

¡El equipo ha marcado su 25ª Terminación en el Rally Dakar! En esta edición, además de los reportes acerca del Rally Dakar 2016, también presentaremos una columna expandida de Cool Japan.

consecutivo en la Clase de Menos de 10 litros en la Categoría de Camiones!



El EQUIPO SUGAWARA DE HINO vence el 7º Campeonato Consecutivo

en la Clase de Menos de 10 litros de la Categoría de Camiones en el Rally Dakar 2016

El equipo también celebra su 25ª terminación consecutiva desde su primera entrada en la carrera

El Rally Dakar: Creemos que sólo mencionar este nombre es suficiente para hacer que los corazones de muchos de nuestros lectores latan más rápido. Llevando a los participantes bajo condiciones extremas sobre una distancia de 10.000 kilómetros durante un período de dos semanas—en que casi la mitad de los participantes nunca llegan a la línea de llegada a pesar de sus esfuerzos valientes—este rally es realmente el más tortuoso evento deportivo del planeta.

Este año, Hino ha conseguido la hazaña histórica de cruzar la línea de llegada en todos los 25*1 eventos del Rally Dakar que ha participado desde su primera entrada en 1991. Y como si eso fuera poco, el equipo también venció su séptimo campeonato consecutivo en la Clase de Menos de 10 litros.

El Rally Dakar 2016, que marcó la 25ª entrada de Hino en el rally, se celebró

en Argentina y Bolivia, entre el 2 y el 16 de enero de 2016. Con un total de 347 entradas—de las cuales 55 fueron camiones—los participantes corrieron un total de 9.039 kilómetros: 4.320 kilómetros de segmentos cronometrados y 4.719 kilómetros de segmentos de enlace.

Debido a las previsiones del fenómeno de El Niño, el itinerario no incluyó los extensos desiertos de Chile o Perú, ya que estos países cancelaron su candidatura para albergar el rally este año. Pero esto no significa que se redujo la intensidad del Rally Dakar de cualquier modo. En los principales campos de batalla en los Andes y en los pampas, los pilotos fueron desafiados con carreteras de montaña sinuosas y con "fesh-fesh" (arena fina en polvo), en trayectos estrechos con muy poco espacio para maniobras.

Este año, una vez más Hino se unió al Equipo Sugawara—dirigido por Yoshimasa y Teruhito Sugawara, padre e hijo—para participar en la carrera como el EQUIPO SUGAWARA DE HINO. Yoshimasa Sugawara retiene un récord en el Libro Guinness de Récords Mundiales como el piloto con más inscripciones en la historia del Rally Dakar. Con su participación este año, él ha extendido su propio récord para 33 inscripciones consecutivas*².

Cuatro de los mecánicos del equipo fueron candidatos de concesionarios de Hino de todo el mundo y fueron elegidos por su excepcional habilidad y pasión por su trabajo.

Una vez más los camiones Hino del Rally Dakar deslumbraron de manera espectacular. Los camiones se fundaron en camiones HINO500 Series, conocidos en el mundo entero por su durabilidad.

Los aficionados del Rally Dakar probablemente saben que estos camiones se conocen por "Pequeños Monstros". Fiel a su apodo—dado a los camiones Hino del Rally Dakar por su fuerza que va en contra su altura baja y estructura pequeña de camión de servicio mediano y por enfrentar camiones monstros más grandes—el camión de este año fue construido a partir de los camiones 2015 y presenta un motor mejorado y una suspensión actualizada. El equipo también redujo 300 kilogramos de peso de los vehículos a fin de atender a la demanda de velocidad del Rally Dakar en los últimos años.

En la etapa del circuito cerrado en el 12 de enero, que comenzó y terminó en Belén, Argentina, el equipo tuvo la oportunidad de mostrar lo que estos camiones actualizados son capaces de hacer. Con cauces secos y dunas de arena cubiertos con manchas de hierba, el terreno de esta etapa evocaba mucho a los desiertos del África Septentrional. Mientras esta etapa presentaba un riesgo elevado de sobrecalentamiento debido al calor por arriba de 40°C y a la mayor resistencia de conducción del terreno, con la consecuente reducción de la velocidad, Teruhito Sugawara aprovechó al máximo la movilidad de su camión HINO500 Series para consequir un rendimiento fenomenal.





En ese día, su Coche 2 registró el noveno mejor tiempo hasta la línea de llegada en la categoría general de Camiones (el mejor en la Clase de Menos de 10 litros), haciendo ésta la primera etapa del año en la cual el equipo terminó en los 10 mejores.

El Rally Dakar de este año fue el reto más abrumador hasta ahora. Al final de la tortuosa carrera de más de 9.000 kilómetros, sólo 84 motocicletas, 23 cuadriciclos, 66 autos y 41 camiones consiguieron cruzar la línea de llegada en Rosario, con una tasa de terminación de 62%. Y mientras los rendimientos de los dos camiones del EQUIPO SUGAWARA DE HINO hablan por sí mismos, cabe destacar el rendimiento del Coche 2, conducido por Teruhito Sugawara y competiendo con más de 50 camiones en la categoría—muchos de los cuales equipados con motores con una cilindrada casi dos veces la de los camiones Hino—que se puso a una corta distancia de sus rivales en el grupo líder, tal cuando registró temporalmente el cuarto mejor tiempo en el punto de control de la etapa 10.

En el ranking general, el Coche 2 ascendió de su 16º lugar del año pasado al 13º lugar este año, y venció la Clase de Menos de 10 litros por el séptimo año consecutivo. Yoshimasa Sugawara terminó en 31º lugar en la clasificación general y en 2º lugar en su clase, logrando una victoria de uno-dos al equipo en la clase, tal y como hizo el último año y el año anterior.

Por favor, visite también el sitio global de Hino (www.hino-global.com), donde podrá leer todo acerca del increíble rendimiento del EQUIPO SUGAWARA DE HINO en el Rally Dakar 2016.

*1: Ésta fue la 25° terminación de la empresa en la carrera desde 1991, sin incluir 2008, cuando la carrera fue cancelada debido a una inestabilidad política.









SKTS Enterprise / Malasia | Sr. K. Sungra / Gerente General



"Nuestra compañía transporta principalmente productos alimenticios. Nuestros camiones frigorificos transportan productos del mar y masas, así como productos de Starbucks y Subway. Solíamos operar camiones de otro fabricante, pero ahora, gracias a la ayuda que obtuvimos de nuestro concesionario Hino, creo que Hino es la mejor opción para nosotros.

"Yo trabajaba en McDonalds, donde tuvo la experiencia con camiones Hino por 20 años y, por eso, sabía lo

bueno que eran esos camiones. Yo ya pensaba en comprar los camiones Hino desde cuando fundé esta compañía en 1997. Los camiones Hino son duraderos y robustos. Usted puede utilizarlos por muchos años siempre y cuando realice su mantenimiento de manera adecuada.

"Un punto importante a considerar al determinar un fabricante de camiones con el cual usted debe asociarse, además del rendimiento de sus productos, es la calidad de sus servicios. Nuestro concesionario Hino está siempre allí para nosotros. Cuando necesitamos piezas genuinas para nuestros camiones, todo lo que tengo que hacer es hacer una sola llamada telefónica.

"Nuestro concesionario se encarga de todo para nosotros con respecto a los servicios de mantenimiento y reparos. Y no solo para las piezas, pero incluso al comprar un nuevo camión, todo lo que tengo que hacer es llamar a la persona encargada de nuestra cuenta en el concesionario y él(ella) se ocupa del resto. Éste es el nivel de confianza que tenemos en el servicio de nuestro concesionario Hino. Y estamos muy satisfechos.

El nombre de la compañía, SKTS, es una combinación de "SK" y de "TS", las iniciales del propietario y de su esposa, respectivamente. "En una ocasión, tuvimos una avería con uno de nuestros camiones a 600 kilómetros de nuestra compañía. Todo lo que tuve que hacer fue llamar a nuestro concesionario Hino. Ellos arreglaron el reparo y el camión volvió a casa sin ningún problema. Su rápida respuesta fue una gran ayuda para nosotros.

"Nosotros hacemos cosas sencillas como cambiar el aceite en nuestro garaje, pero nuestro concesionario se encarga de cualquier otra cosa. Y las cosas estarán todavía más convenientes, ya que ellos están abriendo un nuevo centro de servicios cerca de nuestra ubicación"





Actualmente la compania emplea cerca de 70 conductores.



HINO TOTAL SUPPORT Activities & Owners' Voice

En vez de impulsar su número de unidades vendidas, Hino se enfoca en un camión especial que un cliente pudiera estar buscando.

Durante 41 años consecutivos, Hino ha logrado la cuota más alta en el mercado de camiones de servicio mediano y pesado de Japón, y también continúa expandiendo su cuota en el mercado global. En 2007, el número de unidades vendidas en los mercados internacionales superó el número de unidades vendidas en Japón, y ahora las ventas internacionales constituyen aproximadamente 70% de las ventas totales de Hino. El alcance internacional de la empresa se extiende alrededor de 80 países en Asia, América del Norte, América Latina, Oceanía, Europa y África, siendo Asia su mercado más grande.

Sin embargo, el principal enfoque de Hino no está en aumentar sus volúmenes de producción o el número de mercados en que opera, pero en proveer un camión especial que un cliente pudiera estar buscando. La razón para esto es que los camiones deben satisfacer una amplia gama de criterios que varían de un país a otro, así como varían dependiendo de las condiciones de la carretera, de los artículos que ellos transportan y de las carrocerías en que están montados.



La manera de Hino servir sus clientes mediante camiones optimizados a sus necesidades y aplicaciones—que varían de un mercado a otro—está incorporada en el concepto "Productos Más Adecuados" de la empresa. Los productos de Hino están repletos de ideas y tecnologías que permiten la empresa proveer esos vehículos más adecuados—que han sido diseñados para adaptarse a una gran gama de necesidades de los clientes—a sus clientes con los tiempos de entrega más cortos posibles.

Por ejemplo, los diseñadores de vehículos de Hino han desarrollado un diseño modular para los diversos componentes que componen esos vehículos, de forma que se pueda diseñar módulos personalizados para diferentes regiones, que por su vez facilita los procesos como la combinación, reemplazo, montaje y modificación de esos módulos. Este sistema también contribuye al carrozado sin la necesidad de grandes trabajos en el chasis, y facilita la instalación de equipos auxiliares, de sistemas eléctricos y de aire para diferentes tipos de carrocerías.

Además, para aumentar la eficiencia de carga de sus camiones, Hino viene reduciendo los pesos excedentes de los propios camiones como una manera de mejorar sus capacidades de carga, así como ha incorporado plataformas más bajas para aumentar sus capacidades de carga volumétrica, todo dentro de los parámetros reglamentarios que determinan los tamaños y pesos netos de los camiones en cada uno de los diferentes mercados en que opera.

Ni que decir tiene que la empresa no ahorra esfuerzos en el sentido de mejorar la calidad del transporte. Las suspensiones de los camiones Hino—componentes críticos que están ingeniosamente diseñados para amortiguar vibraciones de la superficie de la carretera para prevenir daños a la carga e impedir que la carga se desplace—se ofrecen en una amplia gama de versiones para asegurar el ajuste óptimo con las condiciones de la carretera y de operación que los camiones pasan en cada país diferente. El espíritu de "Cliente en Primer Lugar" fluye constantemente a través





Sr. Kazuhiro Koga, presidente de Nadakats Suisan

de cada una de las ideas que Hino incorpora para proveer el camión óptimo a cada uno de los clientes.

En 2010, un negocio ubicado en la ciudad de Yobuko en Karatsu, provincia de Saga en Kyushu, Japón, recibió la entrega de un camión muy especial. Este camión fue diseñado para transportar calamares vivos, una especialidad de Saga, a Tokio, que se sitúa a 1.250 kilómetros de distancia. La compañía de transporte fue la Nadakatsu Suisan (Pesquerías Nadakatsu). El presidente de la compañía, Kazuhiro

Koga, tomó posesión del negocio de su padre, el restaurante Genkai—el primer restaurante en Yobuko a servir calamares al estilo ikizukuri (sashimi preparado de pescado vivo) en 1969. Y en 2009, con la ayuda del gobierno nacional para fomentar los sectores industriales-comerciales-agrícolas, él lanzó un proyecto para desarrollar un tanque de aqua especial que podría montarse en un camión.

"Yo sabía que al aumentar nuestros canales de ventas, podríamos aumentar los ingresos de los pescadores", explicó Koga. "Y si pudiéramos desarrollar el 'calamar Yobuko' como una marca de reputación nacional, eso nos ayudaría a impulsar el turismo en nuestra región. Y ahí pensé en transportar nuestros calamares a Tokio, el mayor centro de consumo en Japón.



El camión se equipó con cuatro tanques de agua.



El sistema de filtrado se diseñó en forma compacta. Este monitor permite al conductor verificar el estatus del sistema de filtrado.



La pantalla por encima del asiento del conductor provee una visión del interior del tanque.





Con el aumento de la demanda por pescado vivo para ikizukuri, podríamos reducir el volumen de pescado fresco en los mercados locales para asegurar un mejor balance entre la oferta y demanda; evitando así colapsos de los precios de pescados."

Como los calamares son muy sensibles a cambios en la calidad del agua, el máximo que pueden resistir en tangues de agua en camiones regulares de peces vivos es de aproximadamente tres horas. Para transportar esos calamares a Tokio, Koga necesitaba de un tanque de agua que sería capaz de mantener los calamares vivos por 17 a 18 horas. Para esto, Koga empezó a trabajar con la Universidad de Kyushu para desarrollar un tanque de agua especial equipado con tres diferentes sistemas de filtrado, y tuvieron éxito en el desarrollo de un tanque que era capaz de mantener los niveles necesarios de calidad del agua.

El camión que él eligió para cargar cuatro de esos tanques, que aseguró una tasa de supervivencia superior al 98% aún en largos recorridos, fue un Hino. De hecho, Hino estaba involucrada en este proyecto desde el inicio, y llevó a cabo un gran número de verificaciones para determinar el tipo de chasis que sería necesario para este carrozado especial.

El camión HINO700 Series FR fue elegido como el camión base. Los tanques de agua que serían montados deberían tener un peso total de 8,7 toneladas. Además, los esfuerzos de Hino para reducir el peso del camión y bajar su plataforma desempeñaron un importante papel en cuanto a cómo los sistemas de filtrado, los compresores y sus respectivas piezas de operación de los equipos se ajustarían en el camión.

Ninguna modificación significativa se requirió en el diseño del chasis para equipar el camión con suspensiones neumáticas integrales para mejorar la calidad del transporte, o para montar dos tanques de agua grandes e instalar los sistemas eléctricos y de purificación de aire. Esto permitió la entrega del camión en el tiempo más corto posible.

"Hino dijo sí a todas nuestras condiciones, incluvendo este carrozado especial y los términos de nuestro contrato de arrendamiento", dijo Koga.

"Si ellos habrían dicho no, este proyecto no podría haberse hecho realidad. Ya que estábamos planteando un reto de empezar un nuevo negocio—o sea, transportar peces vivos a Tokio—pedimos tanto al desarrollador del tanque de agua cuanto a Hino para trabajar con nosotros y tomar el reto juntos."

Hino siempre se esfuerza al máximo y hace todo lo posible para satisfacer las necesidades de sus clientes con productos de alta calidad, así como para apoyar sus clientes en muchos aspectos de su visión de SOPORTE TOTAL, incluyendo el aspecto financiero.

Y ahora, gracias al incansable trabajo y pasión de Nadakatsu Suisan, muchas personas pueden disfrutar de calamares al estilo ikizukuri, una especialidad de Yobuko, a cientos de kilómetros en Tokio. Asegurar que puede servir los clientes como Nadakatsu Suisan—clientes impulsados por una gran pasión—en el tiempo más corto posible, es la razón por la cual Hino mantiene su filosofía "Cliente en Primer Lugar" y continúa avanzando sus servicios y tecnologías.

Sr. Urakawa (izquierda), vicepresidente da la compañía, está a cargo del transporte.



Barco de pesca de calamares





Calamares al estilo ikizukuri, lo más fresco que se puede.



Encuentro Empresarial Mundial 2015 de SOPORTE TOTAL de Hino













Durante el encuentro, los representantes de Indonesia, Taiwan, Líbano, Estados Unidos, Nueva Zelanda. Guatemala y Japón presentaron aplicaciones exitosas de TS. Cada programa se presentó con una estructura exclusiva según las necesidades de cada mercado, demostrando la flexibilidad del concepto de SOPORTE TOTAL. La meta de convertirse en un "Verdadero Socio Empresarial" para cada cliente Hino puede abordarse de muy distintas formas.

Las presentaciones inspiraron y estimularon muchos de los participantes. "Desde la conferencia de 2012, hemos invertido mucho en términos de pensamiento, ejecución y gastos, y hemos unido las culturas de nuestro personal y de nuestros concesionarios para implementar la filosofía del SOPORTE TOTAL. Sin embargo, quizás deberíamos ser más activos en vez de reactivos," dijo el Sr. Steve Lotter de Australia. Por otro lado, después de una presentación, el Sr. John Abraham, de Bahrein, encomió diciendo "Nuestro programa actual de TS incluye la visita, de forma periódica, de nuestro representante de mercadeo de servicios a los clientes, ofreciendo atención individual y personal. En los próximos años, me gustaría hacer más esfuerzos en la capacitación de mecánicos para manejar tecnologías avanzadas."

La conferencia se finalizo con la confirmación del compromiso de cada miembro del Equipo Hino para satisfacer a los clientes y contribuir a la sociedad a través del SOPORTE TOTAL.







Cool Japan: Lugar de Nacimiento de Hino

El Monte Fuji es la montaña más alta de Japón y ahora es un Patrimonio Cultural Mundial.

Muchos de nuestros lectores habrán oído el nombre Monte Fuji. Con su cima a 3.776 metros de altura, el Monte Fuji es la montaña más alta en Japón, y se conoce en todo el mundo como uno de los símbolos de nuestro país. En junio de 2013, la montaña ha sido registrada como un Patrimonio Cultural Mundial. Este registro fue un reconocimiento por la comunidad internacional de la perspectiva en la naturaleza y cultura del pueblo japonés, que tradicionalmente ha visto la montaña como una fuente espiritual y artística.

La belleza magnífica del Monte Fuji ha inspirado muchos artistas desde la antigüedad. Las pinturas más célebres del Monte Fuji son las xilografías ukiyo-e, que se produjeron durante el período Edo (siglos XVII-XIX). Artistas como Katsushika Hokusai y Utagawa Hiroshige pintaron la montaña desde una gran variedad de ubicaciones. Se dice que estos ukiyo-e también tuvieron influencia sobre artistas impresionistas como Van Gogh y Monet. Se puede decir que el Monte Fuji merece su estatus de patrimonio cultural mundial por el mero hecho de que ha sido una fuente de inspiración para estas obras de arte históricas.

Puesto que el Monte Fuji ha registrado repetidas erupciones durante milenios, se lo ha venerado como un objeto "yohai", que representa el culto de lejos de una montaña en donde reside un kami (dios). Después del siglo X, cuando sus erupciones empezaron a declinar, se convirtió gradualmente en una montaña para "tohai", que es el culto de una montaña mediante su escalada. Esta práctica, conocida como "Fuji Ko" a mediados del período Edo (alrededor de 200 a 300 años atrás), se hizo inmensamente popular principalmente en la región de Kanto, y un gran número de personas empezó a hacer peregrinaciones a la montaña.

A finales del siglo XIX, el Monte Fuji se convirtió en un popular destino turístico con el desarrollo de las redes viarias y ferroviarias. En los tiempos modernos, han acudido visitantes de todas las partes del mundo, de los cuales unos 300.000 visitantes escalan la montaña todos los años durante la temporada entre julio y septiembre.

Una de las imágenes de la serie ukiyo-e "Treinta y Seis Vistas del Monte Fuji" por Katsushika Hokusai.





Escalando un Patrimonio Cultural Mundial: Reporte de Escalada del Monte Fuii

Para preparar este reporte, el equipo de Hino Cares escaló el Monte Fuji en los días 23 y 24 de agosto del año pasado. Esperamos que la información provista aquí le sea útil si usted tiene la oportunidad de subir el Monte Fuji.



Decidimos participar de una excursión en autobús para escalar el Monte Fuji, que partió de la estación de Shinjuku en Tokio. Además de llevarle hasta la entrada de cualquier una de

las rutas de escalada, estos autobuses también hacen una parada en una tienda de alquiler de equipos de alpinismo y, por lo tanto, usted puede quedarse tranquilo aunque se olvide de una pieza esencial para su escalada.

Diversas empresas turísticas ofrecen una amplia gama de excursiones similares en autobús, la mayoría de las cuales a precios razonables. Por lo tanto, recomendamos la utilización de una de esas excursiones si es su primera visita. El coste de nuestra excursión fue de aproximadamente 20.000 yenes por persona, incluyendo el transporte, acomodación para una siesta en un albergue de montaña, comidas y baño. (Ya que los costes varían entre las empresas turísticas y diferentes itinerarios, asegúrese de verificar los precios de antemano.)

El Monte Fuji tiene cuatro rutas de escalada. Nuestra excursión nos llevó a la Ruta Yoshida, que es particularmente popular entre los visitantes. Aún principiantes pueden subir con confianza en esta ruta, ya que tiene muchos albergues y diversos puestos de asistencia. Una otra razón para la popularidad de esta ruta es que se puede ver el amanecer de todas las partes de la misma.



8:00 AM: Partida del autobús de Shinjuku

10:30 AM: Llegada a la entrada de la Ruta Yoshida

Nuestro autobús partió de la estación de Shinjuku a las 8 de la mañana, y dos horas y media después—incluyendo el tiempo para una parada de descanso en el camino—llegamos al final de la Línea Fuji Subaru (2.305 metros por encima del nivel del mar) donde se encuentra la entrada de la Ruta Yoshida. Esta área dispone de un restaurante grande, así como de una oficina de correos, en la cual muchos visitantes extranjeros envían tarjetas postales a sus amigos y familiares en su país de origen. El área también provee lockers operados por monedas, que son muy convenientes si usted está llevando cosas no esenciales. Nuestro grupo almorzó en esta área y después siguió nuestro guía especialista en el Monte Fuji hasta un albergue de montaña a los 3.540 metros de altura, nuestro destino para el día.



12:30 AM: Comienzo del ascenso

El ascenso fue relativamente gradual hasta cerca del punto de 2.390 metros, pudiendo charlar con los otros visitantes y disfrutar del ascenso fácil. Sin embargo, al entrar en la ruta de ascenso máximo, la mayoría de nosotros estaba perdiendo la energía para conversación superficial. Las rutas, que se separan por corrientes, fueron duras de subir en su mayor parte, y habían áreas en que tuvimos que agarrar en las rocas para subir. Hicimos una parada para ir al retrete en un albergue de montaña bien equipado en el punto de 2.720 metros.



6:30 PM: Llegada al albergue de montaña

Cundo llegamos al albergue en nuestro destino, ya eran 6 y media de la tarde—seis horas completas desde que empezamos nuestra caminada. Éste es el alberque donde pasamos la noche.

Este albergue, que está situado en el punto de 3.450 metros, tenía sanitarios limpios y estaba mucho más cómodo de lo que esperábamos. Nos sirvieron un bento para la cena y, después de comer, fuimos a dormir inmediatamente para despertarse temprano y poder ver el amanecer desde la cima.

1:30 AM: Ascenso hasta la cima

Nos levantamos a la 1 y media de la mañana, y después de un desayuno simple, dejamos el alberque para la cima a las 2 y media. Todos nosotros teníamos faros en las cabezas para iluminar nuestro camino en la oscura ruta de la montaña. Mirando de donde estábamos, podríamos ver un río de de faros en la ruta debajo de nosotros. Lamentablemente, tuvimos que cancelar nuestro ascenso a la cima debido al mal tiempo. En cambio, nuestro grupo esperó la salida del sol en un albergue a una corta distancia de la cima.

5:05 AM: Amanecer

A las 5:05 AM, podríamos ver rayos del sol penetrando a través de las brechas en el mar de nubes. La visión celestial del amanecer nos hizo olvidar de nuestro cansancio.





6:00 AM: Comienzo de nuestro descenso

Después tomar el tiempo suficiente para aprovechar todo eso. llego la hora de volver. Empezamos a bajar por un sendero diferente de nuestra subida, y nos separamos de nuestro quía a los 3.400 metros, de donde bajamos por cuenta propia.



10:30 AM: Llegada al punto de partida de la ruta

Las personas que tuvieron dificultades en el descenso quizás debido a dolor en sus piernas o cansancio—tuvieron la opción de alquilar un "taxi" a caballo hasta el punto de partida de la ruta. Nosotros llegamos al punto de partida de la ruta a las 10 y media de la mañana. Ya que nuestra excursión incluía un baño en aguas termales, nuestro autobús se dirigió al Manantial Caliente de Isawa, donde relaiamos los músculos en aguas termales. Después del almuerzo, abordamos el autobús para nuestro retorno a la estación de Shinjuku, donde se finalizó nuestra excursión a las 3 de la tarde.

3:00 PM: Retorno del autobús a Shinjuku

Nos gustaría finalizar este reporte con algunas observaciones personales basadas en nuestras experiencias al escalar el Monte Fuji. Esperamos que esto le sea útil si usted tiene la oportunidad de escalar la montaña.

Experiencia en la excursión para escalar el Monte Fuii

Seguro que escalar el Monte Fuji, la montaña más alta en Japón, le dará una sensación de logro y admiración. Contemplar el mar de nubes es una experiencia verdaderamente mágica y extraordinaria.

- La diferencia de temperatura entre la cima y la base puede alcanzar los 30°C y, por lo tanto, se debe llevar piezas de ropa
- Mientras hay bebidas y bocadillos en los alberques de la montaña, los precios son bastante altos y, por eso, asegúrese de comprar dos botellas de bebida de plástico (cerca de un litro en total) antes de empezar su escalada.
- Se requiere una buena cantidad de monedas para utilizar en los retretes y, por lo tanto, asegúrese de llevar unos 2.000
- Las comidas incluidas en la mayoría de las excursiones son prefijadas. Si usted tiene restricciones de alimentos, consulte el organizador de su excursión de antemano.
- El clima de una montaña puede cambiar rápidamente y, por lo tanto, ropas de lluvia y de abrigo son indispensables.
- Tenga en cuenta que el riesgo de mal de altura aumenta a medida que usted sube a puntos más altos. El alberque de montaña donde pasamos la noche tenía servicios de suplemento de oxígeno (cobrados) y, por lo tanto, no dude en utilizarlos si
- El ascenso es sin duda un desafío, pero se debe tener en cuenta que el descenso también es duro.

Archivo 7:

Komakata Dozeu

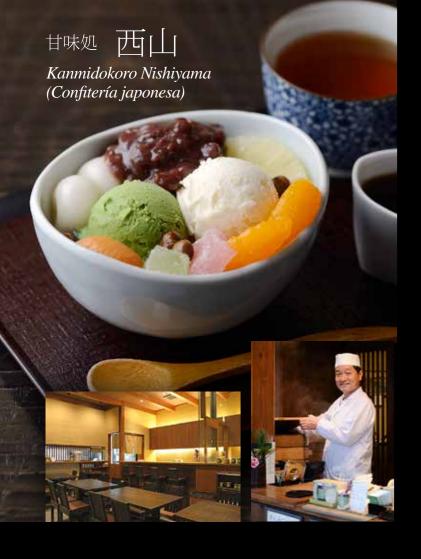
浅草の老舗

Las Tiendas y Restaurantes Tradicionales de Asakusa



Hay una razón por la cual se conservan y se aprecian algunas

tradiciones a lo largo de los tiempos. Podría decirse que estas tradiciones—artes escénicas, artesanía y cocina



Fundada en 1852, Kanmidokoro celebra este año su 164º aniversario. El menú contiene principalmente dulces basados en "an" (pasta endulzada de judías) como el "Nishiyama anmitsu", "Shiratama matcha cream zenzai" y "Asakusa komachi". El "an" servido en Nishiyama se conoce por su suavidad y delicado dulzor. La clave para su exquisito sabor es su método tradicional de preparación, que ha sido transmitido de una generación a otra. No hace falta decir que el origen de las judías azuki que se utilizan para hacer el "an" es un elemento crítico en su selección. Además, quizás le sorprenda saber que las judías azuki se clasifican a mano, una a una, para asegurar la selección de las mejores. Muchos podrán pensar que, con el desarrollo de clasificadoras mecánicas, este tipo de clasificación a mano es una cosa del pasado, pero Takao Nishiyama, de la sexta generación de propietarios, nos recuerda "Queremos hacer un producto con el mejor sabor posible, y la clasificación a mano es una parte indispensable de este proceso". Después de la clasificación, las judías azuki pasan por diversos procesos, y se cocinan durante cerca de ocho horas, se enfrían, y se cocinan nuevamente hasta que se perfeccionen en el "an" por el que se conoce Nishiyama. La razón por la cual este "an" ha sido un producto favorito de los clientes por más de 164 años tiene mucho que ver con el hecho de que ha sido siempre hecho con sumo esmero, en un proceso en que las cuestiones de cargas de trabajo y horas-hombre han sido relegadas a un segundo plano. Takao Nishiyama refleja "Está claro que los propietarios que me han precedido hicieron muchas mejoras en nuestros métodos de preparación, así como cambios en la variedad de platos que servían a lo largo de años. También estoy perfeccionando mis habilidades de forma que pueda producir platos más sabrosos. A pesar de lo dicho, estoy comprometido a mantener el espíritu de 'Ofrecer la mejor hospitalidad seleccionando los mejores productos para nuestros clientes', un espíritu que ha sido transmitido de una generación a otra desde nuestro fundador.

大黒家天麩羅本店

Tempura Daikokuya (Platos de tempura)

Fundado en 1887, el Daikokuya de Asakusa ha sido conocido por su "tendon" (bol de arroz con tempura). El menú del restaurante consta de tendon y de diversos platos con solo un ingrediente que se incluyen en el tendon, de los cuales el "tendon de camarón" es particularmente famoso. Con cuatro camarones grandes dispuestos en un bol de arroz—con un camarón actuando como una almohada para los otros tres—los clientes que lo prueban por primera vez se sorprenden por el volumen de la tempura de camarón, que cubre casi todo el arroz. El tendon es un plato muy popular que se sirve en todas las partes de Japón y, en general, se hace mediante la disposición de tempura frita recién preparada en un bol de arroz con una cucharada generosa de salsa por encima. Sin embargo, el tendon que se sirve en Daikokuya es un poco distinto de los demás, ya que se frita la tempura a un color dorado utilizando solamente aceite de sésamo antes de sumergirla enteramente en una salsa ligeramente picante (que es un secreto comercial) y de arreglarla sobre el arroz. La tempura, empapada con el sabor de la salsa, tiene una textura blanda y densa, aportando así una nueva dimensión al tendon. Como la tempura de Daikokuya se sumerge en la salsa en vez de esparcir la salsa por encima, hay preparaciones especiales para el empanado, y es ahí que se encuentra la innovación exclusiva de Daikokuya. Mientras, infelizmente, la receta del empanado permanece un secreto comercial, la textura y el sabor de la tempura harán que usted vuelva al restaurante, y sin duda, ésta es una de las razones por la cual Daikokuya ha continuado a servir clientes por cuatro generaciones.



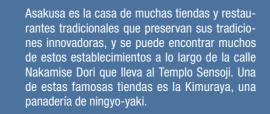
Komakata Dozeu es un restaurante de dojo nabe (olla caliente de locha) que sigue sirviendo su comida por más de dos siglos. Aquí, se puede disfrutar de un plato tradicional que se prepara con el mismo método utilizado desde la fundación del restaurante en 1801.

Se vierte sake cuidadosamente sobre lochas seleccionadas de alta calidad, hasta que se emborrachen, y entonces se cocinan en una sopa de miso hecha de miso dulce. Luego, se transfieren las lochas a una olla de hierro poca profunda, para cocinarlas y finalmente disfrutarlas en un caldo más picante con una gran cantidad de puerros. Este método de cocinar ha sido desarrollado como una manera de neutralizar el olor de pescado que es peculiar a la locha, de forma que se pueda degustar plenamente su gran sabor.

El miso que se utiliza en este plato es una mezcla hecha con el ama miso del período Edo (miso dulce), que forma una pareia perfecta con la locha, y con el miso Honda de Kioto, para formar un caldo de miso excelente. La salsa de soja y mirin (sake dulce), cuidadosamente seleccionados, y el shichimi (chile de siete sabores) que se utilizan para adornar el plato, forman una mezcla especial para producir un sabor picante

Los métodos de preparación, así como los condimentos que se utilizan, son el resultado de constantes mejoras que han sido hechas por muchas generaciones para ofrecer una locha con gran sabor, y como tal, se puede decir que son productos de la innovación exclusiva de Komakata. El diseño de los ingredientes del plato es estéticamente atractivo y le abre el apetito: las lochas están dispuestas en la olla con sus cabezas hacia la misma dirección, como se estuvieran nadando en grupo.

Una otra atracción de Komakata Dozeu es que, al saborear una olla caliente de locha en su restaurante rústico, que todavía retiene mucho del encanto de la época de su fundación, usted podrá experimentar la sensación de haber viajado en el tiempo a los años 1800.



Fundada en 1872, ésta es la tienda de ningyoyaki más antigua de Asakusa. Además del sabor tradicional de ningyo-yaki, las cuatro distintas formas de sus pastelillos, que provienen de vistas populares de Asakusa—pagoda de cinco pisos, dios del trueno, farol japonés y palomatambién son una tradición que la tienda ha preservado a lo largo de los años.





人形焼 木村屋 Ningyo-yaki Kimuraya (Pastelillo con relleno de pasta

endulzada de iudías)



煎餅 杵屋 Senbei Kineya (Galletas de arroz)



Si usted planea un paseo por la calle Nakamise Dori, no deje de visitar la tienda Kineya. Esta tienda sirve "age-okaki" (galletas de arroz fritas), sumibiyaki senbei (galletas de arroz a la parrilla) y kaminari okoshi (galletas de arroz). Su age-okaki se hace mediante la fritura, en aceite de cártamo de calidad superior, de arroz glutinoso frito de la parte noreste de Japón, hasta que quede bien crocante. La galleta senbei a parrilla se hace con la nueva cosecha de arroz Koshihikari, de Uonuma y de otros sitios de producción de arroz de primera calidad, y se fritan cuidadosamente a mano, una a una con carbón de Bincho.



Safe Driving Techniques

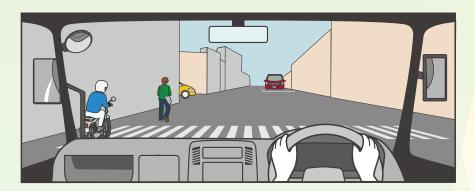
Técnicas de Conducción para Reducir los Peligros Al conducir, asegúrese de tener en cuenta que puede enfrentar muchos peligros potenciales en la carretera.

En esta edición, deseamos discutir los peligros potenciales en una carretera que no tiene veredas o bermas.

Supongamos que usted esté conduciendo un camión en una carretera de dos carriles, y hay un flujo continuo de tráfico en sentido opuesto. En el lado izquierdo de la carretera, usted ve una motocicleta viajando en la misma dirección que usted. En frente de la motocicleta hay un peatón caminando a un ritmo pausado, y usted también ve el extremo delantero de un coche saliendo de una intersección ciega hacia su parte frontal e izquierda. ¿Cuáles son los peligros potenciales en esta situación?

El peatón ha parado de caminar, porque ha visto un coche saliendo de la intersección. Para traspasar el peatón, el motociclista detrás de él puede desviarse hacia el centro de la carretera sin comprobar por encima del hombro.





Si la motocicleta se desvía bruscamente desde la orilla de la carretera hacia el centro, y todo lo que usted puede hacer para evitarla es girar su volante rápidamente, usted puede correr el riesgo de girar las ruedas demasiadamente y entrar en el carril del tránsito que viene en sentido opuesto. En esta situación, hay una gran posibilidad de colisión frontal.

Una acción evasiva utilizando maniobras excesivamente bruscas del volante puede causar el desequilibrio de su vehículo y, en el peor de los casos, usted puede perder el control de su vehículo. Asegúrese siempre de conducir su vehículo a una velocidad segura, de modo que pueda minimizar los peligros sin ninguna maniobra o frenada brusca. En el caso arriba descrito, usted debe prever que la motocicleta puede salir repentinamente delante de usted y, por eso, también debe reducir su velocidad. Así, usted podrá reaccionar con calma.

En las ilustraciones se muestra un tráfico en que los vehículos viajan en la mano izquierda de la carretera.

¡Está previsto el Segundo Concurso de Fotografía "Mi Carretera Favorita"!

¡Como el primer concurso de fotografía tuvo muy buena acogida entre muchos de nuestros lectores, nos gustaría invitar a los lectores para enviar fotos para nuestro segundo concurso!

El tema sigue siendo el mismo: "Mi Carretera Favorita II". Por favor, envíenos sus fotos junto con una nota describiendo por qué le gusta tal carretera particular, así como historias entre usted y Hino.

Al hacerlo, asegúrese de incluir :

- su nombre
- nombre de la empresa
- dirección
- número de teléfono
- dirección de correo electrónico

Fecha Límite del Concurso: 31 de mayo de 2016

☐ Por favor, envíe sus archivos de fotos para marketing@hino.co.jp

El tamaño de su archivo debe ser superior a 2 MB, pero inferior a 10 MB.

☐ Si desea entregar su foto por correo postal, por favor, envíe sus fotos a la dirección indicada a continuación:

HINO Cares Photo Contest / Marketing Group, Overseas Planning Div., Hino Motors, Ltd.

3-1-1, Hino-dai, Hino-shi, Tokyo 191-8660, Japan





Los ganadores recibirán un regalo como agradecimiento.



Hino Motors, Ltd. 3-1-1 Hinodai, Hino-shi, Tokyo, 191-8660, Japan

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



To read HINO Cares magazines online, scan this QR code using your smartphone or access

http://www.hino-global.com/about_us/hino_magazines/