANSMISIÓN**

- Automática de 6 velocidades

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

- Independiente tipo McPherson

**SUSPENSIÓN TRASERA**

- Independiente de brazos múltiples

**PRECIO**

- Desde \$29,475.



**BUSINESSFUNDING4YOU**  
BUSINESS LENDING EXPERTS

# PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

Tel: 866.832.9991 — 562.665.5397 — info@businessfunding4you.com — www.businessfunding4you.com

**REQUISITOS:**

- DEPOSITOS POR LO MINIMO \$3,000 MENSUALES
- NO ES NECESARIO VENDER SUS INVOICES
- CUENTA BANCARIA DE NEGOCIOS (3 MESES)
- COPIA DE LICENCIA DE CONDUCIR
- CREDITO PERSONAL 500+FICO
- COPIA DE LICENCIA DE NEGOCIO



**UTILIZARLO PARA:**

- REPARACIONES
- DOWN PAYMENT
- AGREGAR MAS DRIVERS
- MAS CARGAS
- PAGAR ASEGURANZA
- PAGAR PERMISOS
- EXPANSION

**MAL CREDITO  
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO  
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco  
nosotros le podemos ayudar

## INTERIOR

La cabina es casi igual a la de la Pilot, especialmente el tablero, con el selector de velocidades como la principal diferencia, ya que la Ridgeline lleva la tradicional palanca y no los botones que aparecen en la Pilot. De ahí en fuera, el diseño es el clásico de Honda. El volante lleva muchos controles y la consola central es muy limpia. Los interruptores del aire acondicionado y calefacción son de tipo conmutador, mientras que los de otros sistemas están arreglados en un grupo de botones.

La pantalla de ocho pulgadas del sistema de infotención tiene una hilera de botones del lado izquierdo, pero es principalmente una unidad táctil con Apple CarPlay o Android Auto. el panel de instrumentos incluye una pantalla TFT con otra más pequeña que funciona como velocímetro digital. Los indicadores de gasolina, temperatura y el tacómetro son análogos. Por supuesto, como buen Honda, hay infinidad de posavasos y lugares para almacenar cosas. El espacio en la fila de atrás es suficiente, aunque no tanto como en una Ford F-150 SuperCrew. Eso sí, hay ventilación y una ventanilla corredera trasera para mantener el calor a raya. Si necesitas más espacio para llevar cosas, la banca trasera se pliega en modo 60/40 contra la pared trasera con solo accionar una palanca.

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

Bajo el cofre de la Ridgeline vive el mismo V6 VTEC de 3.5 litros que encontramos en la Pilot. La novedad es que ahora lleva inyección directa



de combustible, 30 caballos de fuerza más 15 lb-pie de torque, lo cual nos da un resultado de 280 HP y 262 lb-pie en esta pickup. para mantener a raya el consumo de combustible, lleva un sistema de gestión variable de cilindros, el cual puede apagar tres cuando no requiere mucha potencia, encendiéndolos automáticamente cuando las condiciones son más demandantes.

La potencia pasa al piso mediante una transmisión automática de seis cambios y, como men-

cionábamos más arriba, existen versiones de tracción delantera y 4x4, esta última con cuatro modos de manejo (normal, arena, nieve y lodo). El consumo de combustible también ha mejorado respecto a la generación anterior, pues ahora la Ridgeline de tracción delantera entrega 19 mpg en ciudad, 26 en carretera y 22 combinadas. La de tracción total cae una unidad en las cifras, alcanzando un consumo de 18/25/21 mpg.

Honda dice que la Ridgeline es capaz de un uso mediano fuera del asfalto incluso llevando un remolque, pero todos sabemos que esta camioneta pasará más tiempo dentro que fuera del asfalto. El chasis monobloque y la suspensión independiente en las cuatro ruedas, además del motor transversal, aseguran un manejo muy cómodo, aunque limitan un poco sus capacidades "camionetas". Aún así, no creemos que Honda tenga problemas para venderla, es toda la camioneta que muchísimas personas necesitarán. **STL**



# 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](http://www.transportelatino.com)

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

### ¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

### ¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota       Técnico  
 Encargado de mantenimiento       Chofer  
 Gerente concesionario

### ¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner       Peterbilt  
 International       Western Star  
 Kenworth       Mack  
 Volvo       Sterling

### ¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo       Taller independiente  
 Truck Stop       Concesionario

### ¿Dónde trabaja?

- California       48 Estados  
 11 Western       Otros

### ¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell       Chevron  
 Lucas Oil       Texaco  
 Mobil       Otro

### ¿Qué compañía de celular usa?

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

### ¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses       2 años  
 1 año       3 o más años

### Su motor preferido es:

- S-60 Detroit       Volvo  
 CAT       Mack  
 Cummins       International

### Su neumático preferido

- Firestone       BFGoodrich  
 Michelin       Goodyear  
 Dayton       Dunlop  
 Hankook       Bridgestone

### Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo       La potencia  
 La comodidad       La velocidad

### Su edad es:

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

### ¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre \_\_\_\_\_

Email \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_

Ciudad \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_ ZIP \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Desea suscribirse a la revista:      SI       NO



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

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

LA HISTORIA DE LA TOTALMENTE NUEVA  
**SILVERADO Z71 DEL 2016**

DIRECTO DE QUIENES LA CREARON

¿Qué se necesita para hacer la Silverado tan confiable y duradera? Nos sentamos con dos de los jefes de ingeniería detrás de la Silverado del 2016 para que nos contaran cómo es que la Z71 llega a vivir a la altura de su emblema?





## JEFF LUKE

JEFE DE INGENIERÍA DE CHEVROLET,  
CAMIONETAS DE TAMAÑO COMPLETO Y TAMAÑO MEDIANO

*La Silverado Z71 tiene un lugar muy especial en la gama de camionetas y en los corazones de sus dueños. ¿Por qué la gente le tiene tanta lealtad a este vehículo?*

Los dueños te dicen “maneja una Z71” en vez de decir “maneja una Silverado”. La Z71 tiene una presencia muy distinta. Se destaca con el emblema en la parrilla y en la caja de carga, al igual que con la pantalla de todo terreno en el Centro de Información del Conductor. Muchos de nuestros modelos de edición especial son modelos Z71, así los consumidores cuentan con una promesa de desempeño sin importar si el uso es todo terreno, para trabajo o simplemente diversión. La Z71 cuenta con barras amortiguadoras Rancho® que están calibradas para un gran manejo todo terreno, y una cubierta debajo de la camioneta que cubre y protege la caja de transferencia.

La nueva generación de Z71 también cuenta con Hill Descent Control, el cual ayuda al conductor a tener confianza total al bajar por una inclinación muy empinada. Está es el tipo de capacidades que hemos diseñado para el paquete Z71. Me gusta creer que la Z71 es el vehículo líder de Chevrolet en cuanto a “finding new roads” (encontrando nuevos caminos). Literalmente.

*¿Cómo aumentan las capacidades todo terreno de la Z71 y mantienen un balance con el desempeño en la carretera?*

No creemos en “unas por otras”. Creemos en encontrar la manera de proveerle al consumidor con lo que necesita y quiere: gran capacidad todo terreno, un desempeño excelente en la carretera y refinamiento. Todo es práctico y tiene propósito.

**“Me gusta pensar que la Z71 es el vehículo líder de Chevrolet en cuanto a ‘finding new roads’ (encontrando nuevos caminos)”**

*Jeff Luke*

JEFE DE INGENIERÍA DE CHEVROLET, CAMIONETAS DE TAMAÑO COMPLETO Y TAMAÑO MEDIANO



## JORDAN LEE

JEFE GLOBAL DE INGENIERÍA DE CHEVROLET Y GERENTE  
DE PROGRAMAS, MOTORES DE BLOQUE PEQUEÑO

*El motor de bloque pequeño de Chevy es legendario. ¿Fue difícil mejorar la nueva y quinta generación del EcoTec3 V8?*

Cuando era un ingeniero más joven, pensaba que la mayoría de los grandes avances en cuanto a eficiencia ya se habían hecho, pero he aprendido que todavía hay mucha tecnología y eficiencia por explorar. Por ejemplo, el motor de bloque pequeño de quinta generación tiene mejoras que superan generaciones previas. Las tecnologías fundamentales en el diseño son Inyección Directa, Sincronización Variable de Válvulas y tecnología Active Fuel Management™. La Inyección Directa inyecta combustible directamente al cilindro. Esto ayuda a mantener fría la cámara de combustible y así puede tolerar un índice de compresión más alto, para aumentar el poder. La Sincronización Variable de Válvulas mejora la eficiencia de la respiración del motor para que pueda producir más poder y más torque.

La Tecnología Active Fuel Management™ desactiva cuatro cilindros cuando la camioneta no tiene una carga pesada,

esto significa mejor rendimiento de combustible! Estas tres tecnologías – Inyección Directa, Sincronización Variable de Válvulas, y tecnología Active Fuel Management™ – trabajan muy bien juntas y como resultado dan mejor desempeño y mejor rendimiento de combustible. Por ejemplo la combinación de Inyección Directa y Sincronización Variable de Válvulas permiten una compresión más alta y una respiración más eficaz. Eso significa más poder, lo cual permite que el motor se mantenga en modo de 4-cilindros por más tiempo resultando en un mejor rendimiento de combustible! Ninguna otra marca de camionetas usa estas tres tecnologías juntas en un motor. Mi equipo y yo estamos muy orgullosos de lo bien que estas tecnologías se complementan en la vida diaria. También estamos muy contentos de que este tipo de tecnología viene estándar en todas las Silverado. El motor EcoTec3 V8 en la Silverado Z71 es un nuevo y muy buen capítulo de la historia legendaria del motor de bloque pequeño de Chevy.



† 1 Un MPG estimado de 16 en ciudad/ 23 en carretera según la EPA (2WD), Un MPG estimado de 16 en ciudad/ 22 en carretera según la EPA (4x4) con el motor V8 de 5.3L disponible y transmisión automática de 6 velocidades, un MPG estimado de 16 en ciudad/ 22 en carretera según la EPA (2WD), un MPG estimado de 15 en ciudad/ 21 en carretera según la EPA (4x4) con el motor V8 de 5.3L disponible y transmisión automática de 8 velocidades, un MPG estimado de 15 en ciudad/ 21 en carretera según la EPA con el motor V8 de 6.2L disponible.

# GUÍA

## DE COMPRA VOCACIONALES

### MULTIFACÉTICOS

SI ESTÁS BUSCANDO UN CAMIÓN VERSÁTIL, NO EXISTE NADA EN EL MERCADO QUE IGUALE LA CAPACIDAD DE LOS VOCACIONALES, LOS CUALES SE PUEDEN DESTINAR A UNA ENORME CANTIDAD DE APLICACIONES QUE VAN DESDE LA CONSTRUCCIÓN HASTA EL TRASLADO DE DESHECHOS. POR LO MISMO, ES UN SECTOR DONDE HAY BASTANTE COMPETENCIA Y NO SIEMPRE ES FÁCIL SABER CUÁL ELEGIR; POR ESO HEMOS PREPARADO ESTA PEQUEÑA GUÍA DE LOS MODELOS MÁS INTERESANTES EN LA INDUSTRIA. »





**E**l Mack Granite es una solución de Clase 7 u 8 para quienes necesitan un camión ligero la mayor parte del tiempo, pero que sea capaz de realizar trabajo rudo en ocasiones. La idea detrás de él es simple: ahorrar dinero y peso con un motor más liviano; enfocándose en aplicaciones municipales principalmente. La corta distancia entre la defensa y la llanta lo hace ideal para maniobrar en espacios reducidos. La defensa de tres piezas está diseñada para hacer más rápidas y baratas las reparaciones. En cuanto a los faros, de forma horizontal, llevan cubiertas de Lexan, un material más resistente que el vidrio convencional. Además, lleva unas extensiones de plástico flexibles en las salpicaderas que protegen el cofre y minimizan las salpicaduras.

La cabina de acero galvanizado está montada sobre bolsas de aire, amortiguadores y resortes, para lograr el mayor confort durante el viaje. Una vez dentro, te recibe un interior muy amplio con mucho espacio para la cabeza y las piernas. Aparte, cuando la comparamos con otras del segmento, esta cabina resulta muy silenciosa y con un diseño bastante más trabajado que lo que uno esperaría en un camión destinado a trabajo rudo. Los asientos son bastante cómodos y son ajustables en varios parámetros. El volante es muy ergonómico y ajustable en altura y profundidad. Lleva el Sistema de Gestión y Control Vehicular de Mack (V-MAC IV), el cual ayuda a monitorear el estado del camión, el motor y cientos de parámetros programables como fallas del ABS, por ejemplo.

Está equipado con un motor Cummins ISL9 de 345 HP y 1,150 lb-pie, que ofrece potencia, durabilidad y confiabilidad. Hay dos diferentes transmisiones: Allison automática y Eaton Fuller manual, las cuales están disponibles con un variado número de relaciones. El chasis de acero reforzado está disponible en cuatro grosores, de 7 a 11.1mm, y fue desarrollado para soportar las condiciones más exigentes y, a pesar de su sólida naturaleza, fue construido utilizando materiales ligeros. Además, lleva una barra de torsión para aumentar la rigidez. El camión está equipado con una suspensión neumática para proveer mayor amortiguación, estabilidad y reducir la vibración; aún así, no le vendría mal un poco más de soporte, pues las irregularidades del camino se pueden llegar a resentir en la espalda. La dirección se siente bien, pero quizá podría ser un poco más responsiva.



# MACK

GRANITE MHD

## EN DETALLE FICHA TÉCNICA

### MOTORES

- Cummins ISL9 de 345 HP y 1,150 lb-pie

### TRANSMISIONES

- Mack mDrive automatizada de 12, 13 y 14 velocidades
- Eaton Fuller manuales de 9 y 11 velocidades
- Allison automáticas de 5 y 6 velocidades

### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Taperleaf y Multileaf

### SUSPENSIÓN TRASERA

- **De muelles:** Mack Multileaf (Camelback), Walking Beam, mRIDE
- **Neumática:** Mack Air Suspension



La Serie HX esta compuesta por cuatro diferentes modelos disponibles en configuración de eje adelantado o retrasado y con cofre corto o largo. Es un camión con el cual International busca retomar el liderazgo del segmento vocacional. Un menor peso, más resistencia y motores potentes aseguran que podrás realizar todo el trabajo que necesites sin perder tiempo en el taller o dividiendo la carga. Con cuatro diferentes modelos, hay uno para cada necesidad. El diseño exterior incluye estilizados faros de halógeno con luces de LED. El cofre desciende y se hace angosto hacia el frente para proveer una mejor visibilidad, mientras que una línea elevada de visión en el centro del cofre le ayuda a los conductores a orientarse.

Para mantener bajo el peso lleva un cofre Metton de tres piezas –más ligero que los de fibra de vidrio–, la cabina está construida en aluminio y los rieles de 12.5 pulgadas del bastidor ofrecen toda la resistencia de los bastidores dobles de 10 pulgadas, pero con un menor peso. Los pasos de rueda de 40 grados permiten una buena maniobrabilidad, mientras que las salpicaderas anguladas le dan mayor espacio a las llantas. Para un manejo más cómodo, la Serie HX está equipada con suspensión neumática en la cabina, la cual lleva resortes de 52 pulgadas.

Para impulsar los cuatro modelos hay dos motores. El primero es un Navistar N13 con 370 a 430 HP y 1,350 a 1,550 lb-pie, el cual está disponible para el HX515 y HX615. La segunda opción es un Cummins ISX15 con 450 a 600 HP y 1,650 a 2,050 lb-pie, el cual impulsa al HX620 y al HX520. Están disponibles transmisiones manuales Eaton de 18 velocidades, varias automatizadas Eaton UltraShift Plus y tres automáticas Allison.

El interior de la Serie HX fue diseñado ergonómicamente para ofrecer más espacio al conductor. Manijas contorneadas le dan espacio extra para la cadera y para guardar cosas, y la consola central está inclinada hacia el conductor para alcanzar fácilmente los controles. La columna de la dirección es ajustable en altura y profundidad para que logres una posición cómoda de manejo sin importar cuánto midas o peses. Además, los indicadores están diseñados y colocados para proveer una excelente visibilidad e información vital con un solo vistazo. Por último, lleva iluminación de LED de serie, al igual que el sistema de aire acondicionado, y ventanas y seguros eléctricos.



# INTERNATIONAL

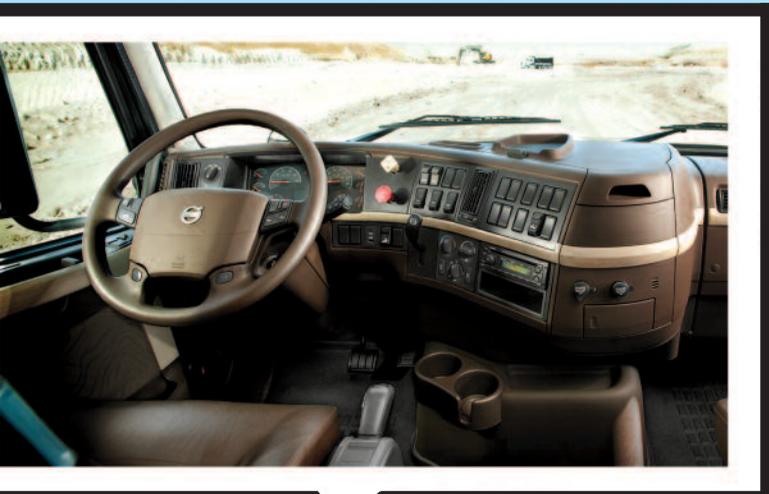
## EN DETALLE FICHA TÉCNICA

- MOTORES**
- Cummins ISX15 con 450 a 600 HP y 1,650 a 2,050 lb-pie
  - Navistar N13 con 370 a 430 HP y 1,350 a 1,550 lb-pie

- TRANSMISIONES**
- Manual: Eaton 8LL de 18 velocidades
  - Automatizada Eaton UltraShift+ VMS, VCS, MXP, VXP
  - Automática Allison 4000, 4500 y 4700

- SUSPENSIÓN DELANTERA**
- Multihoja
  - Muelles parabólicos
  - Tipo slipper

- SUSPENSIÓN TRASERA**
- Chalmers
  - Hendrickson RT, RS y R
  - Hendrickson HMX, HAS, PRI-MAAX y PAX Tridem



**E**l VHD es uno de los vehículos más robustos y apreciados de su nicho, está disponible en dos versiones: VHD y VHD 430, las cuales se ofrece con cabina de día y dormitorio. Tiene una configuración de cabina sobre motor que le da una imagen robusta y una postura decidida. El cofre está fabricado en un material ligero y tiene un diseño que, además de proveer buena visibilidad, le ayuda a ser más aerodinámico. Gracias a un diseño relativamente flexible, el VHD permite montar fácilmente diferentes carrocerías o cualquier conversión que quieras hacerle.

La cabina es muy espaciosa y la calidad de la construcción es la mejor del mercado. El tablero está diseñado ergonómicamente y todos los controles están colocados de manera que sea fácil alcanzarlos. El panel de instrumentos central tiene indicadores grandes y redondos, además de una pantalla con información. La columna de la dirección puede ajustarse en altura y extensión, además de que puede moverse fuera de tu camino para que no tengas que contorsionarte al bajar o subir al camión. Los grandes y cómodos asientos están entre los mejores de la industria. Hay dos tipos disponibles: Standard y Comfort. Los descansabrazos están como un opcional para cualquiera de los dos tipos de asiento.

El motor D13 entrega entre 375 y 500 HP con un torque de entre 1450 y 1750 lb-pie. Las transmisiones son manuales, automáticas o robotizadas, incluyendo las Volvo AT y ATO I-Shift, cajas Eaton Fuller y automáticas Allison. Para una mejor economía de combustible y funcionamiento, el D13 utiliza un turbocargador de geometría variable. El motor tiene varias configuraciones, cuatro Eco-Torque y dos Dual-Torque, las cuales le dan una entrega de torque de doble personalidad, para aquellos que buscan eficiencia en el consumo de combustible a bajas revoluciones con un desempeño poderoso a regímenes más altos. El D13 también se ofrece con un freno de motor de tres niveles el cual es fácilmente controlado mediante una palanca montada en la columna de la dirección.

El Volvo VHD lleva la suspensión neumática de la marca, la cual hace que el trayecto sea cómodo al no transferir las irregularidades del camino. Para reducir al mínimo el "bamboleo" del camión y las sacudidas fuertes, Volvo añadió amortiguadores laterales. También hay bolsas de aire en la parte posterior de la cabina, montadas afuera de los rieles del marco para mejorar la estabilidad y reducir el movimiento lateral de la carrocería.



# VOLVO

VHD

## EN DETALLE FICHA TÉCNICA

### MOTORES

- Volvo D11 de 355 a 405 HP y 1,250 a 1,450 lb-pie
- Volvo D13 375 a 500 HP y 1,450 a 1,750 lb-pie

### SUSPENSIONES DELANTERAS

- Ballestas parabólicas y de hojas múltiples

### SUSPENSIONES TRASERAS

- Volvo T-Ride y PRIMAAX EX
- Hendrickson HAS, HAULMAAX, RT y PRIMAAX Tridem

### TRANSMISIONES

- Manuales Eaton Fuller de 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizada Eaton UltraShift
- Automáticas Volvo I-Shift de 12 velocidades, Allison 4000 y 4500



**E**l 567 lleva una nueva cabina de aluminio construida de una manera reforzada, para asegurar la durabilidad de la misma incluso bajo las condiciones de trabajo más demandantes. Para ello colocaron estratégicamente varios refuerzos de acero en la parte superior de los postes, así como en las esquinas traseras, los cuales aumentan la fuerza y optimizan la rigidez. El nuevo cofre Metton es bastante resistente gracias a la elasticidad de sus materiales, pudiendo absorber impactos que lo abollarían o cuartearían si estuviera fabricado de manera diferente. En cuanto al sistema de apertura del cofre, lleva una protección que dirige la energía alrededor del módulo de enfriamiento en caso de un impacto. Tiene un excelente sistema de iluminación diseñado para mejorar la visibilidad en el camino. El 567 está disponible en dos configuraciones BBC, de 121 y de 115 pulgadas, para uso de día o con diferentes camas retráctiles. Por otro lado, el 567 puede ser ordenado con una amplia variedad de componentes de uso rudo y en diversas configuraciones que aumentan la capacidad de carga y optimizan la distribución del peso y está disponible con eje delantero de giro sencillo, tándem o tridem, así como una amplia variedad de ejes de carga.

La novedad este año es la incorporación del Paccar MX-11, el cual tiene una potencia máxima de 430 HP y un par motor de 1,500 lb-pie. También está disponible con el MX-13, el cual incorpora tecnologías probadas y las más recientes innovaciones para mejorar la economía de combustible y presenta una nueva opción con 500 HP y 1,850 lb-pie. También puedes pedir el propulsor Cummins ISX15 de hasta 600 HP. Además hay disponible un Paccar PX-9, los Cummins ISX12 e ISX15, y dos Cummins Westport de gas natural: ISL-G e ISX12 G. En cuanto a las transmisiones, hay tres disponibles, dos Fuller, manual y automática, así como una Allison automática.

La cabina mide 2.1 metros de ancho, lo cual provee un interior espacioso, que además es callado y ergonómico. El tablero resulta muy fácil de leer, pues todos los indicadores se ven claramente a través del volante; además, lleva una pantalla de 5 pulgadas, la cual despliega información importante como el número de RPM en que el conductor puede ahorrar más combustible. Todos los controles e interruptores son fáciles de alcanzar. El volante es ajustable en altura y profundidad, con lo que será fácil que encuentres una posición cómoda de manejo.



# 560

PETERBILT

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles multihoja
- Peterbilt AirTrac

#### MOTORES

- PACCAR PX-9 de 260 a 450 HP y 720 a 1,250 lb-pie
- PACCAR MX-11 de 355 a 430 HP y 1,250 a 1,500 lb-pie
- PACCAR MX-13 de 380 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Cummins ISX12 de 310 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie
- Cummins ISX15 de 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie
- Cummins Westport ISL-G de 250 a 320 HP y 730 a 1,000 lb-pie
- Cummins Westport ISX12 G de 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie »

#### TRANSMISIONES

- Fuller manual de 9 a 19 velocidades
- Fuller automatizada de 10, 13 o 18 relaciones
- Allison automática de 4, 5 o 6 cambios

#### SUSPENSIÓNES TRASERAS

- Peterbilt Air Leaf, FLEX Air, Low Air Leaf y Air Trac
- Reycó 79KB, 102 y 102AR
- Hendrickson HMX y RT
- Chalmers 854
- Neway ADZ



**E**ste camión de uso severo tiene un peso bruto vehicular de hasta 79,000 libras, es bastante versátil y está disponible tanto en configuraciones con motor delantero como trasero. En cuanto a cabinas, hay de día, extendida y Crew. El Freightliner 108SD tiene un diseño de cabina convencional, el cual le da una apariencia imponente que se ve realizada por la parrilla hexagonal invertida terminada en color negro mate. Los faros usan focos de halógeno y luces direccionales de LED. Los rieles del bastidor son tipo canal-C con o sin recubrimiento para darles un refuerzo extra. Para una mayor solidez, es posible instalar miembros cruzados de uso rudo junto con tornillos hexagonales de grado 8 de alta resistencia. La cabina es bastante sólida gracias a que está construida aluminio reforzado con acero. Para lograr una gran versatilidad, el 108SD está disponible con extensiones integrales frontales del bastidor de 6 o 24". Gracias a esto ofrece un sólido punto de montaje para bombas hidráulicas, carretes de manguera, estabilizadores frontales y quitanieves.

La cabina de día es bastante amplia, mientras que la extendida y la Crew ofrecen aún más espacio. El tablero tiene un diseño bastante básico, con la típica forma curva, y lleva una buena cantidad de útiles controles que tienen un arreglo bastante intuitivo. Está disponible con el sistema eléctrico SmartPlex, el cual permite configurar de manera sencilla el camión para instalaciones específicas. Los asientos son bastante cómodos y son ajustables en muchas posiciones. El volante se puede ajustar en profundidad y altura. Hay pocos posavasos y espacios disponibles para guardar cosas, pero la alta posición de manejo da una visibilidad estupenda "cortesía" del enorme parabrisas y los espejos retrovisores, disponibles con ajuste eléctrico y calefacción como opciones.

El 108SD tiene dos motores Cummins para elegir, ISB e ISC, cuyos rangos de potencia van de 200 a 380 HP y los de torque a 520 a 1,300 lb-pie. Las suspensiones traseras incluyen una Chalmers, dos Hendrickson y las Freightliner AirLiner y TuffTrac. La capacidad de los ejes del 108SD va de las 10,000 a las 20,000 libras adelante y hasta 46 mil atrás. La suspensión absorbe casi todas las imperfecciones del camino. Para un mejor manejo, lleva un eje delantero tirado hacia atrás (set-back) de 42", una posición que le da una mejor transferencia de peso. El volante se mueve fácilmente y ofrece una retroalimentación adecuada, pues a pesar de que no es el mejor del mercado es posible dar vueltas cerradas.



# 108SD

FREIGHTLINER

## EN DETALLE FICHA TÉCNICA

**SUSPENSIÓN DELANTERA**  
Taper Leaf  
Flat Leaf

**SUSPENSIÓN TRASERA**  
Airliner, TuffTrac  
Hendrickson Haulmaax y Primaax/Firemaax  
Chalmers

**MOTORES**  
Cummins ISB de 6.7 litros, de 200 a 325 HP y 520 a 750 lb-pie  
Cummins ISL de 9.0 litros de 345 a 380 HP y 1,150 a 1,300 lb-pie

**TRANSMISIONES**  
Eaton Fuller manual de 8, 9, 10 y 11 velocidades  
Allison automáticas Serie 2000 y 3000



**K**enworth se refiere al T880 como el camión más versátil que jamás ha salido de su línea de montaje, diseñado especialmente para afrontar las tareas más variadas, que se siente tan cómodo acarreando 140,000 libras a través de las Montañas Rocallosas como circulando por las calles de una ciudad transportando combustible. Entre las muchas características destacables están el parabrisas panorámico para una mejor visibilidad, el triple aislamiento sonoro y las robustas puertas de la cabina que la hacen muy silenciosa, un cofre de cinco piezas para repararlo más rápido y fácilmente, embrague hidráulico asistido por aire, faros reflejantes, gran maniobrabilidad y ejes que se elevan, algo muy apreciado en el sector vocacional. Todo esto envuelto en la apariencia ruda que caracteriza a Kenworth. Disponible con dos cabinas con BBC de 122.5" y de 116.5, puedes elegir entre una amplia gama de opciones para configurar el camión a tus necesidades operación y volumen de carga. Incluso está la posibilidad de pedir una cabina dormitorio para aumentar la flexibilidad del camión.

La cabina del T880 tiene un diseño bastante agradable y está disponible en dos colores, beige y gris, con diferentes tipos de acabados. El panel de instrumentos tiene un acomodo que hace fácil la lectura de los nueve medidores. También encontrarás los nuevos interruptores del tablero que fueron presentados en el T680. El tablero incluye el sistema de navegación NavPlus, con conexión a tu teléfono vía Bluetooth y reconocimiento de comandos de voz. Los asientos tienen un sistema de suspensión neumática que se ajusta automáticamente al peso del conductor. Las puertas son muy gruesas, pero como están fabricadas en aluminio estampado, resultan ligeras y muy durables; de hecho pueden soportar hasta 400 libras. El diseño de la puerta hace que el aire fluya de manera suave alrededor de la cabina y minimiza el ruido que causa la turbulencia del viento.

El T880 es un camión vocacional pensado para el segmento de la construcción o servicios municipales, el cual tiene disponibles tres motores Paccar (MX-9, MX-11 y MX-13), y tres Cummins (ISX12, ISX15 y el ISX12-G de gas natural). En cuanto a las transmisiones, hay disponibles manuales y automáticas Eaton Fuller, y Allison automáticas.



# T800

**KENWORTH**

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### SUSPENSIÓN TRASERA

Reyco 102  
Kenworth  
Neway  
Hendrickson  
Chalmers

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

Muelles multihoja

#### TRANSMISIONES

Eaton Fuller FRO16210C de 10 velocidades  
Eaton Fuller automática o manual de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades  
Allison automática de 5, 6 y 7 velocidades

#### MOTORES

PACCAR PX-9 de 260 a 450 HP y 720 a 1,250 lb-pie  
PACCAR MX-11 de 355 a 430 HP y 1,250 a 1,500 lb-pie  
PACCAR MX-13 de 380 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie  
Cummins ISX12 de 310 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie  
Cummins ISX15 de 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie



**E**s un camión ligero que resulta ideal para quienes necesitan mover cargas pesadas en un ambiente urbano, pues tiene una buena movilidad que lo hace muy práctico. Está disponible en dos versiones: Standard y Confort. En ambas hay una cabina regular y una Crew, con capacidad de 3, 6 y 7 pasajeros. Además tiene cuatro largos de bastidor (2,500, 2,800, 3,400 y 3,850mm) para las versiones de 3.5 y 6 toneladas, mientras que para las de 7.5 hay un rango de 2,800 a 4,750mm. La cabina regular se siente un poco apretada, pero la Crew añade un asiento trasero y puede llevar hasta siete pasajeros. La palanca de cambios montada en el tablero es muy fácil y cómoda de utilizar. Lo que no le vendría nada mal son compartimentos para guardar cosas,

El Canter está disponible con un motor a diesel con tres diferentes rangos de potencia y torque: 130 HP y 221 lb-pie, 150 HP y 272 lb-pie o 180 HP y 317 lb-pie. El primero está disponible solo para los de 3.5 toneladas, el segundo para todos y el tercero para los de 3.5 o 7.5 toneladas. El motor cumple con la normativa Euro IV y está equipado con tecnología de Reducción Selectiva Catalítica (SCR) y de Recirculación de Gases de Escape (EGR). En cuanto a la transmisión, está disponible una caja manual de cinco velocidades y una automática de doble embrague de seis relaciones. Una incorporación reciente es una versión híbrida diesel-electricidad, la cual está disponible solo en Europa.

La dirección es muy suave, lo que hace que girar sea casi cosa de niños. Sin embargo, el trayecto a bordo no es el más cómodo por el hecho de que los asientos están ubicados justamente encima del eje, lo cual transmite a la cabina cualquier irregularidad del terreno. Por otro lado, cuando el camión está completamente cargado se vuelve un poco más cómodo y no tiene mucho balanceo. El sistema de doble tracción puede ser desconectado -incluso sin tener que detener el camión-, lo cual te hará ahorrar mucho combustible. Además, el modelo 4x4 está claramente pensado para rodar fuera del asfalto, ya que tiene un ángulo de ataque de 35 grados; mientras que el 4x2 tiene tan solo 18 grados. El ángulo de salida, por su parte, es de 24 grados para el primero y de 11 para el segundo.



# FUSO

MITSUBISHI

## EN DETALLE FICHA TÉCNICA

### MOTOR

- 4 en línea turbodiésel de 3.0 litros, 161 HP y 295 lb-pie

### TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades

### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos



A young man with dark hair, wearing a dark green button-down shirt over a red t-shirt, is smiling warmly at the camera. He is positioned in the lower half of the frame. The background is a blurred industrial or workshop environment with blue metal structures and equipment. At the top of the page, there is a dark grey diamond-plate metal texture.

# PIENSA POSITIVO

## LA IMPORTANCIA DE UNA ACTITUD POSITIVA

HAY MUCHOS FACTORES QUE TE AYUDAN A OBTENER UN TRABAJO Y, SI BIEN TUS CUALIDADES Y EXPERIENCIA SON MUY IMPORTANTES, NO LO SON TODO. LA ACTITUD CON LA QUE ENCARAS LA VIDA AFECTARÁ RADICALMENTE TU DESEMPEÑO, RELACIONES LABORALES Y, A LARGO PLAZO, LA POSIBILIDAD DE UN FUTURO EXITOSO. »

**T**us conocimientos y aptitudes te consiguieron un buen trabajo, pero lo más seguro es que es que no hayan sido los únicos valores que hicieron que te contrataran. Lo más probable es que tu entusiasmo y actitud también jugaron un rol importante. En una economía en la que hay mucha gente buscando trabajo, los jefes están buscando alguien con cualidades de primer nivel y una personalidad acorde. Esto aplica para todas las profesiones, pero la de camionero requiere de un temperamento capaz de soportar largas jornadas de trabajo en las que se pasa mucho tiempo a solas. Y no todo el mundo tiene lo necesario. Lo que sí es un hecho sin importar a qué te dediques es que la actitud con la que encares tu trabajo -y la vida en general- hace una gran diferencia.

Una actitud positiva puede hacer una gran diferencia en tu desempeño laboral. Lidar con los factores estresantes del trabajo, encontrar soluciones creativas a los problemas o manejar tus relaciones interpersonales, son momentos en los que una conducta positiva resulta ventajoso en muchos niveles. La realidad es que tendemos a ser más productivos e inclinados a hacer nuestro mejor esfuerzo cuando tenemos una actitud positiva, incluso cuando se trata de las tareas que menos te gusta hacer. Y sinceramente, ¿qué jefe no aprecia esto? Ahora que si tu eres tu propio jefe, ya debes saber qué significativa puede resultar una actitud positiva para el éxito de tu negocio, ¡es algo clave! »





**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.



## ¿QUÉ CAUSA ESA MALA ACTITUD?

Pero seamos justos, mantener una actitud positiva y alegre en todo momento es algo difícil de hacer –y está bien– siempre y cuando los episodios de angustia o negatividad no sean la norma. Si te encuentras sintiéndote negativo más frecuentemente de lo que no, es momento de analizar la situación y encontrar una solución. El primer paso es llegar a la raíz de lo que te está haciendo infeliz en tu trabajo. Para ello, conviene preguntarte lo siguiente:

¿Sueles estar en desacuerdo frecuentemente con un compañero de trabajo, o viceversa?

¿Sufres de desgaste laboral?

¿Algún cliente dijo algo que te molestó y te está costando trabajo dejarlo ir?

¿Estás lidiando con algún problema personal que no tiene nada que ver con tu trabajo?

La clave es aislar las causas de tu malestar y buscar formas de lidiar con ello de manera que afecten tu estado de ánimo lo menos posible.

## EXPECTATIVA VERSUS REALIDAD

En el mejor de los casos, uno descubre que ser camionero es exactamente lo que

uno creía que sería, pero quizá aún no has encontrado el trabajo perfecto para ti. Lo más probable es que cuando hacías tus pinitos para convertirte en un conductor profesional sabías exactamente qué querías hacer cuando terminara tu entrenamiento... o al menos eso pensabas. En un escenario ideal, haces tu tarea e investigaste los pormenores del ambiente de trabajo y a dónde éste te llevaría. Si no lo hiciste, hay una buena posibilidad de que tu expectativa fuera más grande que la realidad.

Cuando comienzas un trabajo en una línea laboral determinada, es importante





Si te encuentras en el lado opuesto del espectro y has estado trabajando por años, el desgaste laboral puede fácilmente ser el culpable. ¡Necesitas recargarte! Para ello, fijarte una meta puede ser muy útil. Toma una clase de educación continua o inscríbete en un curso para incrementar tus conocimientos, o aprende algo nuevo. Busca formas de mejorar sobre un proceso que pueda beneficiar a tu equipo y determina la mejor forma de implementar esos cambios. Por último, habla con tu jefe o con alguien del departamento de Recursos Humanos sobre la posibilidad de un ascenso o de vacantes en otro departamento. Algunas veces un pequeño cambio es suficiente para volver a la normalidad y estar motivado.

### **BENEFICIOS DE UNA ACTITUD POSITIVA**

No importa a qué rama específica del transporte -o de trabajo de oficina- te dediques, una actitud positiva puede tener un gran impacto en tu carrera y éxito profesional. Puede ayudarte a:



1. Aumentar la probabilidad de un desempeño óptimo y consistente. Cuando tienes tu mejor desempeño, eres capaz de lograr la meta más alta que te propones.

2. Reducir accidentes o incidentes no intencionales. Si estás de mal humor, existe una posibilidad de que estés mentalmente distraído por lo que te está molestando, y podrías no darte cuenta de ello. Cuando no

estás concentrado, es más probable que no des tu mejor esfuerzo. Esto invita los errores, lesiones o problemas con los clientes, que podrían quejarse de que no estás dándoles el servicio que esperaban.

3. Ganar una buena reputación y avanzar en tu carrera. Las personas con una buena actitud manejan mejor el estrés laboral y abordan las situaciones difíciles de una manera más constructiva. Estas son características fundamentales que los que toman las decisiones buscan cuando consideran qué empleados serán ascendidos. También es una manera segura de obtener una buena recomendación si decides cambiar de trabajo.

A final de cuentas, tu estás en control de tu actitud y puedes elegir entre ser un optimista o un pesimista. Tienes que decidir cómo quieres que el mundo a tu alrededor inflencie tu actitud. Esperemos que encuentres alegría en lo que haces de manera que una actitud positiva sea la regla y no la excepción. Porque una buena actitud en el trabajo es algo que realmente importa. 

# WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



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

*automundo*

MAGAZINE  
TRANSPORTE  
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

PLAYBOY  
*Latino*

¿Que Pasa?  
VEGAS



## HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL  
PUBLISHING





[www.moodsofnorway.com](http://www.moodsofnorway.com)

7964 Melrose Ave. Los Angeles



moods of norway

# APRIÉTALO BIEN

## **MANTENIMIENTO SUSPENSIÓN**

LA CLAVE PARA MANTENER A LAS SUSPENSIONES TRABAJANDO PARA TI EN LUGAR DE CONTRA TI ES MANTENER TODO BIEN APRETADO. CUANDO LOS COMPONENTES DE LA SUSPENSIÓN SE AFLOJAN, LAS LLANTAS SE DESGASTAN DE MANERA INCORRECTA, LOS RESORTES SE ROMPEN, EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE SUFRE Y LOS CONDUCTORES SE QUEJAN. »



**N**o importa qué tipo o marca de suspensión tengas instalada en tu camión o tráiler, el aspecto más crítico del mantenimiento a ésta es el torque total. Según John Knutson, gerente de soporte técnico en productos de carretera para Hendrickson, los intervalos para volver a apretar varían entre los diferentes tipos de suspensión y especialmente según la aplicación. Como comprenderás, no es lo mismo circular por calles pavimentadas que por terracería. "Hendrickson ofrece lineamientos generales sobre inspección e intervalos de reapriete, pero cada aplicación es única. Lo que funciona para un cliente podría ser demasiado para otro. El usuario sabe mejor a qué se enfrenta la suspensión en cada aplicación y es el mejor juez de cuando es necesario realizar un mantenimiento periódico".

Las inspecciones visuales deben realizarse al menos una vez cada tres a seis meses y el reapriete al menos una vez al año, sugiere Knutson. Como no siempre puedes decir cuando un tornillo se ha aflojado por debajo de la torsión recomendada, sugiere buscar restos de óxido corriendo hacia abajo en el tornillo o por brechas y cuarteaduras en la pintura alrededor de éste. normalmente, los tornillos se oxidan o ensucian alrededor de la junta, así que otra pista sobre un tornillo flojo es que la junta entre la cabeza del tornillo o la tuerca estará más limpia que en uno apretado.

Cuando reaprietes cualquier tornillo de la suspensión, asegúrate de que la junta esté limpia y libre de óxido antes de utilizar la llave de torsión. En tornillos razonablemente nuevos, bastará con que aprietes en una o dos ocasiones. Los tornillos más viejos deberán ser reemplazados por otros nuevos del mismo tamaño y valores de torsión. Aprieta según las especificaciones del fabricante.

### APRIETA LOS TORNILLOS U

Este tipo de tornillos son harina de otro costal, ya que se requiere de un mayor cuidado a la hora de reemplazar los que estén flojos o rotos. Como estos dispositivos sujetan el eje a la suspensión, están sometidos a tensiones muy grandes; por esta razón, los tornillos tienen que ser reapretados adecuadamente. Nunca reutilices un tornillo U o la tuerca. Una vez que han sido apretados correctamente, se estiran y no pueden volver



a ajustarse de forma correcta.

El Consejo de Tecnología y Mantenimiento de las Asociaciones Americanas de Transporte (TMC y ATA por sus siglas en inglés) recomienda utilizar un lubricante con base de cera en la cuerda de los tornillos U para asegurar una adecuada fuerza de sujeción, así como utilizar una llave de torsión para ajustar con precisión

la fuerza de sujeción. Además, el TMC recomienda rodar el camión por una ruta donde la articulación de la suspensión llegue al máximo después de la instalación y después cargar la suspensión antes de reapretar los tornillos U. Estos deben ser reapretados nuevamente entre 3 mil y 5 mil millas después de ser reemplazados.



Bob Borsam, gerente de soporte técnico para productos vocacionales en Hendrickson, recomienda revisar la tensión de la suspensión de cada camión nuevo antes de que entre en servicio. No se trata de hablar mal de los ensambladores de equipo original, pero los valores de torsión establecidos en la fábrica pueden variar cuando la suspensión

se ajusta durante la entrega. “Es una muy buena idea apretar los tornillos de la suspensión cuando el camión es nuevo, y una vez más después de un par de miles de millas de servicio regular”, dice Borsam. “Hemos encontrado que hace una gran diferencia cada año y una mediana a mitad del camino, especialmente en aplicaciones de uso rudo”.

## BUJES VENCIDOS

Los bujes están diseñados para proveer flexibilidad entre partes móviles al tiempo que mantienen un grado de rigidez, pero a lo largo del tiempo se vencen y es necesario cambiarlos. Las inspecciones visuales usualmente son suficientes para detectar si están en mal estado, pues las brechas entre tapas terminales y los tornillos son evidentes.

En aplicaciones más pesadas, como suspensiones vocacionales de vigas galopantes, quizá sea necesario inducir un poco de movimiento para una evaluación correcta. Para ello, Borsam recomienda colocar un gato de botella al final de la viga y moverla arriba y abajo, buscando movimiento entre las partes.

“Esto es algo que recomendamos hacer cada seis meses”, comenta. “Los usuarios sabrán mejor cuándo sus suspensiones no están a la altura de su ambiente de trabajo y qué tan seguido necesitan servicio, pero como mínimo, estas inspecciones pueden evitar una falla en el camino, si es que llegas al problema antes de que salga de una zona de tolerancia”.

La mayoría de los bujes de la suspensión ya no requieren de lubricante, pero los que están en los resortes delanteros necesitan una buena cantidad de lubricante limpio de manera regular, al menos durante cada servicio B. Eleva el bastidor para quitar el peso del eje y el resorte antes de engrasar y asegúrate de que el buje está purgado (verás salir la grasa nueva en el extremo lejano de éste).

La condición de los bujes en una suspensión mecánica puede ser un poco más crítica porque a medida que se desgastan, la suspensión se desalinea. Esto trae consigo un desgaste irregular en las llantas, carga excesiva y fatiga en el buje nivelador, y toda otra serie de problemas costosos. Rob Nissen, gerente de servicios técnicos en Holland, dice que los bujes de los brazos de torsión deben ser inspeccionados regularmente, más aún si la suspensión viaja ligera o sin carga la mayoría de las veces. “Cuando la suspensión no está cargada, rebota por todos lados y se lastima a sí misma porque no hay peso para mantener todo en su lugar”, dice Nissen.

Por supuesto, los tornillos son un gran problema en las suspensiones mecánicas. Los tornillos U flojos son la causa número uno de resortes rotos, de acuerdo a Nissen, así que un poco de mantenimiento preventivo en el grupo de sujeción te ahorrará posibles problemas en el camino. >>

## EJES LEVADIZOS Y AUTODIRECCIONALES

Estos tipos de ejes representan unos cuantos desafíos únicos, ya que además de tener que preocuparte por las cosas habituales, también tienes los problemas adicionales de alineación y el mecanismo levadizo. El desgaste de las llantas es una gran preocupación -e indicadora de los problemas- porque un mecanismo autodireccional tiene muchos rodillos y convergencias interiores para mantener las ruedas girando apropiadamente.

Wayne Powell, gerente de mercadotecnia en Reyco Granning Suspensions sugiere prestar particular atención a los extremos de los tirantes y a los bujes en el mecanismo levadizo paralelo. "Los rodamientos son otro tema en el mantenimiento a los ejes autodireccionales", comenta Powell. "La rueda simplemente sigue el terreno y la dirección del vehículo. No puedes darle fuerza de entrada en la manera en la que lo haces con un eje de dirección, por lo cual los rodamientos tienden a quedar sueltos un poco más".

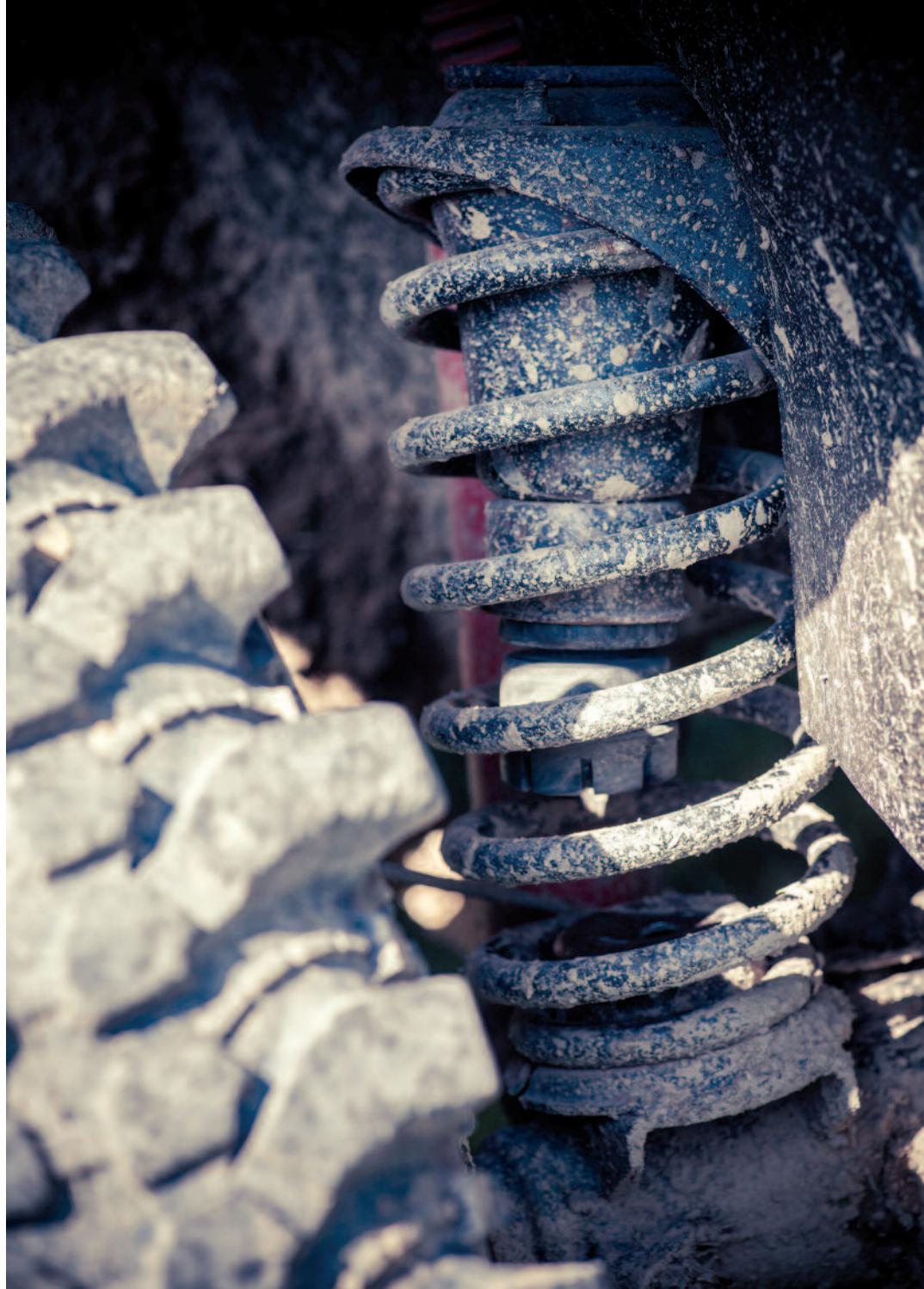
Además, debido a su posición a la mitad del chasis, los ejes levadizos pueden recibir una carga extra al rodar sobre un terreno con el centro elevado, el cual coloca una carga excesiva en las ruedas, el eje y los soportes. No dejes de vigilar esta área buscando grietas o señales de doblado, sugiere Powell.

Tampoco pases por alto las válvulas de nivelación. Normalmente una vez que estas se han establecido según las especificaciones de fábrica, no necesitan mucho ajuste, pero a veces aparecen conductores con mucha iniciativa. Ha habido quienes "ajustan" las válvulas de nivelación buscando un trayecto más suave. Pero "meterle mano" a estas válvulas no solo no te dará una marcha más suave, sino que podría crear un caos en los ángulos de transmisión, las juntas U y los resortes de acero en una suspensión neumática sobre resorte.

Finalmente, si ha llegado el momento de alinear el camión, no te molestes en enviarlo a la bahía de alineamiento hasta que todos los componentes de la suspensión hayan sido inspeccionados y devueltos a las especificaciones originales. Una suspensión floja y descuidada permanecerá así después de la alineación, y también lo hará la alineación del eje. Solamente estarás desperdiciando tu tiempo y dinero.

## MANTENIMIENTO A LOS AMORTIGUADORES

No importa si estás usando el mejor amortiguador del mundo, en algún momento



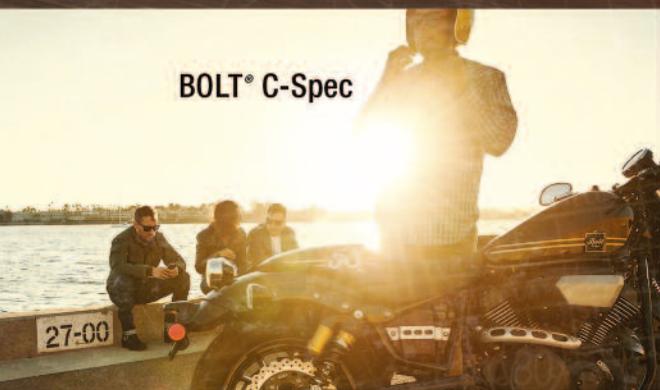
dejará de servir. Lo malo es que las apariencias engañan y el aspecto exterior podría no reflejar algún problema. Si bien el Consejo de Tecnología y Mantenimiento de la ATA recomienda establecer un intervalo de reemplazo para los amortiguadores, su Práctica Recomendada 643 hace hincapié en que, para todo efecto práctico, no hay dos operaciones o vehículos que experimenten el deterioro de amortiguadores al mismo ritmo. Como orientación, el TMC sugiere reemplazar los amortiguadores al colocar llantas nuevas.

Inspecciona visualmente los amortiguadores durante el servicio A o cada 10,000 o 20,000 millas. Revisa el cuerpo del amortiguador buscando daños, dentaduras, fisuras, etc. Inspecciona los soportes y bujes así como cualquier deformación o soltura y busca aceite goteando justo debajo del tubo antipolvo. Un residuo aceitoso en el cuerpo del amortiguador es aceptable y considerado normal en algunas condiciones; pero si hay aceite líquido escurriendo por el amortiguador, ha llegado la hora de cambiarlo. 

XSR900™

# PART SPORT. PART HERITAGE. TOTAL YAMAHA.

BOLT® C-Spec



## The 2016 XSR900 and New Sport Heritage Line.

The all-new XSR900 delivers iconic Yamaha styling of yesteryear with the latest cutting-edge technology. Based on the award-winning FZ-09, it features a quick-revving 847cc crossplane concept inline three-cylinder engine; YCC-T ride-by-wire engine control, traction control and adjustable throttle response; narrow chassis for light, nimble handling; sporty, all-purpose ergonomics with comfortable upright position; anti-lock brakes; and high-tech instrumentation. The all-new XSR900. It takes you backward *and* forward very quickly.

SR400™



*Inspired by the past. Engineered for the future.*

Professional riders depicted on a closed course. 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. Yamaha and the Motorcycle Safety Foundation encourage you to ride safely and respect the environment. For further information regarding the MSF course, please call 1-800-446-9227. Some models shown with optional accessories.  
©2016 Yamaha Motor Corporation, U.S.A. All rights reserved.

For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the 2016 XSR900 and full line of Yamaha motorcycles, visit [YamahaMotorsports.com](http://YamahaMotorsports.com)



# CLÁSICO INSTANTÁNEO

## YAMAHA XSR900

YAMAHA SIGUE SORPRENDIENDO A PROPIOS Y EXTRAÑOS CON UN CRECIENTE E INTERESANTE PORTAFOLIO Y LA XSR900, UNA DE SUS MÁS RECIENTES ADICIONES, ES UNA NAKED QUE COMBINA SU APARIENCIA RETRO CON SUFICIENTE TECNOLOGÍA PARA HACERLA UNA MOTO MUY COMPLETA PARA EL DÍA A DÍA. >>



La XSR900 es una de las nuevas integrantes de lo que Yamaha llama "deportivo/tradicional". Con una notoria influencia de la legendaria serie XS de los años setenta y ochenta, la muy atractiva XSR muestra sus raíces con un estilo retro y asiento escalonado combinados con la dosis suficiente de tecnología moderna para hacerte saber que se trata de una moto del siglo XXI.

A la distancia, la XSR900 es pequeña pero llamativa, compacta y deportiva. Pero una vez que comienzas a ver todo lo que Yamaha te ofrece por el dinero que piden por ella, no toma mucho tiempo darse cuenta que se trata de una de las motos que más te ofrecen por tu dinero. Y es que los discos duales de freno de 298mm, horquillas invertidas robustas y una relación peso-potencia más que respetable es algo que no sueles ver debajo de los 10 mil dólares.

## DISEÑO

Como buena moto retro, la XSR900 no deja casi nada a la imaginación, pues no hay ningún tipo de carenado, ni siquiera para el faro o el panel de instrumentos -que está contenido todo dentro de un solo indicador digital-. Por otro lado, cuando se habla de motos retro, mucha gente las asocia con poca tecnología y un alto grado de pragmatismo, al más puro estilo de la vieja escuela. Pero esto no pasa en la XSR900, pues con control de tracción, ABS y acelerador ride-by-wire con tres modos de operación que puedes ajustar sobre la marcha, esta pequeña motocicleta tiene una interesante mezcla de apariencia retro con tecnología moderna que no es nada común en este rango de precios. La BMW R NineT, por ejemplo, cuesta más de 15 mil dólares.

Tampoco podemos pasar por alto el tema de las llantas "comunes", pues con medidas de 120/70 adelante y 180/55 atrás -los tamaños típicos de las motos deportivas-, tendrás el enorme beneficio de tener en tu cochera una moto de la que podrás encontrar llantas muy buenas que te dejarán aprovechar al máximo el potencial de la XSR900. Esto es algo de lo que no pueden presumir algunas de sus rivales que mantienen el encanto del aspecto de la vieja escuela incluso en las ruedas, lo cual limita tus posibilidades de adquirir unos neumáticos decentes.



## CHASIS

Un bastidor de aluminio bastante expuesto forma algo así como un cuadro Trellis, usando el motor como un elemento autoportante. Esto le da una apariencia retro/futurista que se extiende también al basculante asimétrico que lleva un solo brazo del lado derecho y dos en el izquierdo, donde se aloja la cadena y su guarda. Sí, el cuadro es algo más adornado de lo habitual, pero al tratarse de una moto naked que deja todo a la vista, no otra alternativa si quieres resaltar el aspecto visual. Es claro que Yamaha buscaba una imagen bastante limpia y, en honor a la verdad, dieron justo en el blanco; incluso el monoamortiguador trasero es poco visible.

La suspensión trasera tiene 5.1 pulgadas de recorrido, el normal ajuste de precarga y uno más para controlar el rebote de la amortiguación. Adelante hay una robusta horquilla

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

3 en línea de 847 cc,  
113 HP y 64.5 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

6 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

Horquilla telescópica

#### SUSPENSIÓN TRASERA

Monoamortiguador

#### PRECIO

Desde \$9,490

invertida de 41mm que tiene 5.4 pulgadas de recorrido, la cual tiene los mismos ajustes que en la parte trasera. El ángulo de 25 grados del tubo de la dirección nos da un avance de 4.1 pulgadas y una reducida distancia entre ejes de 56.7 pulgadas.

De detener a la XSR900 se encargan dos discos de 298mm adelante con cálipers de



cuatro pistones y un disco de 245mm atrás, ambos ejes equipados con el muy útil sistema ABS. Con una altura de 32.7 pulgadas y una distancia libre al piso de 5.3", esta moto tiene las medidas clásicas de las naked streetfighter, diseñadas para las calles -pavimentadas- de una ciudad, no para terrenos accidentados. Los rines son de 17 pulgadas y 10 rayos.

### MOTOR

Yamaha utilizó esta oportunidad para incorporar su motor de Cigüeñal Crossplane, un tres cilindros enfriado por agua de 847cc basado en el que utiliza la FZ-09. La firma japonesa añadió varios elementos que lo hacen más progresivo -como embudos de admisión escalonados y cabezas de cuatro válvulas-, que le dan un desempeño que remite al de un motor con sistema de admisión variable, si bien no es tan refinado. >>

## 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](http://www.QuieroPanelesSolares.com)

## INSTALAMOS LO MEJOR





En cuanto a los modos de operación que mencionábamos anteriormente, son posibles gracias al sistema de aceleración ride-by-wire y puedes elegir entre tres diferentes curvas de potencia, las cuales puedes cambiar sin tener que detenerte y bajarte de la moto. Un bono adicional es el sistema de control de tracción, el cual monitorea la velocidad de la rueda e interviene cuando detecta un deslizamiento. La fuerza de dicha intervención depende de qué tan intrusivo elijas colocarlo, pero si tienes muy buenas manos hay un tercero que lo apaga completamente.

Los embragues antirebote (o clutch, si prefieres el término en inglés) se ven cada vez con mayor frecuencia en las motocicletas y, afortunadamente, uno de ellos llegó a la Yamaha

XSR900. Esta tecnología no solamente ofrece la gran ventaja de una mayor seguridad cuando bajas de velocidades antes de tomar una curva, sino que hace más fácil el tirar de la manija del embrague y, sinceramente, ¿a quién no le gusta que le ahorren un poco de trabajo?

Este embrague acopla la potencia del motor a la caja de seis velocidades para que ésta pase al piso mediante una cadena. Claro que al tener tres cilindros, tienes que revolucionarla bastante si quieres obtener la potencia que, una vez en la zona alta del tacómetro, es suficiente para divertirse. Van unas cuantas cifras: 64.5 lb-pie de torque a 8,500 rpm y 113 HP a 10 mil vueltas; si a esto le sumas que pesa solamente 430 libras en orden de marcha, tienes toda la potencia que necesitas para pasar un muy buen rato. **TTL**



FORMULA **DRIFT** PRESENTED BY: BLACKVUE™

# BATTLEGROUND



WATCH ON  
CBS SPORTS NETWORK

## 2016 SEASON SCHEDULE

**ROUND 01** PRO

APRIL 8-9 LONG BEACH, CA.  
STREETS OF LONG BEACH - LONG BEACH GP COURSE

**ROUND 02** PRO PRO2

MAY 6-7 ATLANTA, GA.  
ROAD TO THE CHAMPIONSHIP - ROAD ATLANTA

**ROUND 03** PRO PRO2

JUNE 3-4 ORLANDO, FL.  
UNCHARTED TERRITORY - ORLANDO SPEEDWAY

**ROUND 04** PRO

JUNE 17-18 WALL TOWNSHIP, NJ.  
THE GAUNTLET - WALL SPEEDWAY

**ROUND 05** PRO

JULY 15-16 MONTREAL, CANADA  
CANADA - AUTODROME ST. EUSTACHE

**ROUND 06** PRO

AUGUST 5-6 MONROE, WA  
THROWDOWN - EVERGREEN SPEEDWAY

**ROUND 07** PRO PRO2

SEPTEMBER 9-10 FORT WORTH, TX.  
SHOWDOWN - TEXAS MOTOR SPEEDWAY

**ROUND 08** PRO

OCTOBER 7-8 IRWINDALE, CA.  
FINAL FIGHT - IRWINDALE SPEEDWAY

**JPN ROUND 01** JPN

MARCH 12-13 MIE, JAPAN  
SUZUKA TWIN CIRCUIT

**JPN ROUND 02**

MAY 21-22 FUKUSHIMA, JAPAN  
EBISU NISHI CIRCUIT

**JPN ROUND 03**

AUGUST 20-21 OKAYAMA, JAPAN  
OKAYAMA INTERNATIONAL CIRCUIT

**JPN ROUND 04** JPN

OCTOBER 15-16 SHIGA, JAPAN  
OKUBUKI STREET

FOR MORE INFORMATION, VISIT [FORMULADRIFT.COM](http://FORMULADRIFT.COM)

FOLLOW US FOR EVEN MORE DRIFTING ACTION! @FORMULADRIFT @FORMULAD /FORMULADRIFT

OFFICIAL DASHCAM  
BLACKVUE™  
Over the Cloud



OFFICIAL MILITARY SPONSOR  
AIRFORCE.COM

Ford  
FORD PERFORMANCE

Achilles  
RADIAL

HANKOOK  
driving emotion

NEXEN TIRE

NITTO

automundo

## XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

## WAL\*MART TRANSPORTATION

WAL\*MART | 800.803.7348

- Camiones tractor 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

## LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

## SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

## SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



# ¿BUSCAS EMPLEO?

## BOLSA DE TRABAJO

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

# WANT MOMENTS OR STORIES YOU'LL



SOMETIMES, THE BEST STORIES ARE WRITTEN IN METAL. THE ALL-NEW ROAD GLIDE® SPECIAL MOTORCYCLE WITH THE VENGEANCE PREMIUM PACKAGE IS A PRIME EXAMPLE. HIGH-OUTPUT TWIN CAM 103™ ENGINE, BIG-TIME BRAKING POWER, FULLY LOADED WITH PROJECT RUSHMORE TECHNOLOGY AND TRICKED OUT WITH AGGRESSOR CUSTOM WHEELS, BLACKED OUT FRONT END AND A CHROMED OUT AIRFLOW COLLECTION. SEE YOUR DEALER TODAY. WHERE THE STORY GOES FROM THERE IS UP TO YOU. **LIVE YOUR LEGEND™. GET STARTED AT [H-D.COM/TODAY](http://H-D.COM/TODAY)**

TO REMEMBER,  
NEVER FORGET?



LE SUBIMOS LA POTENCIA.  
TE SUBIMOS LAS PULSACIONES.



## LA LÍNEA IS DE ALTO DESEMPEÑO. MÁS PODEROSA QUE NUNCA<sup>1</sup>

De 0 a 60<sup>2,3,4</sup> un segundo más rápido que su predecesor y con motor turbo, el IS Turbo con 241 caballos de fuerza<sup>2</sup>, hace que cada segundo sea estimulante. Con un 25% más de potencia en el modelo base,<sup>5</sup> el IS 300 AWD con 255 caballos de fuerza<sup>2</sup>, se agarra el camino tan fuerte como tú te agarrarás al volante. Y el IS 350 con 306 caballos de fuerza<sup>2</sup>, seguirá estimulando tus emociones. Todos disponibles en el modelo F SPORT. El Lexus IS. Desempeño, intensificado.



[vidalexus.com](http://vidalexus.com) | #LexusIS

Se muestra el modelo F SPORT. 1. Afirmación basada en la potencia media de la línea Lexus IS del año con respecto a línea Lexus IS del 2016. 2. Clasificaciones logradas utilizando gasolina premium sin plomo con un octanaje de 91 o superior. Si no se utiliza combustible premium, el rendimiento disminuirá. 3. Las cifras de rendimiento son únicamente para la comparación y se obtuvieron con vehículos de prototipo por conductores profesionales utilizando equipos y procedimientos de seguridad especial. No lo intente. 4. Afirmación basada en los 6.6 segundos de tiempo de 0 a 60 del Lexus IS 200t del 2016 con respecto a los 7.7 segundos de 0 a 60 del Lexus IS 250 del 2015. 5. Comparación del modelo base con 255 caballos de fuerza del Lexus IS 300 AWD del 2016 con respecto a los 204 caballos de fuerza del Lexus IS 250 AWD del 2015. ©2016 Lexus.