

# HINO

## Cares

Issue 008

2009 Spring / Dakar Rally

### El Rally Dakar deja HINO apasionada.

Desde 1991, cuando HINO participó por primera vez en esta carrera, hasta 2009, HINO ha cruzado la línea de llegada 18 años seguidos, con muchas victorias.

¿Por qué HINO es tan apasionada por el Rally Dakar?

¿Qué significa el Rally Dakar a HINO?

Esta edición de HINO Cares será "Especial del Rally Dakar", donde se aprenderá más sobre el Rally Dakar y su significado para HINO.



# 18 terminaciones consecutivas en el Rally Dakar

Condiciones extremas nos enseñan mucho. El Rally Dakar es como una “escuela” para nosotros.

Equipo Sugawara de HINO

Conductor, camión N° 1 (511) : Yoshimasa Sugawara

Conductor, camión N° 2 (513) : Teruhito Sugawara



Etap 3, 5 de enero de 2009 (Puerto Madryn-Jacobacci)  
Camión N° 1 conducido por Yoshimasa Sugawara



Etap 13, 16 de enero de 2009 (La Rioja-Cordoba)  
Camión N° 2 conducido por Teruhito Sugawara



Las discusiones calentadas son comunes durante las reuniones tácticas diarias



Antes de la partida, los Sugawaras se relajan gracias a su larga experiencia



Yoshimasa Sugawara



Descansando en el bivouac después de atravesar los Andes a una elevación de 4.200 m

“Cuando uno está compitiendo en el Rally Dakar, nunca sabe lo que pasará en el próximo instante. No hay tiempo ni para pestañear durante las más de 10 horas de conducción por día. La razón por la cual pudimos terminar fue mi fuerte deseo de no decepcionar a los que nos habían soportado. Busqué siempre mantener este compromiso cerca de mi corazón”, dijo Teruhito Sugawara, conductor del camión N° 2 en el Equipo Sugawara de HINO. El camión de la serie HINO 500 de Teruhito llegó en segundo lugar en la categoría de camiones con menos de 10 litros en el Rally Dakar de 2009, que atravesó el continente Sudamericano entre Buenos Aires, Argentina y Valparaíso, Chile.

Se dice que el Rally Dakar es el deporte del motor más difícil del mundo, donde los competidores corren un recorrido de aproximadamente 10.000 km sobre un período de varias semanas. HINO ha competido en esta carrera con el Equipo Sugawara desde 1991. Desde entonces, en este rally donde aproximadamente la mitad de los competidores abandonan la competencia sin terminarla, HINO y el Equipo Sugawara han terminado todas las 18 carreras en que han tomado parte. Además, HINO también ha vencido el campeonato general en la categoría de camiones en 1997, y ha vencido el segundo lugar general en 5 ocasiones. Con 26 ingresos en el Rally Dakar en su poder, Yoshimasa Sugawara, el líder del Equipo Sugawara de HINO, tiene el récord del mayor número de ingresos y del mayor número de terminaciones consecutivas en el Rally Dakar. Con fuertes manos que no demuestran su edad – 67 años – Yoshimasa toma el casco del camión N° 1. Le preguntamos cuál de las carreras del Rally Dakar con HINO le impresionó más. La respuesta de Yoshimasa y de su hijo Teruhito fue inequívoca, “Dakar 2009”. Por la primera vez en la historia de este rally, la carrera se realizó en Sudamérica. Todo, desde los patrones climáticos, terreno y elevación cambió drásticamente de lo que habíamos probado anteriormente en el continente africano. Aunque el Rally Dakar haya sido llamado la carrera más dura del mundo, la competencia de este año ha llevado eso a otro nivel más alto. La propia ruta de la carrera, que llevó a los conductores a través de las llanuras de Patagonia, desierto de Atacama, y desfiladeros de los Andes, exige el máximo de los competidores, sin ahorrar los dos conductores del Equipo Sugawara de HINO. El camión N° 1 conducido por Yoshimasa se atascó y se inmobilizó en las dunas de arena debido a un problema en el tren de transmisión. Uno que nunca se rinde, Yoshimasa y su navegador palearon durante 14 horas y finalmente pudieron escapar de la arena. El camión N° 2

también tuvo problemas con el tren de transmisión varias veces en el terreno áspero. Como ha observado Yoshimasa, “Nunca había visto un camión volver al bivouac sin parachoques y guardabarros”, este Dakar 2009 debe tener sido la carrera más dura en la historia de este rally. El hecho de que ambos camiones HINO pudieron cruzar la línea de llegada por la 18va vez en tales condiciones es la prueba de la fuerte convicción entre los miembros del equipo para trabajar juntos como un equipo, reflejando el compromiso de Teruhito de “no decepcionar a los otros”, así como el espíritu de “no rendirse nunca” de los mecánicos de HINO, quienes trabajaron hasta muy tarde para reparar los camiones averiados.

Durante nuestra entrevista, Yoshimasa se refirió al Rally Dakar como una “escuela”, reflejando la multitud de cosas que se pueden aprender en tales duras circunstancias. Yoshimasa dijo, “Me gustaría de continuar trabajando duro para comunicar cosas como el espíritu de tomar un desafío, no rendirse nunca, y la importancia de comunicación a la generación más joven.” En estas fuertes palabras, seguramente podremos ver al Equipo Sugawara de HINO en la próxima carrera, batiendo su récord del número de terminaciones.



Teruhito (izquierda) y Yoshimasa (derecha) en su oficina en Tokio



# Camión HINO del Dakar 2009

## El nuevo Pequeño Monstro es el producto de nuestros desafíos sin precedentes.

Yasushi Nakamura, División de Piezas y Servicio del Extranjero;  
Shigetoshi Kudo, División de Piezas y Servicio del Extranjero;  
Junpei Morita, División de Ingeniería de Producción y Planeamiento de Vehículos



El Pequeño Monstro. Si es un aficionado al Rally Dakar, probablemente sabrá que éste es el alias dado al camión de carreras de HINO que atraviesa los duros caminos del Rally Dakar. Los competidores de HINO en el Rally Dakar nunca abandonaron, debido a problemas mecánicos, ninguna de las 18 carreras en las cuales compitieron. Basado en la serie HINO 500, que es renombrada por su buena durabilidad, creemos que este camión de servicio mediano compite con fiereza contra camiones monstruos más grandes, y es temido por sus rivales como el "Pequeño Monstro".

Para mejorar el desempeño del Pequeño Monstro hasta un nivel adecuado a su alias, el camión para el Rally Dakar de 2009 ha sido modificado hasta un grado nunca visto antes. "Las regulaciones del Rally Dakar se revisan cada año, y una nueva categoría de vehículo ha sido creada este año. Siempre en búsqueda de nuevas posibilidades, tomar parte en esta categoría no fue una tarea difícil para el Equipo Sugawara de Hino" dijo Yasushi Nakamura, uno de los mecánicos en el Rally Dakar de 2009. Para esta entrevista, tenemos otros dos mecánicos de HINO, Shigetoshi Kudo y Junpei Morita. "La principal diferencia desde los camiones anteriores para el Rally Dakar es la posición del motor. Los camiones, que se utilizan típicamente para propósitos comerciales, tienen su motor montado en la frente para aumentar el espacio de carga en la parte trasera. Para esta carrera, hemos desplazado el motor unos 420 mm. hacia atrás para crear una configuración de motor mediano" dijo Morita. Hay una razón importante para esto. Al desplazar el motor — un componente pesado — para cerca del centro del vehículo, los diseñadores pueden optimizar el equilibrio entre el peso delantero / trasero, mejorando la estabilidad y el manejo. "En términos simples, el camión queda más fácil de conducir" dijo Kudo. Esto se resume en el comentario de Teruhito Sugawara después de una conducción de prueba: "El camión se comportó de manera totalmente

diferente durante los saltos y cuando se sometió a impactos. Es indudablemente un camión de carreras mejor." Sin embargo, desplazar el motor hacia atrás no es una tarea fácil de acuerdo con Morita, "Se debe rehacer toda la configuración del cableado y de la tubería. También hemos desplazado la caja de transferencia, y extendido la distancia entre ejes para mejorar la estabilidad general y obtener un comportamiento más estable del camión." Estas modificaciones se llevaron a cabo basadas en la contribución significativa del Equipo Sugawara de HINO — las personas que saben más que nadie sobre el HINO 500 Series en las condiciones de carrera — y después de numerosas pruebas y errores. Además a esta nueva posición del motor, el camión para el Rally Dakar de 2009 fue diseñado para reducir la formación de bolsas de aire entre la cabina y la carrocería trasera, así como para disminuir la turbulencia trasera para obtener una mejor aerodinámica. También se eliminaron el panel frontal y la puerta trasera para reducir el



10 de enero en Valparaíso, reemplazando el diferencial delantero



Examinando la manera más eficaz de trabajar - Estas preparaciones también son una parte crucial del trabajo de reparación



El personal de HINO sin dormir mucho por varias noches



10 de enero en Valparaíso, utilizando los suministros limitados para hacer una ménsula

peso considerablemente. Éstas son simplemente algunas de las ideas incorporadas en el más reciente camión de carreras. Como resultado, HINO pudo obtener su 18va terminación consecutiva en el Rally Dakar. Por lo tanto, en condiciones de carrera reales, ¿Cómo se salió el Pequeño Monstro después de tales modificaciones? "El camión se comportó particularmente bien en el desierto. Se mostró bien equilibrado, incluyendo el equilibrio de su peso. Creo que trechos más largos de desierto benefician los camiones HINO (Nakamura)." "El equilibrio general fue muy bueno y creo que

podemos mejorarlo aún más poniendo a punto algunos detalles adicionales (Kudo)." "Hay muchas cosas que sólo percibimos con el comienzo de la carrera. Ahora ya sabemos qué esperar (Morita)." Durante nuestra entrevista, nos impresionó el brillo en los ojos de estos tres hombres. La pasión y el espíritu del desafío que llevó a las modificaciones no sólo tuvieron el efecto de aumentar el potencial del camión de carreras, pero también de aumentar la motivación del personal de HINO. Esta entrevista nos hizo comprender la razón por detrás de la continua participación de HINO en el Rally Dakar.



El Pequeño Monstro listo para salir al circuito Off-Road gracias al mantenimiento meticuloso por el personal de servicio

# Aprendiendo de las lecciones del Dakar

## El Dakar nos ha enseñado el significado de explorar siempre lo que podemos hacer ahora y el de tratar de dar nuestro mejor.

Yoshimitsu Yaguchi, División de Piezas y Servicio del Extranjero  
Tsuguo Kameda, División de Piezas y Servicio del Extranjero  
Kei Sato, División de Piezas y Servicio del Extranjero

El Rally Dakar no es simplemente una competencia entre camiones de carreras. ¿Cómo poner el camión a punto para conquistar la victoria? ¿Cómo lo controlamos? ¿Qué ruta debemos tomar? ¿Cómo enfrentamos los problemas imprevistos? ¿Cómo encontramos la mejor solución bajo limitaciones de tiempo y en condiciones adversas? Las respuestas a estas cuestiones requieren el juzgamiento "humano", así como pasión y firmeza. Visto desde esta perspectiva, se puede decir que el Rally Dakar es una competencia entre personas; una prueba de "capacidades humanas" en condiciones extremas. Sentimos esto fuertemente después de hablar con un gran número de participantes del Rally Dakar para reunir la información para esta edición de HINO Cares. El HINO 500 Series es conocido por su durabilidad y potencial de performance. Ha batido su propio récord terminando 18 Rallies Dakar seguidos, y creemos que ha mostrado su superioridad como un camión. Éste es un hito que sólo pudimos conseguir gracias a las capacidades, pasión y trabajo en equipo mostrados por el conductor y navegador, así como a los mejores mecánicos de HINO, un gran número de funcionarios de HINO que no pudieron tomar parte realmente en la carrera, pero que no escatimaron esfuerzos para soportar el equipo, y los distribuidores HINO a través del mundo.

Estamos aquí hoy en la sala de teleconferencia en la oficina central de HINO con tres funcionarios de HINO que ya participaron en el Rally Dakar como gerentes de los mecánicos. Ellos son Yoshimitsu Yaguchi y Kei Sato de la División de Piezas y Servicio del Extranjero, y Tsuguo Kameda, que es el responsable del entrenamiento HR en la misma división. Sato, que actualmente trabaja en Detroit, EE.UU., se unirá a nosotros vía la teleconferencia. Reencontrándose después de un largo tiempo, los tres tuvieron muchas recordaciones para compartir sobre el Rally Dakar. Kameda, que ha tomado parte de seis Rallies Dakar, el mayor número entre los tres, reflexionó sobre la carrera y dijo, "Muchas veces, los funcionarios de las empresas extranjeras, nuestros adversarios, simplemente se juntaban en la tienda de HINO para charlar. Esto probablemente ocurría porque siempre damos mucha importancia a la comunicación ante todo. Como los participantes sólo podrían traer la cantidad mínima de piezas y suministros, si le faltaba un perno o tuerca a alguien, era una costumbre entre nosotros de tomar prestado o prestar piezas, aún siendo adversarios. De esta forma, aprendí la importancia de la conexión entre las personas en el Rally Dakar." Yaguchi, que ha tomado parte en cinco carreras dijo, "A medida que la carrera se desarrolla, siento mezclarme con las personas locales y con el ambiente. El año siguiente, las personas locales me recordarán. ¿Qué más puedo pedir?" Escuchando estos relatos, empezamos a creer que esta carrera, que se considera una de las carreras más duras del mundo, quizás podría ser hasta la mayor carrera del mundo en el sentido de que las personas prueban la cordialidad humana al cruzar las diversas fronteras nacionales.



Kameda, durante el entrenamiento HR



Yaguchi, trabajando como Gerente Asistente en el Americas Oceania Regional Service Group



Sato, trabajando actualmente en Detroit, EE.UU.



En Zouerat. Kameda y Yaguchi concentrándose en su trabajo, Rally Granda-Dakar en 1996



Tsuguo Kameda

Yoshimitsu Yaguchi



Sato con sus ojos serios, Atar, Mauritania



Sato reparando un camión, Er Rachidia, Marruecos



Rally Lisboa-Dakar en 2007



Yaguchi (izquierda) y Kameda (derecha), Sato con nosotros vía teleconferencia desde Detroit

¿Qué otras cosas ha aprendido en el Rally Dakar? "Haga lo mejor que pueda en aquel momento. Aunque el camión sufra una avería o usted no tenga la pieza requerida, hay que poner el camión en marcha," dice Sato mientras Yaguchi y Kameda asientan con la cabeza. "Soy el responsable por las instrucciones técnicas a los entrenadores de todo el mundo que vienen a nuestro centro de entrenamiento. Lo que siempre enfatizo es que si un camión comercial queda fuera de servicio aunque fuera sólo por un día, eso representaría una pérdida para el negocio. Una de las cosas más importantes es hacer lo que se pueda — aunque sean medidas provisionales si se requiere — de forma que el camión no quede inoperable ni por un día y el cliente pueda continuar su negocio; lo mismo que hacemos en el Rally Dakar", dice Kameda. HINO ve sus clientes más allá de sus camiones. Nuevamente, sentimos fuertemente cómo es importante el enlace entre las personas.

El Rally Dakar — donde las personas compiten a través de un medio, su camión de carrera — es una carrera que nos enseña la importancia de comunicación y la conexión para que cada uno dé el máximo que pueda. Esta atmósfera se transmite no sólo a los participantes, pero también al público. Y quizás esta es la razón por la cual la carrera se llama la "carrera más dura del mundo" y continúa a ser popular por tanto tiempo.

# La razón por la cual HINO continúa aceptando el desafío al Rally Dakar

## El Rally Dakar es uno de los pilares de la marca HINO.

Tsunehiko Fujii, Director Ejecutivo Sénior, Miembro del Consejo de Administración



Finalmente alcanzaron el gol en Buenos Aires el 18 de enero de 2009



En la fiesta de despedida realizada en la oficina de HINO el 10 de diciembre de 2008

“Como saben nuestros lectores, HINO es un fabricante de camiones y de otros vehículos comerciales, lo que significa que los productos que fabricamos son bienes de capital, más que bienes de consumo. Son herramientas que nuestros clientes emplean continuamente para dirigir sus negocios, que no deberían romperse fácilmente, y en el caso de cualquier avería, se los deberían reparar inmediatamente. En otras palabras, se debe garantizar su fiabilidad. El Rally Dakar nos da la oportunidad de probar la fiabilidad de los camiones HINO en condiciones extremas. Mientras ésta es la principal razón por la cual HINO continúa compitiendo en el Rally Dakar, no es la única. El Rally Dakar también es un proyecto importante en el cual todos los individuos involucrados en HINO pueden dedicarse de todo corazón para realizar sus sueños. Es una medida de la extensión a la cual podemos unirnos para lograr un solo objetivo.” HINO comenzó a competir en el Rally Dakar en 1991 como parte de una serie de eventos conmemorativos para celebrar el 50 aniversario de HINO en 1992. Mientras se canceló la carrera de 2008 debido a tensiones políticas en el país anfitrión, HINO ha competido en todas las 18 carreras desde 1991. El comentario anterior por Tsunehiko Fujii, director ejecutivo sénior de HINO, resume las razones por las cuales HINO ha continuado compitiendo.

Las tecnologías de camiones deben continuar desarrollándose — la eficacia económica mediante la mejora del consumo de combustible, la durabilidad para vidas de servicio más largas, el desempeño seguro para reducir los riesgos de accidentes antes que ocurran, el confort y facilidad de conducción en la cabina, el nivel de rendimiento que asegura la conducción potente aún en terrenos ásperos, y la conformidad ambiental por la reducción de emisiones — porque los camiones son la clave para las operaciones logísticas. Hay una multitud de desafíos que deben superarse para atender las necesidades de nuestros clientes que son cada vez mayores y más diversificadas. Nunca nos rendimos, pase lo que pase. Continuamos aceptando todos los desafíos. Creemos que las numerosas y renombradas tecnologías de HINO nacieron de estas fuertes convicciones y de nuestra pasión. Se puede ver este espíritu de desarrollo por los desafíos que HINO toma en el Rally Dakar. “¿Cómo podemos aumentar el potencial de HINO en el área

de desarrollo tecnológico? Queremos que nuestros ingenieros prueben estos desafíos. No sería posible conseguir ninguna de las innovaciones tecnológicas en los camiones — desde la conformidad con las regulaciones de emisiones hasta el desarrollo de trenes de transmisión híbridos — sin tales desafíos. El Rally Dakar requiere que las personas tomen desafíos en condiciones extremas, donde no se sabe lo que acontecerá. De esta forma, esto nos da oportunidades claras” dice Fujii, notando que la experiencia en el Rally Dakar es un tesoro para el personal de HINO y para HINO como un todo. “Solamente algunos de los mecánicos son capaces de tomar parte en el Rally Dakar. Cada año, tenemos que seleccionar los mecánicos entre un gran número de candidatos. Este deseo de tomar parte en el Rally Dakar, y la pasión de estos mecánicos para mejorar sus habilidades ha generado la aparición de “super-mecánicos” en el sentido verdadero de la palabra. También estamos contentos en saber que nuestros distribuidores, concesionarios, clientes y patrocinadores continúan a soportar nuestros esfuerzos. Aún las personas en los mercados donde no tenemos una presencia asocian la marca HINO con el Rally Dakar, y muchos distribuidores extranjeros nos animan. El Rally Dakar es un pilar integral para el marketing de la marca HINO en el extranjero.”

Con respecto a los futuros planes de HINO para competir en el Rally Dakar, Fujii dijo, “La cultura del deporte del motor y cuestiones ambientales son contradictorias en varios niveles. La cultura es una parte indispensable en nuestras vidas, ¿pero cómo podemos armonizar el deporte del motor con la ecología? Éste es un desafío difícil, pero uno que debemos enfrentar. En este respecto, el desafío de HINO debería ser mejorar nuestro desarrollo tecnológico en el futuro, y crear una constitución corporativa que nos permita buscar activamente nuevas oportunidades.” En la constante búsqueda por innovaciones tecnológicas, HINO continuará compitiendo en el Rally Dakar con una visión de su propio futuro allá de la línea de llegada. Para concluir nuestra entrevista, Fujii dijo, “Tenemos la intención de competir en el Rally Dakar siempre que se realice la carrera.”



Tsunehiko Fujii, Director Ejecutivo Sénior



Equipo Sugawara de HINO con los camiones de carreras recién diseñados para el Rally Dakar de 2009

# Comentarios sobre la participación de HINO en el Rally Dakar por los distribuidores de soporte

## La pasión de los benefactores da fuerzas a HINO para alcanzar el gol.

Los nombres en los cuerpos de los camiones del Rally Dakar de HINO representan más que una lista de nuestros patrocinadores. Cada uno de estos nombres expresa la pasión del patrocinador por la carrera, que también es lo que impulsa a HINO. De los nuevos patrocinadores que han mostrado apoyo al Equipo Sugawara de HINO, nos gustaría de presentarles los comentarios de cuatro distribuidores extranjeros de HINO:

\*Los nombres de los distribuidores están enumerados en orden alfabético.

### Chile / Eduardo Avayú G. / Vicepresidente Indumotora

Tenemos el honor de tener tomado parte en este Rally Dakar como un patrocinador. Como representante de nuestra empresa y como un hincha del equipo HINO, ésta fue una oportunidad que no podríamos perder. Deseábamos proclamar con orgullo: "¡Éste es nuestro camión!" El mercado de camiones de Chile tiene muchas demandas. Creo que los chilenos reconocerán la alta calidad de los camiones HINO mientras HINO continúe compitiendo en el Rally Dakar.



Eduardo Avayú G

### Hong Kong / Patrick Lee / Director Ejecutivo Crown Motors Ltd.

Las personas de Hong Kong también están orgullosas de la participación continua de HINO en el Rally Dakar. Ésta es la razón por la cual las personas ven HINO como una marca que representa Asia. Al patrocinar la carrera este año, esperamos elevar el reconocimiento de los esfuerzos de HINO y del Rally Dakar en Hong Kong. Estamos muy entusiasmados en sentir como se fuésemos un miembro del Equipo Sugawara de HINO.



Patrick S. Lee (izquierda) y Ernest Wong (derecha)

### India / Hiroshi Nakamura / Director Ejecutivo y CEO Hino Motors Sales India Pvt. Ltd.

Creo que competir en el Rally Dakar es una manera efectiva de construir la marca HINO, debido a las severas condiciones del rally que demandan la mejor calidad del producto y el máximo desempeño del equipo de apoyo. Deseamos comunicar a nuestros clientes y distribuidores el desempeño excelente y la calidad de los productos HINO, así como la confianza y pasión de HINO, y la funcionalidad de nuestros productos. Además, también deseamos que esta carrera dé más confianza en la marca HINO a nuestros empleados.



Hiroshi Nakamura

### Tailandia / Yoshinori Noguchi / Presidente Hino Motors Sales (Thailand) Ltd.

La determinación de HINO para tomar parte en el Rally Dakar y el coraje de los miembros del equipo representan nuestro "honor" y "esperanza" para el futuro de HINO. Creo que el desafío de HINO al Rally Dakar no sólo nos permite probar la durabilidad, robustez y tenacidad de los camiones HINO, pero también comunicar el hecho de que HINO es una marca internacional. Espero que HINO continúe a competir en el Rally Dakar.



Yoshinori Noguchi

# HINO Eco Driving

Conducción Eco para maximizar el potencial del camión HINO

Parte 4: Consejos para mejorar la eficiencia del combustible en inspecciones de rutina

Éste será el último artículo de la serie "consejos para una conducción eficiente en el uso de combustible". Se recordarán que ninguno de los consejos de eficiencia de combustible que hemos dado en las últimas ediciones — "Consejos para la partida y aceleración", "Consejos al conducir" y "Consejos al desacelerar" — implicó técnicas complicadas. En este artículo final, nos gustaría de enfocar sobre los consejos de eficiencia de combustible que cualquier conductor puede incorporar en sus "inspecciones de rutina". Como los otros, estos son consejos simples que uno puede empezar a utilizar inmediatamente. Esperamos que ustedes lleven estos consejos a la práctica, junto con los consejos de eficiencia que hemos dados en las tres últimas ediciones (Sírvense leer las ediciones anteriores para los detalles). Mediante la simple incorporación de una mente enfocada al ahorro de combustible en su rutina, créame que usted será capaz de maximizar el potencial de ahorro de combustible de los camiones HINO.

Primero, nos gustaría de examinar los diez tipos más frecuentes de averías en la carretera (Tabla 1)\*1. Como se puede ver, mientras los neumáticos desinflados estén en el tope de la lista, hoy nos gustaría de dirigirles la atención a otras áreas. Además de "neumáticos desinflados", se puede percibir otras averías tales como "falta de arranque", "falta del sistema de carga", falla del sistema de iluminación, "fugas de aire", "fugas del fluido refrigerante del motor", "daño de la correa" y "sobrecalentamiento" — todos de las cuales, creemos, pueden evitarse por la ejecución de las inspecciones de rutina. Antes de continuar, queremos que nuestros lectores reconozcan la importancia de las inspecciones de rutina diarias para reducir las averías en la carretera, que en última instancia, pueden tener un afectar la línea de rentabilidad de un negocio. En la Tabla 2\*\* se muestra la relación entre la presión del neumático y el consumo de combustible. Una gran cantidad de deformaciones de los neumáticos ocurre en presiones inferiores a la especificada. Esto lleva al aumento de resistencia al rodamiento y, por consiguiente, a la reducción de la economía de combustible. Una simple reducción de 10% de la presión del neumático resulta en una disminución de 4% de la eficiencia del combustible\*\*3. Por lo tanto, creemos que incluir la verificación y ajuste de la presión de los neumáticos en sus inspecciones de rutina es una manera simple de conservar combustible. Además, creemos que mantener la presión adecuada de los neumáticos en general ayuda a prolongar la vida de los neumáticos y, por lo tanto, esto es algo que se debe verificar todos los días.

Nos gustaría de describir algunos otros puntos en sus inspecciones de rutina para obtener la eficiencia del combustible. Creemos uno de estos puntos es mantener su filtro de aire limpio. Un filtro de aire obstruido

puede disminuir la cantidad de admisión de aire, que por su vez tiene un efecto adverso en la combustión, reduciendo así la eficiencia del combustible. Los estudios conducidos por HINO muestran que los filtros obstruidos pueden causar una disminución aproximada de 3% de la eficiencia del combustible\*\*4. En otras palabras, simplemente mediante la inspección de rutina y limpieza o reemplazo de su filtro, creemos que podrá eliminar un obstáculo para mejorar la eficiencia del combustible. Y cuando reemplace el filtro, recomendamos que utilice piezas genuinas de HINO para la fiabilidad del motor y eficiencia del combustible.



La inspección continua en el bivouac ayuda a alcanzar el gol

Nuestro próximo tópico en términos de mejorar la eficiencia del combustible mediante las inspecciones de rutina es el cambio del aceite. Creemos que la eficiencia del combustible puede disminuir 1-2% si se utiliza el aceite por más tiempo que su vida de servicio\*\*5. Utilizar el aceite viejo no sólo puede tener un efecto adverso sobre la eficiencia del combustible, pero también puede afectar la vida de servicio del motor. Creemos que ésta es la razón por la cual el cambio del aceite es crucial. Cuando cambie el aceite, recomendamos que utilice aceite genuino de HINO para el rendimiento y eficiencia del combustible. El Equipo Sugawara de HINO continúa batiendo su récord para las terminaciones consecutivas en el Rally Dakar. Ni que decir tiene, sin las inspecciones meticulosas conducidas cada noche en el bivouac, ellos no serían capaces de terminar la carrera más dura del mundo. Se puede decir lo mismo para los camiones que vemos en las calles. Mediante las inspecciones de rutina, creemos que se puede mantener la eficiencia del combustible del camión, así como se puede encontrar problemas potenciales que podrían llevar a averías. Creemos también que esto, por su vez, permite que se reduzca las averías en la carretera que afectan la línea de rentabilidad de un negocio. Creemos que el camino para la eficiencia económica y del combustible se pavimenta con estas simples rutinas. Como ya saben, ninguno de los consejos de eficiencia del combustible que hemos dado en las 3 ediciones anteriores y éste implicaron técnicas complicadas. Todo lo que deben hacer para obtener estos beneficios es tener estos puntos en mente y llevarlos a la práctica.

Tabla 1: Problema en el camino – 10 peores Problemas que pueden evitarse por la inspección diaria

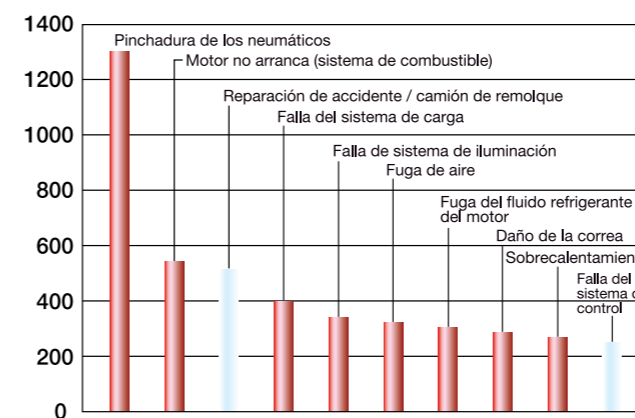
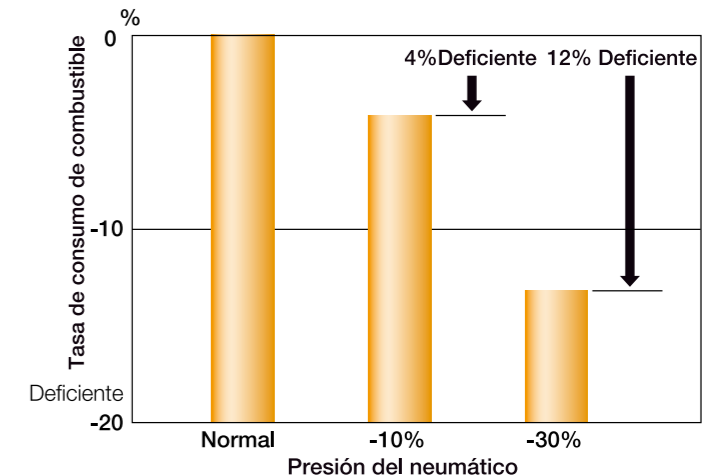


Tabla 2: Mantenga la presión especificada del neumático



Fuente: Datos medidos por Hino Motors, Ltd. \*1,2,3,4,5 No siempre el resultado puede ser constante, ya que depende de las condiciones de conducción.

# Retrospectiva de los 18 Rallies Dakar pasados

Ha cruzado la línea de llegada 18 años seguidos desde su primera participación en la carrera. Venció todos los premios en la categoría de camiones por primera vez en la historia en 1997.

En 1991, HINO se convirtió en el primer fabricante japonés de camiones a entrar en el Rally Dakar. Y desde entonces, HINO ha completado todas las 18 carreras de Dakar en las cuales ha tomado parte. En 1997, HINO sorprendió el mundo, convirtiéndose en el primer equipo a hacer el 1-2-3 en la categoría de camiones. Desde entonces, HINO ha sido el subcampeón por 5 años, y se ha convertido en uno de los principales equipos en la categoría.

Además, HINO venció el campeonato por 7 años consecutivos en la clase de menos de 10 litros, que se realizó de 1996 a 2002. En 2007, venció nuevamente el campeonato de la clase. Y este año, en el primer Rally Dakar que se realizó en Sudamérica, HINO venció el segundo lugar en la categoría. En esta edición, nos gustaría de revisar los primeros pasos de HINO en el Rally Dakar.

Ingreso	Año	Ruta	Distancia (km)	Vehículo	Resultado (Categoría de camiones/categoría de menos de 10 litros)
18	2009	Buenos Aires - Buenos Aires	9.579	Hino 500 Series	14° y 26°/2° y 6°
—	2008	Cancelado	—	—	—
17	2007	Lisboa - Dakar	7.915	Hino 500 Series	9° y 13°/ <b>Campeón</b> (sólo se reconoció el campeón)
16	2006	Lisboa - Dakar	9.043		5° y 7°/Sin competencia de la categoría
15	2005	Barcelona - Dakar	8.956		2° y 6°/ <b>Campeón</b> (sólo se reconoció el campeón)
14	2004	Clermont - Ferrand - Dakar	10.411		5°/Sin competencia de la categoría
13	2003	Marseille - Sharm El Sheikh	8.602		5°/Sin competencia de la categoría
12	2002	Arras - Madrid - Dakar	9.440		3°/ <b>Campeón</b> (7° campeonato consecutivo de la categoría)
11	2001	Paris - Dakar	10.873		2°/ <b>Campeón</b>
10	2000	Paris - Dakar - Cairo	7.880		5°/ <b>Campeón</b>
9	1999	Granada - Dakar	9.441		4°/ <b>Campeón</b>
8	1998	Paris - Granada - Dakar	10.570		2°/ <b>Campeón</b>
7	1997	Dakar - Agades - Dakar	8.051		<b>Campeón</b> , 2° y 3°/ <b>Campeón</b> , 2° y 3° (Primer 1-2-3 en la categoría de camiones)
6	1996	Granada - Dakar	7.579		6° y 11°/ <b>Campeón</b> y 2°
5	1995	Granada - Dakar	10.067		2°/Sin competencia de la categoría
4	1994	Paris - Dakar - Paris	13.398		2°/Sin competencia de la categoría
3	1993	Paris - Dakar	8.877		6°/Sin competencia de la categoría
2	1992	Paris - Sirte - Cape Town	13.015		4°, 5°, 6° y 10°/Sin competencia de la categoría
1	1991	Paris - Tripoli - Dakar	9.186		7°, 10° y 14°/Sin competencia de la categoría (Primer ingreso por un fabricante japonés de camiones)



## Hino Motors, Ltd.

Address: 1-1 Hinodai 3-chome, Hino-shi, Tokyo, 191-8660, Japan

Global Site: <http://www.hino-global.com>

HINO's Dakar Rally Site: <http://www.hino-global.com/dakar>



©Hino Motors, Ltd. Todos los derechos reservados. Ninguna parte de esta publicación podrá reproducirse, copiarse o transmitirse de ninguna forma ni por ningún medio.

Printed in Japan