

EXCELENCIAS DEL MOTOR

• AÑO 20 •
Nº 112

www.excelenciasdelmotor.com

edición bimestral



11 | YANG WANG U8 PHEV,
SUV CHINO DE LUJO

14 | MITT GT-MAX 330:
AMBICIÓN Y TECNOLOGÍA AL
ALCANCE DE TODOS

24 | UN FERROCARRIL
SOBRE EL GOLFO

38 | CHANGAN Y MCV COMERCIAL S.A:
UNA ALIANZA ESTRATÉGICA PARA EL
FUTURO DE LA MOVILIDAD EN CUBA

42 | EXCELENCIAS
DEL MOTOR
CELEBRA SU 20
ANIVERSARIO CON
LA PRESENTACIÓN
DE SU EDICIÓN 111



6 0 1 0 5

8 1 4 2 4 0 9 4 1 1 8 6 0 0 6

BDC ONE

+40 años

**AUTOS NUEVOS
DISPONIBLES**



**SERVICIO POSVENTA
DE EXCELENCIA**

También tenemos:

- Camiones, buses y flota pesada a tu medida.
- Maquinaria de construcción para proyectos exigentes.
- Tractores, cosechadoras y equipos para el campo.
- Neumáticos, lubricantes, partes y piezas y aditivos garantizados.

+100 000

REFERENCIAS DE INVENTARIO

TU CAMINO ES CONMIGO



📍 Calle Fábrica E / Línea de Ferrocarril y Aspuru 📞 +53 5 0905309 🌐 bdcone.com 📷 @bdc_one 📘 BDC One

BDC ONE | TODO EN UN SOLO LUGAR | +40 AÑOS

 **DONGFENG**

DRIVE YOUR DREAMS



 www.dongfengcuba.com

EDITOR Y DIRECTOR GENERAL

JOSÉ CARLOS DE SANTIAGO

ASESORA EDITORIAL

CONSUELO ELIPE RAMOS

REDACTORA JEFE

ANA MARÍA GÓMEZ

COORDINADORA REDACCIÓN INTERNACIONAL

VERÓNICA DE SANTIAGO

COORDINACIÓN ESPAÑA

ÁNGEL GONZÁLEZ

CORRESPONSAL PERMANENTE EN CUBA

JOSEFINA PICHARDO CANVEYRO

EDITOR JEFE

WILLY HIERRO ALLEN

COORDINADORA EDITORIAL / COMERCIAL

GOITYBELL HIERRO CAVEDA

EDITORA EJECUTIVA

LORIET GÓMEZ MEJIAS

ARTE Y DISEÑO

LYUDIS CONTRERAS ABREU

EDITOR WEB

PABLO RAFAEL FUENTES

WEB MASTER

IVÁN GUTIÉRREZ DEL TORO

COMMUNITY MANAGER

SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI

COMERCIAL

YARIMA PUPO FONSECA

YENISEY PÉREZ PÉREZ

YOANKA VALDÉS COMPAGINE

SUSCRIPCIONES Y ATENCIÓN AL CLIENTE.

TELF: +34 91 556 0040, +53 7 204 81 90

PUBLICIDAD Y CORRESPONDENCIA

ESPAÑA: Madrid: 28020, calle Capitán Haya 16, Tel.: +34 (91) 556 00 40, FAX: +34 (91) 555 37 64

e-mail: redaccionmadrid@excelencias.com **CUBA:** LA HABANA: Calle 10 No. 113 e/ 1ra y 3ra

Playa, Miramar, Tel.: +53 (7) 204 8190, FAX: +53 (7) 204 3481 e-mail: caribe@excelencias.co.cu

MÉXICO: D.F.: Alejandra Maciel, Dios pájaro No. 25, secc. Parques, Cuatitlán Izcalli, Estado de Méxi-

co, 54720, Tel: +52(55) 5871 4034, teléfono celular: +52 (044) 5523 160511, e-mail: alejandramg@

ymail.com / Puerto Vallarta, Jalisco: Consuelo Elipe, calle Febronio Uribe 100, Plaza Santa María

404 C Zona Hotelera, Tel.: +52 (322) 225 0109, e-mail: consueloelipe@yahoo.com **PANAMÁ:** Raisa

Aurora Zayas Pérez, Calle 45 y Colombia, edif. Miramar, local 27 Bella Vista (diagonal al parque

Urracá), Tel.: +50 (7) 392 1579, e-mail: dir.panama@excelencias.com **ARGENTINA:** Buenos Aires:

Jorge Hantouch, Presidente J. D. Perón 2535, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Tel.: +54 (11) 3220

2500, e-mail: argentina@excelencias.com **HONDURAS:** Karina Lizeth Rodríguez, Col. Nuevo Loar-

que, Bloque I, C. 7207 Tegucigalpa. Tel: +504 2267354, celular: +504 99287571, e-mail: kari28@

hotmail.com **RUSIA:** Irina Kuznetzova Berkutova, e-mail: irene90_08@mail.ru **BRASIL:** Emanuela

Fernandes Franco, Florianópolis Brasil, Tel.: +55 (11) 6654 5303, e-mail: emanuela@excelencias.

com **USA:** Haydhelen Velásquez Ramiz, 2601 nw 105 ave. Doral, fl 33172, Tel.: +1 (305) 592 0827,

Fax: +1 (305) 592 7004, Tel. celular: +1 (786) 412 8006, e-mail: excelenciasusa@excelencias.com

ECUADOR: Quito: Ledany Contreras Valles, Cristóbal de Ayala N50-350 y De los Álamos, San Is-

idro del Inca, Quito, Provincia Pichincha, Tel: + (593) 084708837, 5221712, e-mail: dir.ecuador@

excelencias.com **REPÚBLICA DOMINICANA:** Rafael García Aznar, Boulevard Turístico, Km 2.5

PUNTA CANA, Tel.: 829.755.66.15, e-mail: dir.rd@excelencias.com **URUGUAY:** María Shaw Arocena,

Tacuarembó 1361/902 Montevideo, Tel.: + 598 (2) 4014181, e-mail:

dir.uruguay@excelencias.com **COSTA RICA:** Silvia Simón, Tel.: + 506 25518804 e-mail:

dir.costarica@excelencias.com **PERÚ:** Ma-riella Stuart, Residencial San Felipe, Edif. Casuarinas No.

1102, Lima, Tel.: + 51 (1) 2616869, e-mail: dir.peru@excelencias.com **PORTUGAL:** Isabel María

Gómez Pignatelli Videira, Calzada de Santa Catalina, 15D (1), Cruz - Quebrada Gorundo, Lisboa:

Tel.: +351 (969) 767678, e-mail: dir.portugal@ excelencias.com

E-MAIL: caribe@excelencias.com

DEPÓSITO LEGAL: M-17340-1997 EDITA. ELA. C/CAPITÁN HAYA,16, 28020 MADRID (ESPAÑA)

ISSN: 1138-1841

EDICIÓN 103, marzo-abril, año 2024

www.excelencias.com

www.excelenciasdelmotor.com

www.excelenciastavel.com

www.tucadhu.org

SUMARIO

06 POR TODOS LOS CAMINOS DE LA ISLA

AUTOS

08 PAGANI UTOPIÁ

10 JEEP WRANGLER RUBICON: POTENCIA Y CAPACIDAD TODOTERRENO SIN LÍMITES

11 Yang Wang U8 PHEV, SUV chino de lujo

12 Auburn 851 SC, un carroza para la historia

YANG WANG
U8 PHEV



MOTOS

14 MITT GT-MAX 330: AMBICIÓN Y TECNOLOGÍA AL ALCANCE DE TODOS

15 LAMBRETTA YA ES ELÉCTRICA: ELETTRA S

16 SUZUKI BOULEVARD C50. CLÁSICA CRUISER DE INICIOS DEL SIGLO XXI



SUZUKI BOULEVARD C50

CARGA Y PASAJE

18 PILBARA DE NUEVO

19 EL PRIMER PORTACONTENEDORES NUCLEAR, LA NUEVA ERA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

20 WRIGHT SPIRIT: LA REVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE REGIONAL SOSTENIBLE



WRIGHT SPIRIT

HISTORIA

22 MEMORIAS DEL MOTOR

24 UN FERROCARRIL SOBRE EL GOLFO

26 ALIANZA DE MOTOS ELÉCTRICAS DE CUBA: RODANDO CON PROPÓSITO

DEPORTE

28 MARCO BEZZECCH Y LA ARRANCADA PERFECTA EN 2026

30 KIMI ANTONELLI, LÍDER INÉDITO CON 19 AÑOS



MARCO
BEZZECCH

+MOTOR

32 EL TREN QUE PUDO SER Y NO FUE

34 TARIFA-TÁNGER: EL PRIMER CORREDOR VERDE MARÍTIMO

36 UNA VÍA SALVADORA

38 CHANGAN Y MCV COMERCIAL S.A: UNA ALIANZA ESTRATÉGICA PARA EL FUTURO DE LA MOVILIDAD EN CUBA

40 ¿MOTOR SIN CIGÜEÑAL?



CHANGAN

EVENTOS

42 EXCELENCIAS DEL MOTOR CELEBRA SU 20 ANIVERSARIO CON LA PRESENTACIÓN DE SU EDICIÓN 111

44 PREMIOS A LO CUBANO (CHEVROLET)

46 EL CLUB DE AUTOS ELÉCTRICOS CUBA EN TROPICANA

48 CLAXON HOTEL & FANGIO HABANA: DONDE EL MOTOR DE LA HISTORIA COBRA VIDA



ALFA ROMEO

GUÍA DE SERVICIOS

48 CLAXON HOTEL & FANGIO HABANA: DONDE EL MOTOR DE LA HISTORIA COBRA VIDA

POR TODOS LOS CAMINOS DE LA ISLA

POR ANTONIO F. MEDINA

LA MOVILIDAD OFICIAL SEGURA, LOS AUTOS CLÁSICOS, LOS COCO TAXIS, LOS TRICICLOS ELÉCTRICOS Y LA APK 55. TAXIS-CUBA ES MÁS QUE UN TRASLADO, UNA EXPERIENCIA INOLVIDABLE EN EL CORAZÓN DEL CARIBE



Recorrer Cuba es sumergirse en un viaje a través del tiempo, donde la calidez de su gente se funde con paisajes de ensueño y ciudades que narran historias en cada esquina. Para que esa experiencia sea perfecta, la movilidad es clave, y ninguna entidad conoce mejor las arterias de la Isla que Taxis-Cuba.

Y es que desde su fundación el 9 de diciembre de 2013, fruto de la fusión de las principales agencias nacionales, esta empresa se ha consolidado como la líder indiscutible del sector, prestando servicios de alto confort principalmente para el turismo, el servicio regular de atención a cuestiones sociales de la población cubana y el servicio de taxis en rutas, con movimientos puntuales desde y hacia puntos neurálgicos de la movilidad nacional. Con más de una década de experiencia y un profundo conocimiento del turismo internacional, Taxis-Cuba no solo transporta pasajeros: conecta emociones.

La empresa garantiza la recogida en los aeropuertos internacionales y el movimiento hacia sus destinos, con una flota de autos modernos equipados para su seguridad, comodidad y disfrute; vehículos ligeros climatizados de 4 capacidades; y microbuses de hasta 14 personas para el traslado de toda su familia y amigos, con un trato profesional, eficiente y hospitalario de nuestros choferes.

Uno de los mayores atractivos de la empresa es su capacidad de combinar la nostalgia con el futuro. Es así que, para quienes buscan vivir el lujo de mediados del siglo XX, los autos clásicos o «almendrones» son una parada obligatoria. Resultan verdaderos sobrevivientes (Cadillac, Chevrolet, Dodge, Plymouth) de más de 60 años que, bajo una apariencia tradicional y descapotable, esconden modernidad tecnológica para un paseo lleno de estilo por el Malecón o La Habana Vieja.

Los Coco Taxis, sui géneris en su diseño, son vehículos de combustión de dos plazas que posibilitan paseos por centros turísticos y de interés nacional. Ahora también aparecen en este escenario los triciclos eléctricos, de cero emisiones contaminantes, que silenciosos y dispuestos atraviesan las principales arterias de nuestras ciudades y posibilitan la interacción con nuestra gente, sus costumbres e idiosincrasia.

Pero Taxis-Cuba no se detiene en la tradición. A través de la APK 55, desarrollada en colaboración con el emprendimiento Pixels Solution, los usuarios pueden gestionar transportaciones inmediatas desde su celular. Este servicio avanza hacia la integración total de pasarelas de pago y reservas internacionales, adaptándose a las necesidades del viajero moderno.



¿Cómo reservar su próximo viaje?

Garantizar su recogida en aeropuertos internacionales y sus movimientos entre provincias es sencillo. Taxis-Cuba trabaja de la mano con las agencias de viajes más prestigiosas del país: CUBATUR, CUBANACAN, HAVANTUR entre otras, que le harán la coordinación por medio de sus representantes diseminados por todo el mundo, o llegando a las propias terminales aeroportuarias.

Taxis-Cuba es la mejor manera de descubrir los campos floridos, las playas de aguas turquesas y los sitios Patrimonio de la Humanidad como Trinidad y Santiago de Cuba. Es, en esencia, su pasaporte hacia la hospitalidad cubana.



Pagani Utopía

POR JENIFER
BRITO FERNÁNDEZ

EL PAGANI UTOPIA ES UN AUTOMÓVIL SÚPERDEPORTIVO CON MOTOR CENTRAL-TRASERO MONTADO LONGITUDINALMENTE Y DE TRACCIÓN TRASERA, PRODUCIDO POR EL FABRICANTE ITALIANO PAGANI AUTOMOBILI S.P.A



Desarrollado bajo el nombre en clave C10 y presentado el 12 de septiembre de 2022 en el Teatro Lírico de Milán, es el tercer modelo producido por el fabricante, siendo sucesor del Huayra, pero con más potencia y una opción de transmisión manual.

Se desarrolló durante un periodo de más de seis años y utilizó ocho prototipos completos. Tres de esos prototipos se dedicaron a pruebas de motor que duraron unos dos años.

Su chasis tipo monocasco está fabricado con fibra de carbono e innovadores materiales compuestos, como el Carbo-Titanium y el Carbo-Triax. En zonas muy específicas se utiliza un nuevo tipo de fibra de carbono, cuya densidad aumenta un 38 % más de resistencia. Está pensando para las exigencias de seguridad globales, optimizando la protección mediante más de 50 pruebas de choque de todo tipo.

Según el propio fabricante, el peso en seco del coche es de 1280 kg, extremadamente bajo al tener un V12, lo que supone alrededor de 70 kg menos que el Huayra.

La carrocería, fabricada con paneles también de fibra de carbono y aluminio, apenas tiene apéndices aerodinámicos. Así, pues, se ha instalado una serie de conductos y diseñado algunas piezas para refrigerar motor, los frenos y aumentar la carga aerodinámica cuando va a gran velocidad. Adicionalmente, en la parte trasera, hay dos alerones móviles que modifican su ángulo de ataque en función de las condiciones de circulación, ya sea en autopista, circuito, etc. También presenta líneas fluidas y agresivas, con ambos cofres, delantero y trasero, hechos de una única pieza.

En la parte trasera dominan cuatro salidas de escape colocadas al centro y resguardadas por cuatro faros redondos en posición vertical, hecho de material cerámico para soportar mejor las altas temperaturas y contribuir así a reducir el peso en aproximadamente 6 kg. Los retrovisores exteriores, a modo de farolas, separan claramente los espejos de la carrocería para que la aerodinámica sea más eficiente.

El interior destaca por su opulencia, deportividad y minimalismo. Combina elementos revestidos en cuero con paneles en aluminio. Las pantallas a manera de esferas analógicas, de las cuales dos son para el panel de instrumentos, con el tacómetro situado a la izquierda y el velocímetro a la derecha, en combinación con otras cuatro esferas en la zona central del tablero, además de los de controles físicos.

Según el propio Horacio, guarda un diseño que no es ni moderno ni retro, sino más bien atemporal. Se ha innovado en comparación con sus antecesores para lograr una mayor ergonomía, confort y facilidad de acceso.

Este modelo posee más modos para el control de tracción y de estabilidad que sus predecesores, incluyendo el modo *Sport*, que le permite derrapar en la carretera hasta 25° y mantenerse así durante cierto tiempo sin dificultad.

Tiene una suspensión independiente de doble horquilla hecha de aluminio forjado superpuesta, con muelles helicoidales colocados en posición casi horizontal de tipo «push-rod». Los rines son de aluminio forjado, montados en neumáticos Pirelli P Zero Corsa o SottoZero, de medidas 265/35 R21 in de diámetro los delanteros y 325/30 R22 in los traseros.

Su nuevo motor V12 biturbo de 5980 cm³ está específicamente diseñado y construido por Mercedes-AMG, el cual cumple con todas las regulaciones de emisiones globales.



JEEP WRANGLER RUBICON:

**potencia y capacidad
todoterreno sin
límites**



POR GABRIELA CAMILA
CASTELLANOS MORA

EL JEEP WRANGLER RUBICON, MÁS QUE UN MEDIO DE TRANSPORTE, ES UNA HERRAMIENTA PARA EXPLORAR EL MUNDO SIN LÍMITES DADA SU CONSOLIDACIÓN COMO UNO DE LOS VEHÍCULOS MÁS DESEADOS DEL MUNDO TODOTERRENO

Jeep explicó que el Rubicon enfrenta caminos donde otros vehículos todoterreno no pueden avanzar gracias a su ingeniería preparada para terrenos extremos, sistemas de tracción especializados, altura y ángulos diseñados para superar obstáculos y componentes reforzados para uso intensivo. Además, el conductor puede superar superficies resbaladizas o irregulares con mayor confianza pues el vehículo responde de forma progresiva y controlada.

Pese a que su enfoque principal radica en el off-road, el vehículo ofrece también una experiencia funcional de uso diario para quienes no son tan amantes de la adrenalina. Su versatilidad permite combinar aventura y vida cotidiana sin perder identidad, adaptándose a la conducción estable de la ciudad más allá de sus prestaciones en carretera.

Desde una estética que no sigue modas sino que mantiene una identidad reconocible que ha trascendido generaciones, el diseño de la Jeep Wrangler Rubicon se considera parte esencial de su personalidad. «Cada elemento exterior tiene un propósito práctico: desde la forma de la carrocería hasta los ángulos de ataque y salida. Al mismo tiempo, su imagen transmite

fortaleza, autenticidad y espíritu aventurero», destacó Jeep.

Respecto al interior, sobresale por sus controles claros y accesibles, posición de manejo elevada y materiales pensados para uso exigente, incitando a la aventura sin descuidar el confort.

Otro de los aspectos claves que pudiera influir poderosamente en la decisión de adquirir este vehículo es la durabilidad, garantizada por un diseño ideal para uso intensivo, condiciones exigentes y terrenos complejos sin comprometer su integridad.

Para muchos entusiastas de la automovilística, esta camioneta es la máxima expresión del ADN todoterreno del Jeep. Nacido de una larga tradición de vehículos, representa la versión más preparada de fábrica dentro de la familia Jeep Wrangler.

Como dato curioso, el Rubicon hace referencia al famoso sendero Rubicon Trail en California, uno de los recorridos todoterreno más desafiante del mundo.

En definitiva, el Jeep Wrangler Rubicon representa la combinación perfecta entre tradición, tecnología y desempeño extremo.

YANG WANG U8 PHEV, SUV CHINO DE LUJO



POR WILLY HIERRO ALLEN

LA AUTOMOTRIZ CHINA BYD, MAYOR PRODUCTORA DE AUTOS ELÉCTRICOS DEL MUNDO, FABRICA ESTE SUV GIGANTE, DE LUJO, CON 1100 CV DE POTENCIA Y UN PAR MOTOR DE 1280 NM, CAPAZ DE ACELERAR DE 0 A 100 KM/H EN SOLO 3 SEGUNDOS

BYD desea ampliar sus horizontes en el comercio mundial. Para ello, la compañía fabricó un vehículo de su marca adjunta Yang Wang, dando más protagonismo al potencial que ha mostrado este modelo familiar caracterizado por combinar potencia y versatilidad en un auto todoterreno, con la eficiencia de la tecnología eléctrica.

Todo indica que el Yang Wang U8 promete brindar experiencias de manejo únicas, seguras y cómodas. El diseño general del vehículo es robusto e imponente. Sus medidas son impresionantes: 5,32 m de largo, 2,05 de ancho y 1,93 de alto, con una distancia entre ejes de 3,05 m.

Adopta el lenguaje de diseño «Time and Space Gateway», con parrilla de gran tamaño, decorada con un patrón de matriz de puntos. Tiene, además, faros de cruce interestelar en ambos lados, lo que le permite ser identificado fácilmente cuando está iluminado. En los pasos de rueda hay elementos como radar láser, cámaras y luces de posición laterales.

Viene con sistema de control inteligente de la carrocería YunChe-P y está equipado con una suspensión ajustable. Así, cuando encuentra condiciones complejas en su camino, cada rueda puede expandirse o contraerse de forma independiente para garantizar el contacto con el suelo.

BYD Yang Wang U8 PHEV SUV Luxury Edition está diseñado para viajes de varios pasajeros, enfatizando el uso familiar y empresarial, brindando a los ocupantes una experiencia ultra-lujosa. Equipado con ruedas grandes (de 22 in) y neumáticos de carretera, le facilita excelente conducción: silenciosa y cómoda.

La cabina inteligente admite la interacción hombre-vehículo en múltiples zonas y un sistema de vinculación de cinco pantallas. Con un total de 38 componentes de detección inteligente en todo el auto, ofrece garantía de seguridad proactiva para una experiencia de viaje más segura.

Asimismo, viene con 10 modos de conducción, 5 funciones de viaje y un sistema de re-troalimentación adaptable al terreno.

En términos de poder, este SUV Yang Wang U8 PHEV de lujo trae sistema de potencia Easy Four-Square, con cuatro ruedas impulsadas (de forma independiente) por cuatro motores. La potencia máxima de un solo motor es de 220-240 kW y el par máximo de 320-420 Nm. La potencia total es de 1197 CV.

Este nuevo SUV eléctrico, de lujo, viene con un extensor de autonomía turbo-alimentado de 2,0 L que logra una autonomía completa de hasta 1000 km en condiciones CLTC, funciones de giro en el lugar, imágenes térmicas infrarrojas y hasta teléfono satelital a bordo.

Este Yang Wang U8, de BYD, pretende convertirse en el SUV eléctrico más potente y lujoso del mundo en el espacio de los todoterrenos eléctricos. Aquí está la mayoría de sus datos, diga usted su veredicto.

AUBURN 851 SC, UN CARRAZO PARA LA HISTORIA

EN EL CONVULSO PANORAMA AUTOMOTRIZ DE LOS AÑOS TREINTA, MARCADO POR LA GRAN DEPRESIÓN, SURGIÓ UNA DE LAS SILUETAS MÁS SEDUCTORAS JAMÁS CONCEBIDAS: EL AUBURN 851 SC. BAJO LA DIRECCIÓN DE E. L. CORD Y CON DISEÑO DE GORDON BUEHRIG, ESTE MODELO REPRESENTÓ EL ÚLTIMO GRAN DESTELLO DE LA MARCA AUBURN AUTOMOBILE COMPANY, ANTES DE SU DESAPARICIÓN EN 1937

POR JORGE ESTENGER WONG

El Auburn 851 SC —donde «SC» alude a «Supercharged»— debutó en 1935 como evolución del 851 y alcanzó su cénit en 1936. Su corazón mecánico era un ocho en línea de 4,6 L, sobrealimentado mediante un compresor Schwitzer-Cummins, capaz de entregar alrededor de 150 caballos de fuerza, una cifra notable para su época. Asociado a una transmisión manual de tres velocidades y tracción trasera, el conjunto permitía superar las 100 mph (160 km/h), velocidad certificada por una placa en el tablero, un gesto tan audaz como efectivo en términos de marketing.

Frente a sus contemporáneos, el 851 SC destacaba no solo por sus prestaciones, sino por su estética «boattail»: una zaga afilada inspirada en la náutica que lo convertía en una escultura rodante. Mientras otros fabricantes optaban por diseños más conservadores, Auburn apostó por una identidad visual emocional, combinada con detalles avanzados como instrumentación completa, lubricación centralizada y acabados de lujo a un precio relativamente accesible.

Su producción se limitó a un breve periodo entre 1935 y 1936, con cifras reducidas que hoy alimentan su exclusividad. Sin embargo, su impacto trasciende números: el Auburn 851 SC simboliza el último suspiro de creatividad y optimismo de la industria estadounidense antes de un largo silencio.

Hoy, reverenciado en colecciones y concursos de elegancia, este Speedster no es solo un automóvil; es una declaración de intenciones, una obra de arte nacida en tiempos difíciles que aún acelera el pulso de los apasionados. Algunas de nuestras imágenes muestran el ejemplar del Museo del Automovilismo y la Moda de Málaga, con una muestra exquisita de Clásicos.



Clase A



GLA



Clase B

Los nuevos compactos, una opción ideal para el personal ejecutivo y una oferta excelente para la renta al turismo.

Mercedes-Benz

Lo mejor o nada.



MCV Comercial S.A. Distribuidor autorizado de Mercedes-Benz en Cuba.
Intersección de Vía Blanca y Vía Monumental, Berroa, Habana del Este, La Habana. Telef.: 7792-9700 al 09.
Email: mcv@mcvcomercial.cu. Fax.: 7795-9151.



MITT GT-Max 330: ambición y tecnología al alcance de todos



POR GABRIELA
CAMILA CASTELLANOS MORA

LA GAMA DEL MITT GT-MAX ALCANZÓ UN PUNTO IMPORTANTE CON LA INCORPORACIÓN DE LA VERSIÓN TOPE DE GAMA 330 CC 2024, Y COMO ES COMÚN EN TODOS SUS MODELOS, SOBRESALE POR SU EXCELENTE RELACIÓN VALOR-PRECIO

El motor de la Nueva MTT GT-Max 330 2024 posee una cilindrada de 276 cc, refrigeración líquida, cuatro válvulas e inyección electrónica. Desarrolla 17,5 kW de potencia (23,8 CV) a 8000 rpm y un par máximo de 25 Nm a 5000 rpm; y si bien no es el más rápido del segmento, la atractiva relación prestaciones-precio resulta de gran relevancia para los clientes.

El equipamiento de seguridad estándar en este modelo contempla la iluminación Full Led en función de mejorar la visión al circular por la noche, sistema de frenos ABS de dos canales,

frenos de disco en ambos ejes, manetas regulables y el control de tracción TCS.

Sobresalen otros elementos como la completa iluminación con display LCD a color, hueco para un par de cascos bajo el asiento con iluminación, pata lateral y caballete central, sistema de sonido integrado con dos altavoces, llave de proximidad con mando a distancia, bluetooth, gancho y portabolsas, entre otros novedosos elementos.

Resalta de la MTT GT-Max 330 el asiento a dos alturas de generosas dimensiones con respaldo para la persona que va detrás y un vistoso refuerzo lumbar para que quien pilote proyecte una imagen de calidad, además de que dispone de grandes asideras para fijar la posición del acompañante.

Como detalle adicional figura que el asiento del conductor se sitúa a solo 760 mm del suelo, accesible para personas de cualquier estatura.

El modelo cuenta con una elección ideal de llantas al combinar la delantera de 14 in con una trasera de 13, posibilitando agilidad y estabilidad a la vez, así como la existencia de un enorme

portaequipajes bajo el asiento, fundamental para llevar dos cascos. Este espacio se abre de forma remota desde la ruleta central donde se activa el scooter, y cuenta con refinados detalles al disponer de sistema hidráulico para abrirse con suavidad, y una útil luz de cortesía.

Por otra parte, la instrumentación combina dos relojes analógicos como una pantalla TFT central, conformando un estilo deportivo y moderno en el que podemos visualizar con claridad los parámetros más importantes del scooter.

La MITT-GT Max 330 representa mucho más que una nueva incorporación al catálogo de la firma española: supone la consolidación de MITT en el competitivo segmento de los maxiscoter de media cilindrada con una propuesta que combina equipamiento avanzado, diseño atractivo y precio contenido.

Para los aficionados, simboliza la democratización de tecnologías antes reservadas a gamas superiores y refuerza la idea de que el confort, la conectividad y la estética moderna ya no son privilegio exclusivo de marcas Premium.

Lambretta ya es eléctrica:

Elettra S

POR WILLY HIERRO ALLEN

TRAS 79 AÑOS EN EL MERCADO, EL LEGENDARIO SCOOTER TENDRÁ ESTE AÑO (2026) SU NUEVA GAMA ELÉCTRICA PARA REAFIRMAR SU POSICIÓN GLOBAL, FUSIONANDO ASÍ SU DISEÑO, INGENIERÍA Y HERENCIA, VALORES QUE HAN HECHO ETERNA A LAMBRETTA

La noticia de que habría una Lambretta eléctrica ya venía sonando desde hace un par de años hasta que, finalmente, se ha hecho realidad: durante el segundo semestre de 2026, se comercializará el novedoso modelo Elettra S (100 % eléctrica).

Lambretta, sinónimo de estilo, elegancia y espíritu urbano desde 1946, ha vuelto a conquistar los faros del Salón de Milán (EICMA 2025), el mayor escaparate mundial de las dos ruedas. Allí, la mítica firma italiana mostró un modelo llamado a marcar una nueva etapa en su historia: la Elettra S. Y ello refleja la ambición

de la marca por combinar herencia y tecnología en una era donde la movilidad sostenible y el diseño clásico pueden convivir en armonía.

Viene con un motor síncrono de imanes permanentes (PMSM). Desarrolla una potencia continua de 4,0 kW (alcanza picos de 6,0 kW) con un impresionante par de 101 Nm. Acelera de 0 a 40 km/h en 10 segundos y alcanza los 90 km/h. Su autonomía es de 120 km (modo Eco).

Trae una batería NMC de 72 V y 4,5 kWh, que se recarga en 5 horas y 40 minutos, o al 80 % en solo 3 horas y 24 minutos (carga rápida).

Equipada con pantalla TFT, iluminación LED integral y sistema de suspensión «pull wheel» con doble amortiguador delantero, complementado ahora con un mono-amortiguador trasero. Su peso (lista para rodar) es de 132 kg.

El presidente de Lambretta, Walter Scheffrahn, explicó que «El Elettra S es más que un escúter eléctrico: es una declaración de belleza, potencia y de conciencia». Este paso de la mítica marca italiana consolida el compromiso de esta firma la una movilidad urbana sostenible, sin sacrificar su estética inconfundible.

Lambretta entra en una nueva era que celebra la pureza del diseño y la elegancia, la pasión por la mecánica y la innovación además del alcance global. De Milán a Bangkok, de Londres a Yakarta, Lambretta sigue recorriendo las calles del sudeste asiático y de Europa, manteniendo con orgullo su espíritu italiano, al tiempo que avanza como un ícono de la movilidad moderna.



Suzuki Boulevard

C50, clásica cruiser de inicios del siglo XXI

ESTA BOULEVARD C 50, CON ALMA DE CRUCERO CLÁSICO, TIENE RENDIMIENTO DE V-TWIN, UNA CUALIDAD QUE SE DEMUESTRA AL GIRAR EL PUÑO DEL ACELERADOR



POR WILLY
HIERRO ALLEN

El Suzuki Boulevard C50 llama la atención dondequiera que vaya. Destaca su figura audaz en el estilo de crucero tradicional, con grandes horquillas y el sistema de escape doble, escalonado. Su motorización bicilíndrica en V le ofrece un torque muy generoso. Está diseñado para rodar con toda la comodidad posible.

Este modelo, fabricado por Suzuki Motor Corporation se presentó en el Daytona Bike Week 2001 (la Semana de la Motocicleta en Daytona), que se realizó en el condado de Volusia, Florida, EE. UU. Por ello, el modelo se llamó entonces Suzuki Volusia, pero en 2005, Suzuki lo renombró como el Suzuki Boulevard C50.

MOTOR

El motor de combustión, 4 tiempos, es un bicilíndrico en V, a 45°, de 805 cc (83,0 x 74,3 mm) y está refrigerado por líquido. Su compresión es de 9,4 a 1 y el par-motor (torque) es de 62 Nm a 4000 rpm. La potencia máxima de 45 CV. Se

alimenta por el sistema de inyección de combustible y trae encendido electrónico.

Tiene una caja de cambios manual, de 5 velocidades y embrague húmedo (cloche), multidisco, accionado por cable. La transmisión es por cardán. Con esta motorización, el Suzuki Boulevard C50 mantiene una velocidad crucero de 140 km/h, entregando una potencia suave y eficaz, tanto en ciudad como en carreteras y autopistas.

CARROCERÍA

De líneas manejables, se pensó y fabricó para rodar plácidamente. La muy espaciosa posición de conducción y su suave suspensión te permiten viajar cómodamente durante todo el día, al tiempo que la suspensión trasera le ofrece la apariencia de una rígida clásica. El cuadro de doble cuna tubular se ha fabricado en acero.

Este chasis es estupendo, tanto para tramos cortos como para los viajes más largos. Tal estilo

de nueva generación, incorpora señales visuales de la herencia de los American cruiser, tales como la fuerte pintura, el cromo reluciente y guardabarros delanteros y traseros profundos con extremos esculpidos.

DIMENSIONES Y EQUIPAMIENTO

El Suzuki Boulevard C50 tiene una longitud de 2500 mm, un ancho de 955 mm y una altura de 1110 mm. La distancia entre ejes es de 1655 mm. El tanque de gasolina carga 15,5 L y la moto pesa 277 kg, en seco.

Para su comodidad, viene con arranque eléctrico y, a la hora de parquear, dispone del burro normal y gato lateral. Como parte de la instrumentación tiene un reloj, un ordenador y marcador del nivel de combustible.

El placer a que nos invita esta cruiser hace soñar a cualquier motociclista.



CIEGO
MONTERO



www.losportales.cu

facebook.com/losportalescuba

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



PILBARA DE NUEVO

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

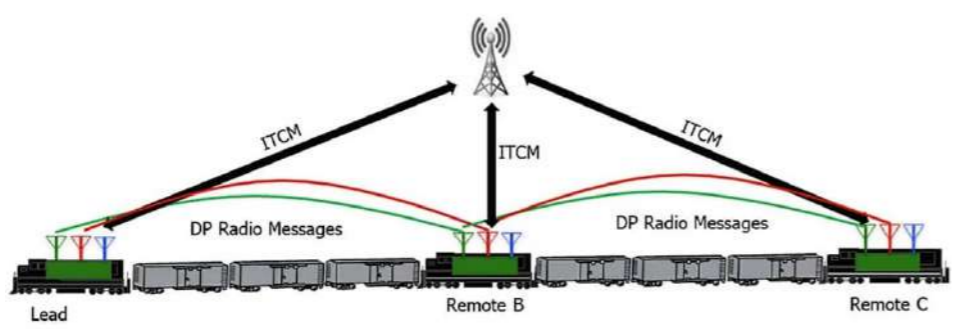
AUNQUE YA CONOCIDO POR SU RECORD GUINNESS DE 2001, CUANDO MOSTRAN EL TREN MÁS LARGO Y CON MAYOR TONELAJE DE ARRASTRE DEL MUNDO, TAL PARECIERA QUE AUSTRALIA ES EL LUGAR ESCOGIDO PARA ESTABLECER NUEVAS METAS. LA MINERÍA ES LA CLAVE

lo largo del convoy. De esta forma, la estabilidad en el movimiento era superior. Actualmente, corren trenes de unos 270 vagones con 3 locomotoras solamente. No deja de ser impresionante, pues la longitud de estos trenes se acerca a los 3 km y tienen un peso cargado de unas 40 000 t. La gigante BHP no es la única compañía australiana que muestra proyectos, muchos ya en realización, de una magnitud propia de este continente: la Fontescue es otro ejemplo. Y es que está creando una red de 1 millón de MW sobre la base de paneles fotovoltaicos que aprovecharán las abundantes áreas de terreno semidesértico y alimentarán un sistema ferroviario que ahorrará 1 millón de litros de diésel oil al año.

Con ese fin ya ha comprado dos locomotoras a una filial de Caterpillar, equipadas con baterías de 14,5 MW c/u que mediante el frenado regenerativo ahorran entre el 40 y el 60 % de energía. La idea final es que para 2030, todo el sistema minero de la compañía, incluyendo los equipos de perforación, se encuentren electrificados. Casi nada para estos gigantes de la minería.



El tren es la columna vertebral de muchos países; uno de ellos, Australia. La compañía BHP Iron Ore hizo historia al convertirse en la operadora del tren más largo del mundo. Más de 7 km de largo que aún no han sido igualados a pesar de que desde 1990 se conocía la necesidad de transportar mayores cantidades de mineral hacia los puertos de embarque. Tradicionalmente, se habría optado por poner más trenes a funcionar, pero habría que pagar más combustible, por el uso de la infraestructura y los sueldos de una mayor tripulación. Entra en juego BHP, la gigante australiana, una de las mayores compañías mineras del mundo, con una idea: ¿y si montamos un tren descomunal para cargar hierro? Así es como nació el tren Iron Ore, con sus 8 locomotoras, 682 vagones, 5648 ruedas, un peso cargado de casi 100 000 t y una longitud de 7353 km. Desarrollaba así una técnica de control múltiple del tren, sincronizando varias locomotoras espaciadas a



El primer portacontenedores nuclear, la nueva era del transporte marítimo

POR GABRIELA CAMILA CASTELLANOS MORA

LA INDUSTRIA NAVAL SE ENFRENTA AL DESAFÍO DE COMBINAR EFICIENCIA, VELOCIDAD Y SOSTENIBILIDAD EN UN CONTEXTO DONDE SURGE LA AMBICIOSA PROPUESTA DE UN PORTACONTENEDORES GIGANTE IMPULSADO POR ENERGÍA NUCLEAR, PROYECTO QUE PROMETE REDEFINIR LOS LÍMITES DE LA INGENIERÍA MARÍTIMA

Este tipo de buque no solo tiene el potencial de transportar miles de contenedores de manera más rápida y constante, sino que también podría reducir drásticamente la dependencia de combustibles fósiles, abriendo la puerta a un futuro donde la carga global navegue con menor impacto y mayor autonomía energética. Un artículo publicado en diciembre de 2025 daba a conocer sobre una propuesta desde Corea

del Sur a través del gigante Hyundai y su filial del sector de la construcción naval. Sin embargo, es China quien, con el astillero estatal Jiangnan, pretende construir el primer buque portacontenedores propulsado por energía nuclear para el año 2035. El gigante asiático, según apuntó la conocida revista, ya presentó el diseño de este ejemplar que estará propulsado por energía nuclear de torio, y las intenciones apuntan a la construcción

de un buque de hasta 25 000 TEU, entrando en la categoría de los más grandes del mundo. Figuran entre las principales ventajas que este tipo de buques no utilizaría combustibles fósiles ni repostajes constantes al emplear energía nuclear. Por otra parte, resalta su no dependencia del precio del petróleo ni de tensiones geopolíticas en las rutas de suministro, aunque sí estaría sujeto al apartado regulatorio, aún en desarrollo. El avance hacia la construcción del primer portacontenedores nuclear en China marca un hito en la historia del transporte marítimo. Más allá de sus dimensiones colosales, este proyecto simboliza la convergencia de innovación tecnológica y sostenibilidad energética, anticipando un futuro en el que los océanos podrían surcarse de manera más eficiente, segura y respetuosa con el medio ambiente.

Wright Spirit:

La revolución del transporte regional sostenible



EL WRIGHT SPIRIT NO ES UN AVIÓN HISTÓRICO DE LOS HERMANOS WRIGHT, SINO UNA AERONAVE ELÉCTRICA PIONERA DESARROLLADA POR DUFOUR AEROSPACE EN SUIZA. SU NOMBRE RINDE HOMENAJE AL ESPÍRITU DE INNOVACIÓN DE LOS PIONEROS DE LA AVIACIÓN, PERO SU TECNOLOGÍA ES PURAMENTE DEL SIGLO XXI

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

El Wright Spirit surge como una respuesta directa a la necesidad de descarbonizar la aviación de corto alcance. Mientras que los grandes reactores comerciales aún luchan con la densidad energética de las baterías, el Spirit se enfoca en rutas regionales (de 100 a 300 km), donde la propulsión eléctrica es técnica y económicamente viable.

El proyecto nace de la colaboración entre Wright Electric (EE.UU.) y Dufour Aerospace (Suiza). Su objetivo es convertir aviones regionales de combustión existentes (como el Cessna Caravan) o crear nuevas plataformas desde cero que eliminen las emisiones de carbono y reduzcan drásticamente la contaminación acústica en aeropuertos urbanos.

A diferencia de los helicópteros o los drones multi-rotor, el Spirit utiliza una configuración de ala basculante. La aeronave se eleva verticalmente, desafiando la gravedad sin necesidad de una pista kilométrica.

Una vez alcanzada la altura de seguridad, ocurre la magia de la ingeniería: el ala completa comienza a rotar. En una transición fluida

que parece coreografía, el ala basculante se posiciona horizontalmente. En ese instante, el dron gigante se transforma en un avión de alta velocidad. Los motores ya no luchan contra el peso, sino que impulsan la nave hacia adelante, dejando que el aire pase bajo las alas y genere la sustentación necesaria para un vuelo suave y eficiente.

Esta tecnología combina la versatilidad de un helicóptero con la velocidad y eficiencia aerodinámica de un avión de ala fija. Asimismo, utiliza

motores eléctricos de alta densidad de potencia alimentados por paquetes de baterías modulares.

El mercado que proyecta este avión es el de la «hiper-conectividad». Ciudades que hoy están separadas por cuatro horas de tráfico por carretera, mañana estarán conectadas por 30 minutos de un vuelo limpio y silencioso. El Wright Spirit no busca reemplazar a los grandes jets transatlánticos, sino devolvernos la libertad de movernos entre ciudades vecinas de forma sostenible.

Ficha Técnica	Característica	Especificación
	Tipo de Aeronave	eVTOL de ala basculante (Tilt-wing)
	Capacidad	1 piloto + 4 a 6 pasajeros (o 1000 kg de carga)
	Planta Motriz	4 a 8 Motores eléctricos síncronos de imanes permanentes
	Velocidad de Crucero	350 km/h
	Alcance Operativo	200 - 400 km (dependiendo de la carga útil)
	Techo de Vuelo	3000 m (aprox. 10 000 pies)
	Envergadura	13,5 m
	Material de Construcción	Compuestos de fibra de carbono de alta resistencia

EMCARGA

Empresa de Cargas por Camiones



LIDERA LAS CARGAS

SERVICIOS

a personas naturales y jurídicas

Carga general

Servicio expreso

Carga especializada de alcoholes y agua

Carga especializada de congelados

Servicio especializado de vagón

Servicio de mudanza local (La Habana)

Ave. Independencia No. 867,
entre Sta. Ana y Cuchillo de Ayestaré,
Plaza, La Habana, Cuba.

+ (537) 879 9018 / + (537) 879 0913

leticia@emcarga.transnet.cu



PRESTAMOS SERVICIOS EN TODA CUBA



1 DE MARZO DE 1879

Entra en funcionamiento en España el primer tranvía de vapor entre Barcelona y San Andrés de Palomar. Se le conocía como «El tranvía del fuego» y fue el primero que circuló por España.



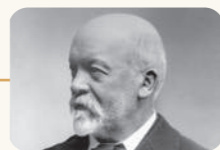
8 DE MARZO DE 1974

En París se inaugura el aeropuerto Charles de Gaulle. Diseñado y desarrollado por el arquitecto francés Paul Andreu, es el principal aeropuerto de la nación gala y uno de los más importantes centros de aviación en el mundo.



13 DE MARZO DE 1902

Se matricula el primer automóvil en Madrid (España), perteneciente al marqués de Boloños. Se trataba de un Renault descapotable de 14 CV de potencia capaz de alcanzar una velocidad de 40 km/h.



17 DE MARZO DE 1834

Nace Gottlieb Daimler, ingeniero y empresario alemán, cofundador de Daimler-Motoren-Gesellschaft. Fue uno de los pioneros de la industria automotriz mundial.



21 DE MARZO DE 1960

Nace Ayrton Senna, piloto del automovilismo brasileño. Tres veces campeón del mundo de Fórmula 1, Senna está entre los más exitosos y dominantes pilotos de la era moderna. Para muchos expertos, es el más rápido de la historia.



8 DE MARZO DE 1917

Fallece Ferdinand von Zeppelin, noble e inventor alemán, fundador de la compañía de dirigibles Zeppelin. Es considerado un pionero de la aviación.



10 DE MARZO DE 1904

Circula en Venezuela el primer automóvil, un Panhard Levassor. El automóvil fue traído por el Presidente de la República General Cipriano Castro, para la primera dama doña Zoila de Castro.



15 DE MARZO DE 1952

En Estados Unidos se disputa la primera edición de las 12 Horas de Sebring, una de las carreras de automovilismo de resistencia más importantes del país y de América.



18 DE MARZO DE 1858

Nace Rudolf Diesel, ingeniero alemán, inventor del carburante diesel y del motor de combustión de alto rendimiento que lleva su nombre.



28 DE MARZO DE 1935

El ingeniero aeronáutico español Virgilio Leret patenta en Madrid el primer motor a reacción, su mototurbocompresor de reacción continua, como propulsor de aviones y, en general, de toda clase de vehículos. Esta patente reunía el completo desarrollo teórico de un motor a reacción que estaba listo para pasar a la fase de experimentación.



1 DE ABRIL DE 1921

Adrienne Bolland es la primera mujer en sobrevolar la cordillera de los Andes. Recibió varios reconocimientos y consiguió más récords en el mundo de la aviación.



5 DE ABRIL DE 1910

Entre Chile y Argentina se inaugura el Ferrocarril Trasandino Los Andes-Mendoza. Hoy en ruinas, unía la ciudad chilena de Los Andes y la ciudad argentina de Mendoza. Funcionó hasta 1984.



12 DE ABRIL DE 1992

En Madrid se reinaugura, cien años después de su fundación, la Estación de Atocha, el mayor complejo ferroviario de España y uno de los más importantes de Europa.



17 DE ABRIL DE 1964

Jerrie Mock se convierte en la primera mujer en dar la vuelta al mundo por el aire. A bordo de una avioneta familiar conocida con el nombre de Spirit of Columbus, recorrió el mundo en 29 días.



27 DE ABRIL DE 2005

Primer vuelo del Airbus A380, el avión más grande del mundo. Dispone de una capacidad máxima de 853 pasajeros.



2 DE ABRIL DE 1875

Nace Walter Chrysler, pionero estadounidense de la industria del automóvil, fundador en 1925 de la empresa que lleva su nombre (la Chrysler Corporation).



7 DE ABRIL DE 1947

Fallece Henry Ford, fundador de la compañía Ford Motor Company y padre de las cadenas de producción modernas utilizadas para la producción en masa. La introducción del Ford T en el mercado automovilístico revolucionó el transporte y la industria en Estados Unidos.



14 DE ABRIL DE 1912

En el medio del océano Atlántico norte, el barco británico Titanic choca contra un iceberg a las 23:40 en su viaje inaugural: acabó de hundirse a las 2:20 de la madrugada siguiente. Mueren 1517 personas de las 2223 que viajaban a bordo.



20 DE ABRIL DE 2008

Danica Patrick se convierte en la primera mujer en ganar una carrera en la IndyCar Series, tras conquistar las 300 millas de Japón en el óvalo del circuito de Twin Ring Motegi.



28 DE ABRIL DE 1887

En Francia se realiza la primera carrera de automóviles de la historia, con un recorrido de París a Versalles.



Un ferrocarril sobre el golfo

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

DURANTE MÁS DE 25 AÑOS, LA VISIÓN DE UN TREN TRANSITANDO SOBRE EL MAR PARECÍA UNA ILUSIÓN DE CIENCIA-FICCIÓN. EL CARÁCTER DE SU CREADOR DESMITIFICA LO ANTERIOR, MOSTRANDO LAS REALES INTENCIONES DEL PROYECTO



Conocido como *The Overseas Railroad*, este sistema era una extensión del Florida East Coast Railway hasta Key West, ciudad ubicada a 206 km más allá de la península de la Florida. Su construcción comenzó en 1905 e inauguró operaciones en 1912; finalizando estas en 1935 cuando un Huracán lo dañó de forma irreversible. Parte de la estructura remanente se usó como soporte a una carretera usada hasta los años 80, cuando fue sustituida por una nueva vía.

Esta historia no sería tal sin la existencia de Henry Morrison Flagler, un alto funcionario del Grupo Rockefeller hasta que, por razones de salud de su esposa, se dirigió hacia el sur de EE. UU. en busca de un clima más noble y cálido. En esa faena se percató de la ausencia de instalaciones de hospedaje que lo indujeron a crear una red de hoteles hasta Palm Beach, muchos de los cuales existen aún. Estas construcciones formaban parte del sistema ferroviario hasta la Florida y por toda la costa atlántica del país.

Cuando se inaugura en 1905 el Canal de Panamá, Flagler consideró la posibilidad de llevar el ferrocarril hasta Cuba y vincularse al tráfico que la nueva obra le presentaba. Comienza en

1912 la construcción del tramo ferroviario sobre las aguas de la plataforma marítima sur de EE. UU. hasta Key West, para desde allí, mediante ferrys, alcanzar la Isla.

Durante su construcción, que llevó siete años, la obra empleó 4000 trabajadores y fue azotada por tres huracanes (1906, 1909 y 1910) que amenazaron seriamente su finalización, para ser terminada e inaugurada en 1912.

Durante sus años de servicio, el volumen de carga transportada fue decepcionante si se compara con el esfuerzo y el costo empleado en su creación. Solo pudiera presentar algún logro el servicio que se conoció como *Havana Special*, tren que partía de Nueva York diariamente, excepto los domingos, y ofrecía coches dormitorio conectados al ferry que llegaba a la capital cubana. Su viaje por el tramo marítimo no excedía los 24 km/h.

Un huracán categoría 5 destruyó en 1935 más de 64 km de vías, golpe que terminó la vida útil de ese ferrocarril. Quedan los restos de sus puentes y la nueva carretera que une la península con Key West, Cayo Hueso para los cubanos.



Alianza de Motos Eléctricas de Cuba: Rodando con Propósito

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS



LO QUE COMENZÓ COMO UNA RESPUESTA ESPONTÁNEA ANTE LA TRAGEDIA SE HA TRANSFORMADO EN UN MOVIMIENTO SOCIAL Y ECOLÓGICO SIN PRECEDENTES EN LA ISLA. LA ALIANZA DE MOTOS ELÉCTRICAS DE CUBA NO ES SOLO UN GRUPO DE ENTUSIASTAS DE LAS «MOTORINAS», ES UNA RED DE SOLIDARIDAD QUE HA DEMOSTRADO QUE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EL COMPROMISO CIVIL PUEDEN IR DE LA MANO



La emergencia de los clubes de motos eléctricas en Cuba no responde únicamente a una necesidad de transporte ante la crisis de combustible, sino al nacimiento de una nueva cultura de civismo sobre ruedas. Estos grupos, que comenzaron como pequeñas comunidades de entusiastas de la tecnología de litio, han evolucionado hasta convertirse en organizaciones con una identidad marcada por la sostenibilidad y el humanismo.

A diferencia de las hermandades de motociclistas tradicionales, estos colectivos sitúan el cuidado ambiental en el centro de su filosofía. Al promover el uso de vehículos de cero emisiones, no solo apuestan por una reducción drástica de la contaminación acústica y atmosférica en las ciudades, sino que educan a la población sobre la transición energética hacia fuentes más limpias.

Sin embargo, su valor más distintivo es la vocación de ayuda humanitaria. Lo que define a estos clubes es su capacidad de movilización inmediata ante la adversidad. Ya sea transportando donaciones a zonas de desastre, apoyando a instituciones infantiles o colaborando en situaciones de emergencia nacional, los conductores han transformado sus «motorinas» en herramientas de auxilio social. En este ecosistema, la velocidad no es el objetivo; la meta es llegar a donde más se necesita, demostrando que la movilidad eléctrica en la Isla tiene, ante todo, un corazón solidario.

En la unión está la fuerza

El punto de inflexión que definió la identidad de la Alianza ocurrió en agosto de 2022. Tras el devastador incendio en la Base de Supertanqueros de Matanzas, varios clubes de la capital (como MEC Forever, BigCuba, VIPME, Alto Voltaje y Racing Moto-E) decidieron que no podían quedarse de brazos cruzados.

La caravana desde La Habana hasta la «Atenas de Cuba» fue un hito. No fue una rodada de placer, fue una misión logística compleja. Los

conductores enfrentaron el reto de la autonomía de sus baterías en un trayecto largo, avanzando a un paso coordinado para no dejar a nadie atrás. Al llegar a los centros de evacuación en Matanzas, entregaron donaciones, alimentos y suministros, transformando el dolor del siniestro en una acción colectiva de apoyo humano.

Esta travesía por la Vía Blanca no solo demostró la autonomía de los vehículos eléctricos, sino que forjó un vínculo indestructible entre los clubes. Al regresar a la capital, la decisión fue unánime: ya no eran grupos dispersos, eran una Alianza.

Un quehacer diversificado: más allá de las baterías

Desde aquel bautismo de fuego, la Alianza ha estructurado su labor bajo tres pilares fundamentales:

- Responsabilidad social y humanitaria
- Conciencia ecológica
- Seguridad vial y disciplina

La Alianza de Motos Eléctricas representa una nueva forma de asociación en el país: horizontal, dinámica y profundamente conectada con los problemas de su tiempo. Lo que un día fue una caravana de auxilio hacia Matanzas, hoy es una estructura que demuestra que tener una moto eléctrica en Cuba es, para muchos, tener una herramienta para ayudar a los demás.

«No existe meta inalcanzable cuando desde el corazón se lucha por ella», fue el lema que los guio hacia los supertanqueros, y es el que hoy mantiene sus motores en marcha.

La Alianza de Motos Eléctricas no solo rueda por placer; rueda por compromiso. Es la respuesta de los motociclistas cubanos a los retos de su tiempo, moviéndose con silencio, pero con una fuerza social que resuena en toda la Isla.

Marco Bezzecchi

y la arrancada perfecta en 2026

POR NORLAND ROSENDO GONZÁLEZ

LA TEMPORADA 2026 DE MOTO GP COMENZÓ CON EL MISMO PILOTO SUBIÉNDOSE A LO MÁS ALTO DEL PODIO EN SUS PRIMEROS TRES GRANDES PREMIOS. EL ITALIANO MARCO BEZZECCHI, DE APRILIA FACTORY RACING, SE ROBÓ LA ARRANCADA Y ENGANCHÓ CON SU ACTUACIÓN EN EL CIERRE DEL AÑO PASADO PARA SUMAR CINCO TÍTULOS EN LÍNEA

Bezzecchi terminó en 2025 ganando las paradas de Malasia y Portugal, pero su nombre apenas acaparó cintillos mediáticos, opacado por un Marc Márquez que fue dueño y señor del campeonato del mundo por séptima vez en su carrera deportiva.

Sin embargo, el fin de aquella campaña era un augurio de lo que vendría en la siguiente. El piloto de 27 años dominó la parada inaugural de la temporada, del 27 de marzo al primero de abril en Tailandia, donde cubrió 26 vueltas en 39:36.270 minutos, y resultó escoltado por Pedro Acosta (Red Bull KTM, +5.543 segundos) y Raúl Fernández (Trackhouse, +9.259).

Viajó a Brasil a defender su liderazgo y lo consiguió el fin de semana del 20-22 de marzo, cuando completó las 23 vueltas pactadas

en el Autódromo Internacional de Goiania con tiempo de 30:19.760, seguido por el español Jorge Martín, de su misma escudería y Fabio Di Giannantonio (Vr46, +3.780).

Austin, en Estados Unidos, organizó el tercer gran premio, del 27 al 29 del mismo mes, y Bezzecchi mantuvo su racha exitosa imponiéndose con 40:50.653, por delante de Martín (+2.036) y Acosta (+4.497), en un trazo de 20 vueltas.

Después tocaba la parada de Catar, pero la compleja situación en el medio oriente influyó en la cancelación de esa carrera, que dejó a los pilotos un margen mayor de tiempo para repensar tácticas y estrategias de cara al resto de la temporada.

Con esa triada de triunfos, el Bambino comanda el ranking de 2026 con 81 puntos,

seguido por Martín, quien acumula cuatro unidades menos, y Acosta, dueño de 60 puntos. El campeón de 2025, Marc Márquez, va quinto al sumar 45.

Dos son las principales expectativas por ahora que dominan los debates mediáticos sobre la moto GP: ¿Hasta cuándo llegará el invicto de Bezzecchi? ¿Podrá ganar en definitiva por primera vez el Campeonato del Mundo?

Quedan 18 competencias este año y cada una exhibe sus propios desafíos y encantos en uno de los más excitantes espectáculos sobre ruedas de los tiempos modernos, pero no hay dudas de que el acelerón de Bezzecchi en el arranque ha puesto en jaque a más de un piloto, entre ellos al mismísimo Marc Márquez.



Kimi Antonelli, líder inédito con 19 años

POR NORLAND
ROSENDO GONZÁLEZ



EL PILOTO ITALIANO ANDREA KIMI ANTONELLI, DE LA ESCUDERÍA MERCEDES, SUMÓ PODIOS EN LAS TRES PARADAS INICIALES DE LA TEMPORADA 2026 DE F1 Y SE CONVIRTIÓ EN EL MÁS JOVEN DE LA HISTORIA EN ENCABEZAR EL RANKING MUNDIAL, CON APENAS 19 AÑOS DE EDAD

Antonelli empezó con un segundo lugar en la parada de Australia el 8 de marzo, y después firmó dominios absolutos en los grandes premios de China (15 de marzo) y Japón (29 marzo), para sumar 78 puntos.

En la isla continente, el Bambino necesitó 2:974 minutos más que el puntero, el británico George Russell (Mercedes), quien cubrió las 58 vueltas en 1:23:06.801 horas. Tercero pasó Charles Leclerc, representante de Mónaco e integrante de la escudería Ferrari (+15.519).

Después, los pilotos se movieron para Shanghái, en el gigante asiático, donde hubo permuta en el uno-dos: Antonelli subió a lo más alto del podio tras completar 56 vueltas en 1:33:15.607, dejando como escolta a Russell (+5.515), mientras el también británico Lewis Hamilton cruzó tercero (+25.267) y Leclerc fue cuarto (+28.894).

El circuito nipón de 53 vueltas vio encumbrarse nuevamente al joven italiano con tiempo de 1:28:03.403, en una competencia que dejó en segundo puesto al australiano Oscar Piastri, de McLaren

(+13.722) y Leclerc completó el trío de avanzada (+15.270), al tiempo que Russell terminó cuarto (+15.754).

Debido a las tensiones bélicas en el Medio Oriente, resultaron canceladas las paradas previstas en Bahréin y Arabia Saudita, ambas en abril, por lo que el calendario quedó ajustado a 22 carreras.

Como escoltas del inédito liderazgo de Kimi Antonelli en el ranking mundial de F1, aparecen George Russell (63), Charles Leclerc (49), Lewis Hamilton (41) y el campeón de 2025, Lando Norris (25).

Si el muchacho de Italia sabe que el puesto de jefe en el escalafón puede ser temporal, sí es seguro que nadie le quitará este año el mérito de liderar ese listado con menos edad, una marca que estaba en poder de Sebastián Vettel, quien lo logró con 21 años y cinco meses.

¿Podrá gestionar bien Kimi Antonelli la presión en el resto del calendario pese a su inexperiencia? ¿Sus éxitos iniciales en la temporada fueron suerte, talento o ambas condiciones a la vez? Queda la mejor parte del programa competitivo para comprobarlo.

EL TREN QUE PUDO SER Y NO FUE

POR AMPARO LÓPEZ REGO

EL *AÉROTRAIN* PERMANECE EN LA MEMORIA, COMO UN SUEÑO DESLUMBRANTE DE UN FUTURO TRANSPORTE MASIVO, QUE NUNCA SE HIZO REALIDAD

Los trenes pueden volar, por supuesto. Considerando todas las acepciones que el término abarca, que sean literales o figuradas -ir con gran velocidad o aceleración, entre otras- no es desatinado afirmar que, efectivamente, vuelan si es que viajan muy rápido; por supuesto, no es que emulen con aviones, aves y otros artefactos que se elevan en el aire, alcanzan grandes alturas, y se mueven por algún tiempo en él; pero si nos limitamos al hecho de conseguir suspenderse en el aire y desplazarse, sin dudas los trenes más rápidos del mundo... sí, vuelan.

Y es que estos trenes no suelen tocar las vías férreas gracias a diferentes sistemas magnéticos que evitan la fricción.

Jean Bertin, una idea diferente

Jean Bertin era un prometedor ingeniero francés, que antes de cumplir los 30 años ya ocupaba el puesto de director técnico en la prestigiosa Sociedad Nacional de Estudios y de Construcción de Motores de Aviación) y que en 1956 funda su propia empresa: *Bertin & Cie*.

Pues resulta que mientras trabajaba en la insonorización de motores de avión, su colega Louis Duthion reparó en aquello de que si se vuela muy cerca del suelo, la nave comprime el aire y esto le permite elevarse más con menos resistencia aerodinámica.

Es el llamado «efecto tierra», algo que los pilotos conocen muy bien; entonces, un cojín de aire debajo de otro tipo de vehículo, lo haría, nada más y nada menos, que levitar.

Esta presunción no exactamente novedosa. En el 1860, otro ingeniero francés, Louis Girard, pensó en un tren que se trasladara sobre un cojín de aire. Y siguiendo el mismo principio, ya se habían desarrollado otros vehículos, por los americanos, japoneses y británicos.

Bertin se interesó vehementemente en el universo que abría el mencionado fenómeno físico aplicado al transporte terrestre, así continuó con las investigaciones mientras visionaba una idea transformadora: un tren sin ruedas.

Las ideas comenzaron a hilvanarse, se comenzaron a crear prototipos y en el 1963 cobró vida su proyecto: *Aérotrain*.

AÉROTRAIN

Su concepto era, por un lado, sencillo; por otro, osado. Un tren que en vez de usar la fuerza proporcionada por el diésel o por la electricidad, fuese impulsado por un enorme motor de turbina ubicado en la parte trasera. Algunos lo interpretarían como un híbrido entre avión y tren, sin alas. Bertin lo describía como un avión encarcelado, pues volaba, pero atado al suelo. Un diseño futurista que, de ser viable, revolucionaría el transporte público.

El primer prototipo funcional tenía espacio para seis pasajeros; en la parte trasera contaba con una hélice, similar a las que se instalan en las alas de los aviones, suficiente para que el vehículo consiguiese una velocidad máxima de 345 km/h, lo que, para esa época, era absolutamente una velocidad considerable, pues doblaba a la que conseguían los trenes normales.

Siguió fabricando prototipos durante los siguientes años, cada vez mayores, cada vez requiriendo más inversión, hasta el punto de tener un modelo de más de 22 m, con capacidad para trasladar 80 personas.

Esta vez el modelo requirió construir, primeramente, una pista de pruebas de unos 7 km de largo, y luego otra de 18 km. La nueva pista acogió a un prototipo que alcanzaría los 430.4 km/h.



El *Aérotrain* se desplazaba sobre un rail central de hormigón - la mayor parte de la vía de la vía se construyó con hormigón armado para proporcionar una forma de invertida al monorraíl- del cual se separaba gracias a cojines de aire conseguidos por compresores que alimentaban aire para generar sustentación y no generar fricción con la vía, lo cual aumentaba extraordinariamente su velocidad.

Las plataformas laterales estabilizaban el movimiento lateral contra la T de hormigón, mientras que las hélices y los propulsores proporcionaban empuje.

También contaba para el frenado con flaps (solapas, faldones o aletas...) aerodinámicos y empuje inverso, y con zapatas de deslizamiento de emergencia para en caso de que fallase la sustentación.

Bertin aspiraba a construir una red de monorraíles que conectara ciudades de manera más rápida, una red que funcionara a la par de la que el sistema ferroviario ya ofrecía, pues su propuesta resultaría más costosa y obviamente, no sería para todos los pasajeros.

Si bien existían mejoras que emprender, en marzo de 1971, un consejo de ministros aprobó la construcción de un enlace de *Aérotrain*, que conectaría La Défense, un distrito parisino, con la nueva ciudad de Cergy-Pontoise, al noroeste de París, pero desafortunadamente, en 1974, los planes para su construcción se tambalean; la crisis del petróleo y la política cambian las prioridades del gobierno francés, que frena la ayuda al desarrollo del *Aérotrain*, pues, entre otros, temió que la red estatal ferroviaria terminara desplazada.

Jean Bertin había dedicado diez años de esfuerzos inquebrantables a su sueño del *Aérotrain*, se sentía agotado y para empeorar el panorama, ya repleto de frustración, padecía cáncer.

En 1977 el programa se archivó oficialmente y los fondos fueron redirigidos al desarrollo del tren TGV (Tren de Alta Velocidad), el llamado tren «bala» -un tren que también «vuela» y que funciona con electricidad.

El TGV aprovecharía los corredores, los rieles y la mano de obra ferroviaria existentes; *Aérotrain* en cambio, habría significado establecer una infraestructura totalmente nueva: vehículos, vías guía, depósitos, estándares... entre otros.

El *Aérotrain* hizo su último viaje el 27 de diciembre de 1977. Los diferentes modelos habían recorrido miles de kilómetros y transportado a más de 15.000 personas durante sus viajes de prueba con sus diferentes prototipos.

Para entonces, el que una vez fuese un entusiasta ingeniero, había muerto presa de la tristeza y la decepción, en diciembre de 1975. La empresa que con tanta entrega fundó, Bertin Technologies, opera en la actualidad en diferentes ramas de la tecnología aplicada a las ciencias de la vida, el medio ambiente y el espacio.

El *Aérotrain* permanece en la memoria como un fascinador sueño, que podría haber sido, y como recordatorio de que, aunque no todos los sueños futuristas se vuelven realidad, solo con soñarlos se impulsa la invención; a fin de cuentas, como dijo el famoso escritor Mark Twain: «Se puede vencer a la realidad con suficiente imaginación».

Tarifa-Tánger:

el primer corredor verde marítimo

POR PABLO RAFAEL FUENTES

ENTRE LOS DESAFÍOS ACTUALES EN MATERIA DE PROYECTOS ECOLÓGICOS, DESTACA LA ELECTRIFICACIÓN DE LA RUTA QUE UNE LOS PUERTOS ENTRE EUROPA Y ÁFRICA: EL CORREDOR MARÍTIMO PERFECTO PARA UNA MOVILIDAD VERDADERAMENTE SOSTENIBLE

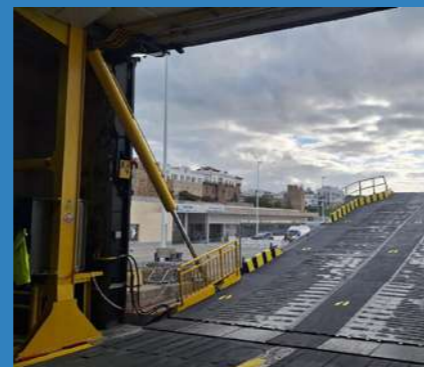
La naviera Baleària, responsable de la gestión de la ruta marítima en los próximos 15 años, tiene entre las pretensiones para 2027 operar dos fast ferries de cero emisiones entre Tarifa y Tánger, un ambicioso proyecto 100 % eléctrico. Para tal propósito, ya se construyen en España dos barcos gemelos, e iniciaron los procesos de electrificación de los puertos y la instalación de sistemas de recarga de baterías.

La iniciativa tecnológica permitirá completar por primera vez todo el trayecto de la referida ruta, utilizando exclusivamente energía eléctrica. La incorporación de los nuevos barcos supondrá dejar de emitir anualmente 44 000 t de CO₂ equivalente.

Entre los aspectos técnicos del proyecto resaltan los dos catamaranes que se construirán en el astillero español Armon. Cada catamarán contará con una potencia eléctrica de 16 MW, proporcionada por cuatro propulsores eléctricos alimentados por baterías con una capacidad de 11 500 kWh, lo que les permitirá realizar la travesía completa —de 18 millas— utilizando únicamente propulsión eléctrica. Cada catamarán contará además con generadores diésel de apoyo para emergencias.

La recarga completa de las baterías de los fast ferries se realizará durante la escala de una hora prevista en cada ciudad. Para ello, se instalarán en ambos puertos sistemas de almacenamiento con baterías de 8 MWh brutos cada una, que se sumarán al suministro eléctrico en tierra —de 5 MW en Tarifa y 8 MW en Tánger.

La carga de los buques se efectuará mediante dos innovadores brazos robóticos autónomos instalados en cada puerto, que se conectarán a las embarcaciones a través del sistema OPS (Onshore Power System); un sistema de última generación que permitirá recargar las baterías necesarias para la ruta en tan solo 40 minutos.



El diseño de los nuevos barcos es similar al de los dos fast ferries a gas natural de Baleària que navegan en las Baleares, aunque optimizado específicamente para operar en los puertos de Tarifa y Tánger City. Contarán con una manga de 25 m, capacidad para 804 pasajeros y 225 vehículos, y podrán alcanzar una velocidad máxima de 26 nudos.

Con más de 40 buques, Baleària es un referente en sostenibilidad por su apuesta por una movilidad ecoeficiente. Cuenta con 11 barcos de motores duales, que permiten usar gas natural y, en el futuro, energías renovables neutras en CO₂.



TRANSPORTE OCCIDENTE

CONTAMOS CON LÍNEAS ESPECIALIZADAS, PERSONAL CAPACITADO, EXPERIENCIA Y ALTA PRODUCTIVIDAD EN LA FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS

FABRICACIÓN DE FURGONES PERSONALIZADOS
CAJAS DE SEGURIDAD
PRESILLAS PARA PRESILLADORAS

ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS

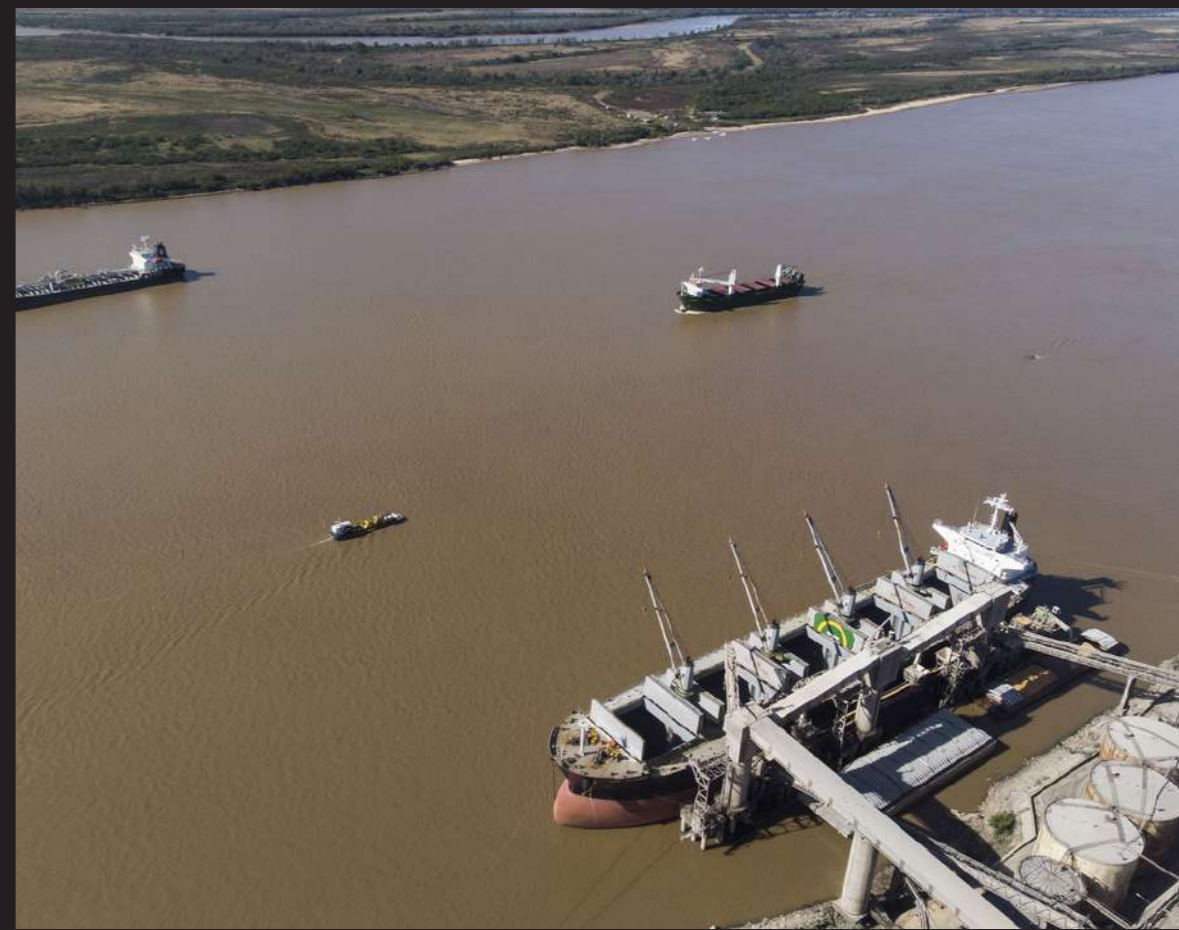
MANTENIMIENTO
FURGONES, GAZELLA, UAZ Y GEELY

REPARACIÓN GENERAL
CAMIONES, AUTOS RURALES Y CAMIONETAS



UNA VÍA SALVADORA

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ



LA PÉRDIDA POR MÁS DE UN SIGLO DE LA SALIDA AL MAR COMO CONSECUENCIA DE LAS GUERRAS IMPUESTAS POR SUS VECINOS, RETRASÓ EN BUENA MEDIDA EL DESARROLLO DE PARAGUAY COMO UNO DE LOS PAÍSES MÁS AVANZADOS DE SURAMÉRICA

Este obstáculo ha sido prácticamente superado mediante la llamada Hidrovía Paraná-Paraguay. Ella se convierte de hecho en la carretera fluvial entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, mediante un sistema de navegación canalizada a lo largo de los cursos de los ríos Paraguay y Paraná, así como en algunos de sus afluentes seleccionados. El objetivo principal de este proyecto radica en la viabilidad de habilitar el tráfico constante, los 365 días del año, de embarcaciones de bajo calado, pero de gran capacidad de carga, con un enfoque en el transporte de minerales, combustibles y productos agrícolas como principales mercancías.

En el periodo comprendido entre 1988 y 2010, se observó un notorio incremento en el transporte de mercancías a lo largo de esta

hidrovía, pasando de 700 000 t anuales a casi 174 millones. Posteriormente, este volumen de transporte continuó creciendo de manera significativa hasta superar la cifra actual de 36 millones de toneladas anuales. En cuanto a la composición de la carga transportada, se destaca la importancia de la soya y sus derivados como los productos predominantes, seguidos por el hierro y los combustibles.

En el territorio argentino, se llevaron a cabo labores de balizamiento y señalización en un segmento que había permanecido sin mantenimiento durante décadas, desde Santa Fe hasta la zona de confluencia, ubicada en el kilómetro 1,238 del río Paraná. Además de estas medidas, se ha progresado en la canalización del río Paraguay, particularmente en uno de los tramos de mayor complejidad para la navegación.

En 2011, comenzaron las labores de desarrollo en la hidrovía con el propósito de habilitar un calado para buques de 28 pies, posteriormente incrementado a 32 pies. Estas modificaciones se llevaron a cabo con la finalidad de respaldar el proyecto de renovación del puerto, lo que posibilita la navegación ininterrumpida las 24 horas del día, en consonancia con la visión de promover la eficiencia y la accesibilidad en el transporte fluvial de mercancías en la región.

En 2013, se finalizaron las obras de construcción del muelle en el Nuevo Puerto de Posadas, situado en las proximidades del Parque Industrial Posadas. Este puerto desempeña un papel fundamental como punto de acceso a la Hidrovía Paraná-Paraguay, y desde el año 2015, en la provincia de Chaco se ha estado llevando a cabo la construcción de un centro logístico con el propósito de facilitar la interconexión entre la Hidrovía Paraná-Paraguay y el puerto de Barranqueras. Se prevé como el de mayor relevancia en la provincia, lo que apunta a fortalecer aún más la infraestructura logística en la región.



El proceso de dragado y balizamiento del río Paraná, destinado a garantizar su navegabilidad de forma continua, abarca un tramo de 600 km desde Santa Fe hasta los puertos de Barranqueras y Corrientes. Esta iniciativa tiene como objetivo primordial reducir los costos operativos y mejorar la competitividad en el transporte del grano argentino.

A lo largo de los 25 años de operación de la Hidrovía, los principales impactos registrados han sido en la biodiversidad. El dragado implica la excavación del fondo del río para aumentar la profundidad del canal de navegación. Esto impacta directamente en todas las formas de vida que habitan en el lecho del río, así como sobre las especies que se alimentan de ellas. Además, la deposición del sedimento extraído puede modificar los ciclos de inundación de los humedales asociados al cauce principal del río, afectando a los organismos que allí habitan.

Como obra de gran envergadura, requerirá para su continuación de la pericia y sabiduría de diseñadores y constructores; el peso económico para la región, en especial para Paraguay, merece un balance con la naturaleza.



Changan y MCV Comercial S.A.:

POR LORIEZ GÓMEZ MEJIAS

una alianza estratégica para el futuro de la movilidad en Cuba

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN CUBA VIVE UN MOMENTO DE TRANSFORMACIÓN, Y EN EL CENTRO DE ESTA EVOLUCIÓN SE ENCUENTRA MCV COMERCIAL S.A. CON MÁS DE 30 AÑOS DE PRESTIGIO COMO DISTRIBUIDOR OFICIAL DE MARCAS DE ALTO ESTÁNDAR, LA COMPAÑÍA DA UN PASO ESTRATÉGICO HACIA EL FUTURO AL INTEGRAR A SU PORTAFOLIO A CHANGAN, EL GIGANTE AUTOMOTRIZ NÚMERO UNO DE CHINA Y UNO DE LOS DIEZ GRUPOS MÁS INFLUYENTES A NIVEL GLOBAL

Para conocer los detalles de este desembarco, conversamos con Andrés Fundora, Gerente de Ventas de MCV Comercial S.A., quien nos devela la hoja de ruta de una marca que promete redefinir los estándares de calidad, tecnología y respaldo en el mercado cubano.

Y es que la elección de Changan no es casual. Según explica Fundora, responde a una visión de largo plazo: «Queremos que el cliente identifique a la marca no solo por su prestigio internacional, sino por la garantía y el servicio postventa exclusivo que MCV Comercial S.A. asegura en el país». Esta unión combina la capacidad tecnológica de un fabricante líder con la robusta infraestructura de servicios que ya distingue a MCV Comercial S.A.

En esta primera etapa de comercialización, la apuesta se centra en los SUV familiares, vehículos configurados específicamente para las exigencias de las carreteras y el clima de Cuba. La oferta actual destaca por su equilibrio, combinando:

- **Vehículos de Combustión Interna: Fiabilidad probada para el confort familiar y soluciones empresariales.**

- **Eléctricos de Rango Extendido: Una respuesta eficiente para la movilidad urbana sostenible sin renunciar a la autonomía.**

Mirando hacia el futuro cercano, Fundora adelanta que el segundo semestre de 2026 marcará una expansión clave con la llegada de versiones totalmente eléctricas, incluyendo modelos presentados globalmente en noviembre de 2025,

que destacan por una relación calidad-precio excepcional.

A diferencia de las importaciones independientes, MCV Comercial S.A. ofrece lo que el cliente más valora: tranquilidad. Los vehículos Changan cuentan con un respaldo oficial de fábrica que incluye una garantía real mínima de 2 años o 100 000 km (lo que ocurra primero), extendiéndose también a las baterías en el caso de los modelos eléctricos. Asimismo, se contará con Servicio Técnico Certificado: especialistas capacitados directamente por la dirección técnica de Changan, expertos tanto en motores de combustión como en nuevas tecnologías eléctricas. Y si la preocupación es la sostenibilidad en repuestos, ya se garantiza un inventario de piezas originales con sistema de reposición continua, garantizando mantenimientos preventivos y correctivos sin demoras.



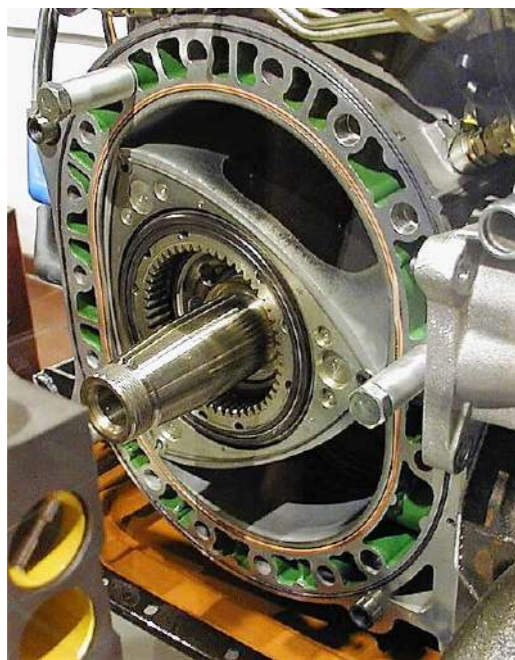
Los interesados ya pueden acercarse a la sede de Berroa en La Habana, así como a diversas sucursales en provincias para conocer de cerca estos modelos. La estrategia de venta es dinámica. «Contamos con un stock físico para entrega inmediata de las primeras unidades y opción de pedidos personalizados según las necesidades de nuestros clientes. A partir de agosto, se abrirá la contratación de vehículos en plaza o navegando».

¿Las formas de pago? Mediante procesos transparentes y seguros a través de pasarelas de pago internacionales y el uso de la tarjeta Clásica en Cuba.

Con esta alianza, Changan y MCV Comercial no solo introducen nuevos vehículos en la vía; inyectan innovación, seguridad y, sobre todo, la certeza de un acompañamiento técnico de primer nivel que garantiza que cada kilómetro recorrido sea una experiencia de total satisfacción.

MCV Comercial S.A. continúa distinguiendo como el distribuidor autorizado con el sello de garantía que el mercado cubano exige.

¿MOTOR SIN CIGÜEÑAL?



POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

AUNQUE AÑOS ATRÁS EL MOTOR WANKEL ERA CONOCIDO, LAS BÚSQUEDAS DE MOTORES DE COMBUSTIÓN MÁS EFICIENTES, EL USO DEL HIDRÓGENO Y EL IMPARABLE AVANCE DE LAS BATERÍAS, MANTIENEN LA IMAGINACIÓN MUY ACTIVA

En estas corrientes se inscribe el francés jubilado a sus 81 años, Maurice Saint-Germain, quien ha patentado en 2015 un nuevo motor térmico que gira sin cigüeñal y con un mínimo de fricción. Promete ser más eficiente y menos contaminante que los actuales. El diseño se basa en un sistema que reemplaza el tradicional cigüeñal por un mecanismo de rotación de excéntricas. Este sistema transforma el movimiento lineal de los pistones en movimiento circular mediante un plato giratorio y engranajes excéntricos.

Los motores convencionales utilizan un conjunto biela-manivela para convertir el desplazamiento lineal de los pistones en rotación. Este sistema genera fricciones laterales que reducen la eficiencia del motor. El diseño de Saint-Germain elimina este problema al disminuir las fuerzas de fricción en los cilindros, mejorando el rendimiento general. Con menos fricción interna, el motor podría reducir su consumo de combustible hasta en un 15 %, según estimaciones preliminares de expertos en ingeniería mecánica. Esto se traduce en una disminución directa de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), aspecto clave en la lucha contra el cambio climático.

Aunque los detalles técnicos completos del prototipo aún no son públicos, el inventor considera que este motor podría ser implementado tanto en el sector automotriz como en sistemas industriales, como bombas y compresores.

Lo anterior nos lleva a pensar en el motor Wankel, ideado por Félix Wankel en 1924 y cuya Licencia se concedió en 1926. Lo diferente en este era la utilización de rotores en vez de pistones como los motores conocidos.

En los años 1950 y 60 se hicieron grandes esfuerzos en desarrollar los motores rotativos Wankel. Eran especialmente interesantes por funcionar de forma suave y silenciosa, con escasas averías gracias a la simplicidad de su diseño. Ya en 1972 se presentaron algunos prototipos de motocicletas con motor Wankel de dos rotores: la Yamaha

RZ-201 y la Kawasaki X-99, que aunque aseguraron haber resuelto los problemas técnicos planteados, no llegaron a fabricarse en serie.

DKW-Hercules tuvo en venta entre 1970 y 1975 una motocicleta, la W-2000, con un motor Sachs KC-27 refrigerado por aire, de 600 cc y 27 HP. En Gran Bretaña, David W. Garside (SAE 8210), desarrolló a partir del motor de esa DKW un motor Wankel de dos rotores para motocicletas, en versiones con refrigeración por aire y/o líquido, los rotores iban refrigerados por la mezcla que llegaba a la admisión, que fueron instalados en la Norton Commander, Norton Classic, y la Norton Interpol.

Tras un uso ocasional en automóviles como el NSU con sus modelos Spider, Ro 803 y el prototipo Audi 200, que hacia 1975 usaba una carrocería de Audi 100 y un motor Wankel KKM 8 con 3.000 cc, admisión por lumbreras laterales y 170 hp a 6500 rpm; o Citroën con el M 35 y GS Birrotor, e intentos fracasados por General Motors, que anunció haber resuelto el problema del consumo, pero no lograrlo por las emisiones en los gases de escape; o el prototipo Mercedes-Benz C111; pocos continuaron su utilización.

La compañía japonesa Mazda ha sido la que ha hecho un mayor uso de Motores Wankel en automóviles. Después de muchos años de desarrollo y miles de prototipos experimentales, Mazda lanzó sus primeros coches con motores Wankel a principios de los años 70. Aunque la mayoría de los clientes adoraban estos coches, especialmente por su suavidad, tuvieron la mala suerte de ser puestos a la venta en una época de grandes esfuerzos para reducir las emisiones y aumentar la economía en combustible. Mazda abandonó el Wankel casi totalmente.

Con esos ejemplos, veremos que rumbo toman los esfuerzos del Ing. Sant Germaine.



FOTON

LA PERFECCIÓN EN MOVIMIENTO



Con FOTON, cada kilómetro se convierte en una inversión inteligente...

...cada entrega en una oportunidad de crecimiento, y cada día en un paso hacia el éxito



MCV COMERCIAL S.A.

Distribuidor Autorizado de Mercedes Benz en Cuba

Intersección de Vía Blanca y Vía Monumental. Berroa, Habana del Este, La Habana

+53 77929700 al 09

mcv@mcvcomercial.cu

Excelencias del Motor CELEBRA SU 20 ANIVERSARIO

con la presentación de su edición 111

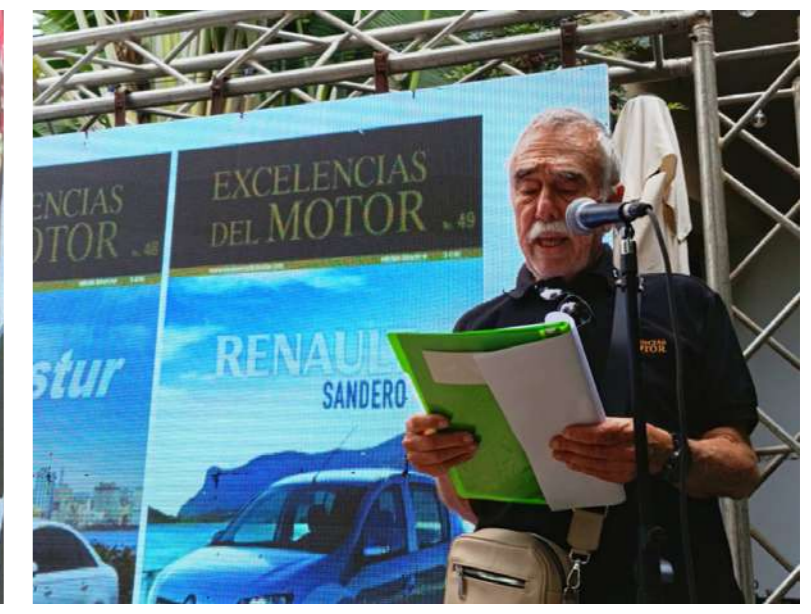
POR LORIE GÓMEZ MEJIAS · FOTOS: MAIKEL ESPINOSA, SERGEI MONTALVO Y DAVID ORTEGA POLA

EN EL EMBLEMÁTICO RESTAURANTE CLAXON, TAMBIÉN CONOCIDO COMO EL PATIO DE FANGIO, EN EL VEDADO HABANERO, LA REVISTA EXCELENCIAS DEL MOTOR CELEBRÓ POR TODO LO ALTO EL LANZAMIENTO DE SU EDICIÓN 111

Este número no es uno más en la cuenta; marca oficialmente el inicio de la jornada de celebraciones por las dos décadas de vida de la publicación líder del sector automotriz en Cuba. La velada contó con la presencia del equipo editorial de la revista, así como representantes del Grupo Excelencias, quienes compartieron con miembros destacados de los clubes de autos y motos de La Habana. Asimismo, estuvieron presentes amigos y colaboradores habituales de la publicación, incluyendo empresas y figuras clave de la industria y la pasión por las ruedas en la Isla como MCV Comercial S.A., Taxis Cuba, Mecanitec, Taller 108, DOFI Automotriz, EISA, Taller Barrios-Ilen. Todos aportaron ese espíritu de comunidad y tradición que

caracteriza a la revista, reafirmando su papel como el principal cronista de la cultura vial cubana. El evento, con la animación de Javier Rojas y la colaboración de Ciego Montero y Cuba Show, sirvió también como plataforma para consolidar relaciones estratégicas. Fue un espacio propicio para fortalecer vínculos y establecer acuerdos que consolidan el compromiso con el mundo del motor en Cuba. Además, se delinearon proyectos de trabajo a futuro que apuntan a enriquecer el contenido y alcance de la revista, así como estrechar la colaboración con clubes y entidades afines. De todo ello fue testigo el programa televisivo *A Todo Motor* en cobertura especial, asegurando que el vigésimo aniversario sea solo el punto de partida para metas más ambiciosas.

Desde sus inicios, *Excelencias del Motor* ha sabido evolucionar, pasando de ser una guía técnica a convertirse en un referente de estilo de vida, mecánica y automovilismo. Constituye así un referente imprescindible para los aficionados y profesionales del sector, ofreciendo información actualizada, análisis especializados y una plataforma para el diálogo entre los apasionados por el motor. La presentación de este número 111 no solo reafirma su vigencia sino también su propósito de seguir creciendo y adaptándose a los intereses de su público. «Llegar a la edición 111 y cumplir 20 años es un testimonio de la pasión que compartimos por el motor en Cuba. Este aniversario es un homenaje a nuestros lectores y a quienes confían en nosotros para contar esta historia», comentaron miembros del equipo editorial durante la presentación. Con el lanzamiento de este número, se da el «banderazo de salida» a una serie de eventos y contenidos especiales que se desplegarán a lo largo del año, celebrando dos décadas de velocidad, precisión y excelencia.



Premios A Lo Cubano (Chevrolet)

POR YALI FRÓMETA GUTIÉRREZ

EL 18 DE ENERO FUE LA PRIMERA CITA DE 2026 DEL CLUB DE AUTOS CLÁSICOS Y ANTIGUOS A LO CUBANO, EN LOS JARDINES DEL CABARET TROPICANA. EL ENCUENTRO DESTACÓ POR EL RETORNO DE LAS PREMIACIONES A LO CUBANO, A LOS 3 MEJORES AUTOS DE LA MARCA CHEVROLET

Al entrar al gran parqueo podía observarse, en un ala, la exposición de los ejemplares de Chevrolet participantes del encuentro; en la otra, el resto de las marcas: Ford, Buick, Alfa Romeo...

Los Chevrolet, capós abiertos, mostraban su mecánica, algunos con sus motores V8 originales; otros, con mejoras de tiempos más recientes a modo de comodidad y conveniencia, o por sobrevivencia de una marca que hoy continúa siendo el corazón de las calles cubanas, sustento de numerosas familias y facilitadora del arribo a sus destinos de estudiantes, trabajadores y población en general.

Las premiaciones estuvieron regidas por criterios de integralidad, por arranque, organización, estética y confort, apreciándose, mas no determinando, su originalidad. Recordemos que el Club de Autos Clásicos y Antiguos A Lo Cubano tiene como misión aunar autos antiguos, entre ellos clásicos, originales y no originales, que se encuentren en buenas condiciones y sean exponentes de la sobrevivencia de la automotriz presente en Cuba a pesar de las limitaciones al acceso de partes y piezas de estos autos a partir de los '60, autos mantenidos a lo cubano y que hoy continúan rodando por las calles de la Isla gracias al ingenio de mecánicos y propietarios.

En estas premiaciones resultaron galardonados:

1er Lugar: Carlos Sánchez. Por su Chevrolet 1957, color negro y motor V8 Edelbrock

2do Lugar: Javier Alonso. Por su Chevrolet 1957, original, color rosado, motor de 6 cilindros en línea, un 235.

3er Lugar: Luis Enrique Fernández. Por su Chevrolet 1957, original, color blanco, motor V8 283 y encendido Delco Remy.

Como es habitual en sus reuniones mensuales, estuvo presente la mesa del dominó,



activa de principio a fin, las nuevas inscripciones y la siempre esperada rifa cortesía Castrol Cuba SA, entre otros.

Entre los recién inscriptos, podemos encontrar a Manuel Alejandro con su Ford Fairlane Club Sedan 1955, motor V8 y caja automática Fordomatic originales. También pudimos apreciar el Alfa Romeo Spider 1992 de Roger, diseñado por Pinifarina. Y así continuó la jornada, camaradería pura, y con el anuncio a modo de promesa del presidente Adrián Vázquez sobre el próximo encuentro, ¡los protagonistas serán las joyas de Henry Ford!



PARA MOVERTE EN CUBA,

55 LO HACE MÁS FÁCIL Y SEGURO



Disponible en **Apklis**

Consíguelo en el **App Store**

 **Cuba**



EL CLUB DE AUTOS ELÉCTRICOS CUBA EN TROPICANA



EN EL AÑO 2024 ESCRIBÍ MI PRIMER ARTÍCULO SOBRE EL CLUB DE AUTOS ELÉCTRICOS DE CUBA EN OCASIÓN DE SU 2 ANIVERSARIO. CREADO EL 23 DE JULIO DE 2022, TIENE UNA FILIAL TERRITORIAL EN LA ISLA DE LA JUVENTUD. SU PRESIDENTE ES WALFRIDO GONZÁLEZ VARELA Y LO ACOMPAÑA LA JUNTA DIRECTIVA

POR LUPE
FUENTES MACÍAS

La dirección de Tropicana decidió homenajearlos con una actidad para el club, donde habitualmente se reúnen. Desde finales del mes de febrero convocaron a todos los miembros y a otros propietarios de vehículos eléctricos que quisieran formar parte de sus filas para participar en dicha actividad.

El día sábado 28 de febrero se celebró la gran fiesta en el parqueo de Tropicana, un encuentro entre miembros, familiares, amigos y colaboradores. Fueron invitados personalidades de la movilidad eléctrica.

La junta directiva se reunió momentos antes para de forma unánime reconocer a los miembros más destacados:

- Omar García Herrera
- Antonino D'Angelo
- Gustavo L. Vázquez Núñez

También agradecieron, a través de Joaquín Yuenking Mock, director general de Tropicana, a todos sus trabajadores, por la excelente acogida que siempre les brindan, así como a los periodistas que contribuyen a divulgar sus actividades, y a todos lo que hicieron posible dicho encuentro.



Sus deseos: prepararse para el nuevo aniversario del club y con ansias de que muchos más puedan sumarse.

Y una nota histórica: Si en 1898 llegó a Cuba procedente de Francia el primer automóvil de combustión, en 1907 tuvimos nuestro primer y

raro auto eléctrico marca Walker Electric fabricado en Estados Unidos.

Un agregado, los vehículos eléctricos son «cero emisiones contaminantes», por tanto también contribuimos al cuidado del medio ambiente.

Guía de servicios



Claxon Hotel & Fangio Habana: Donde el Motor de la Historia Cobra Vida

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS



EN EL CORAZÓN DE LA HABANA, DONDE EL TIEMPO PARECE DETENERSE ENTRE FACHADAS COLONIALES Y EL SALITRE DEL MALECÓN, EMERGE UNA PROPUESTA QUE REDEFINE EL LUJO CONCEPTUAL: CLAXON HOTEL

No es simplemente un lugar para pernoctar; es un santuario dedicado a la era dorada del automovilismo, un espacio donde la nostalgia de los clásicos americanos del siglo XX se fusiona con la sofisticación contemporánea.

Desde que cruza el umbral del lobby, el visitante deja de ser un turista para convertirse en el piloto de su propia travesía. Claxon Hotel ha sido diseñado como un tributo vivo a la ingeniería y la libertad. Con solo nueve habitaciones exclusivas, el hotel garantiza una experiencia íntima y personalizada. Cada estancia es una pieza de colección en sí misma, donde elementos de diseño cuidadosamente seleccionados celebran la estética vintage sin renunciar a las comodidades del mundo moderno.

La atmósfera se completa con una integración magistral de mobiliario clásico y una vegetación exuberante que aporta serenidad al

entorno. Es un refugio de «rugido silencioso», donde el buen gusto impregna cada rincón, desde las texturas de los tapizados hasta la iluminación que evoca los exclusivos clubes de mediados de siglo.

Fangio Habana: El Epicentro del Sabor

Si Claxon es el chasis de esta experiencia, Fangio Habana es, sin duda, su motor de alto rendimiento. Este restaurante emblemático se ha posicionado como un referente de la gastronomía en la capital cubana, ofreciendo una propuesta de cocina internacional de autor.

Aquí, la excelencia culinaria se manifiesta en técnicas contemporáneas aplicadas con precisión, sabores globales, una carta diseñada para sorprender a paladares exigentes que buscan algo más que lo convencional y el maridaje perfecto con una selección de bebidas que complementa la audacia de sus platillos. Cada bocado

en Fangio es un viaje sensorial, un preludio necesario para lo que ocurre cuando el sol se pone sobre La Habana.

Noches de Fangio: El Alma del Jazz

La experiencia Claxon alcanza su clímax con las ya legendarias Noches de Fangio. En estas veladas, el restaurante se transforma en un escenario íntimo donde el mejor jazz en vivo de la ciudad se apodera del aire. Los acordes fluyen entre las mesas, creando una atmósfera eléctrica y sofisticada que transporta a los presentes a una época de glamour y bohemia.

Es el lugar donde la música, la historia y la alta cocina convergen. En Claxon Hotel no se viene únicamente a observar el pasado; se viene a encender el motor, a sentir la vibración del diseño y a vivir la historia con todos los sentidos.

¿Está listo para iniciar el viaje? Bienvenido a Claxon.

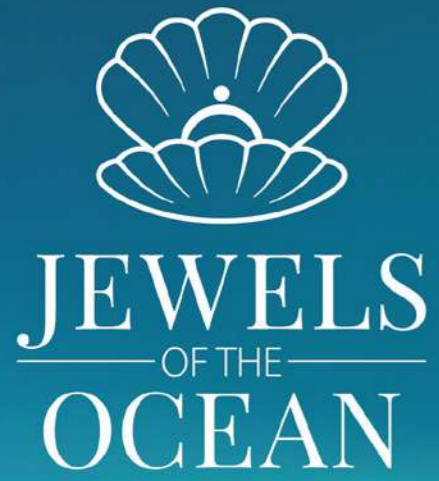
FANGIO HABANA:

EL PIT STOP PERFECTO EN EL CORAZÓN DEL VEDADO



Claxon
ROOMS & RESTAURANT

@fangiohabana Avenida Paseo #458 entre 19 y 21, Vedado +53 5 8746051



@jewelsotocean 

Jewels OftheOcean 

+53 50743245 

www.jewelstheocean.com 

Taxi COOPERATIVA 1
RUTERO



**TU MEJOR OPCIÓN
DE TRANSPORTE EN LA HABANA**

MATADERO 116/E NUEVA DEL PILAR Y FINAL, CERRO, LA HABANA

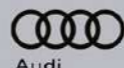
KAMILLO

Camilo Ernesto Sánchez Martínez

Dirección: Calle 296 no. 315, e/ 3ra B y 3ra C,
Santa Fe, Playa, La Habana, Cuba.
(+53) 7205 8726 / (+53) 5263 3056 / (+53) 5258 3133



TALLER ESPECIALIZADO



43 / 110 y 112, Marianao, La Habana, Cuba
Abiertos de lunes a viernes de 9:30am a 5pm



MOTORES

- Defectación
- Mantenimiento
- Barnizado
- Sustitución de sensores
- Cambio de imanes permanentes
- Defectación de imantación
- Sustitución de rodamientos y retenes



CAJA REGULADORA

- Instalación y reparación de electricidad
- Montaje, reparación, calibración y configuración de cajas reguladoras
- Reprogramación o sustitución de microcontroladores
- Reemplazo de postes de cajas VotoI para mejorar la conductividad
- Cambio de rango de trabajo a diferentes voltajes
- Desbloqueo de corriente para cajas VotoI
- Autoaprendizaje para cajas VotoI



OTROS SERVICIOS

- Montaje de baterías
- Montaje y configuración de GPS en tiempo real
- Montaje de sistema de alarmas
- Montaje de convertidoras dc-dc 72v - 12v (caja de luces)
- Montaje de accesorios led, luces led de asistencia, indicadores intermitentes, flasher 12v, neblineros y neones.
- Montaje de pizarras digitales con configuración
- Montaje de la dirección de scooter en caja de bolas
- Sustitución de rodamientos delanteros



WENCHI GRUPO S.R.L

Taller automotriz especializado en clima

(+53) 50980795 / (+53) 50980796

Calle Morro No. 61, entre Refugio y Genio, Habana Vieja

Diagnósticos / Soluciones generales / Mantenimiento / Reparación de compresores



ACTIWAO
TIENDA AUTOMOTRIZ



Lunes - Viernes: 9:00 AM - 6:00 PM
Sábados: 9:00 AM - 3:00 PM

(+53)5 949 4477 (+53)5 826 6468

Actiwao

www.actiwao.com

Vía Blanca entre Primelles y Churruga, La Habana (frente a la Peugeot)

Calle 19 y 74, Playa, La Habana

tienda_automotriz_actiwao_cuba

EXCELENCIA EN COMERCIALIZACIÓN Y TRANSPORTE

ATENCIÓN QUE INSPIRA CONFIANZA

mecanitec
SURL



mecanitec.cu

+53 63407072
+53 63463344

Ave. 19 No. 7005
e/ 70 y 72, Playa

Mecanitec SURL



Jaller
BARRIOS-ILEN
SOLUCIONES INTEGRALES
PARA DAEWOO TICO



Calle 150 A, e/ 235 y 237, N.º 23515. Bauta. Reparto Yumurí.
(53)047 37 3939 • (53)5 264 9702 • (53)5 248 2608

PRODUCCIÓN ESPECIALIZADA
PARA ACTOS Y EVENTOS

cubaSHOW

LA FIESTA EN GRANDE

- » MONTAJE DE ESCENOGRAFÍA (TARIMA Y ESTRUCTURAS)
- » ILUMINACIÓN PARA ESPECTÁCULOS Y EVENTOS
- » PANTALLAS LED » CUERPO DE BAILE Y ANIMACIÓN
- » DISEÑO Y MONTAJE DE STAND

móvil: (+53) 5 331 6565 / Tlf.: (+53) 7 205 9257 / e-mail: handcosta@yahoo.es

LAZAR MOTOR

Soluciones Mecánicas



Lázaro Chávez Pérez
Móvil: (+53) 5 284 6606
Calle 11, e/ 76 y 78,
Playa, La Habana, Cuba.

FAMILIA HERO

SERIGRAFÍA



Familia con 26 años de experiencia de trabajo en la impresión serigráfica, reconocidos como grupo de creación artística

Oswaldo Hernández Naranjo

email: osva3cu@gmail.com

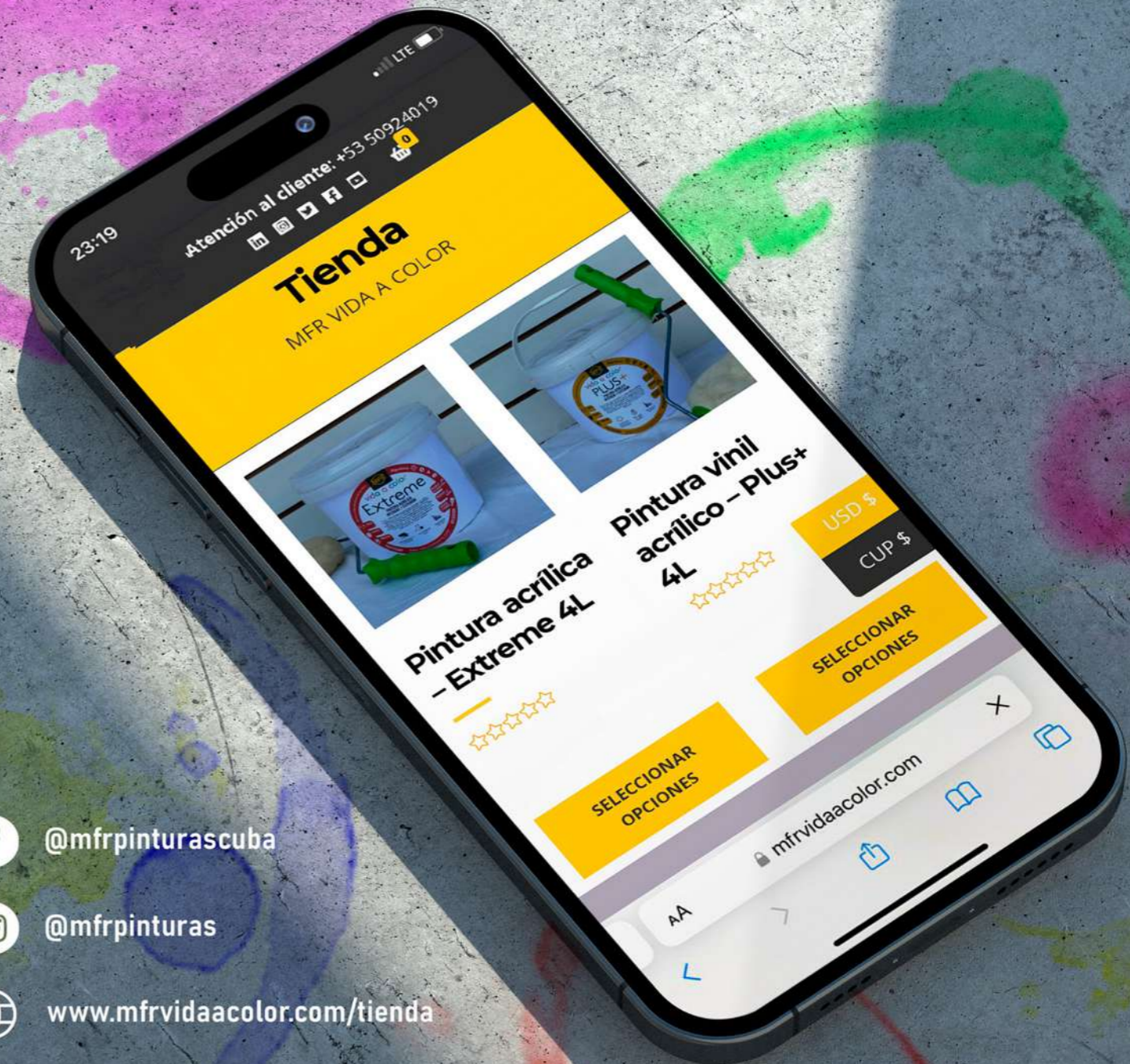
Telf: +53 7638 4790, Cel: +53 52681197

Rodríguez 55, e/ Rabi y San Indalecio, Santos Suárez, 10 Octubre, La Habana, Cuba.

Agregamos su diseño a pullovers, bolsas, bolígrafos, gorras, llaveros, agendas, encendedores, mochilas y a cualquier otro soporte publicitario que usted desee.

Productores y comercializadores de pinturas, barniz e impermeabilizante

COMPRAS EN CUBA DESDE EL EXTERIOR



@mfrpinturascuba



@mfrpinturas



www.mfrvidaacolor.com/tienda



marketing@mfrvidaacolor.com



+53 50924019



Avenida 31 No. 3811 A e/ 38 y 40
Caimito, Artemisa, Cuba. CP 32400

MIPYME

Servicios Generales de Automoción S.R.L



SERVICIOS

Montaje y reparación de cierre centralizado

Diagnóstico

Montaje de sistema de audio

Sistema de llaves computarizadas

Montaje y reparación de sistemas de alarmas

Electricidad automotriz general

Mecánica de motos

Montaje, reparación y mantenimiento de aire acondicionado

Reparación y mantenimiento de agregados eléctricos

✉ mpmsga@gmail.com ☎ 50905864 | 50905859 | 50905866

*En el corazón de La Habana, horneamos el croissant más auténtico, pero el toque final lo pones tú.
¿Dulce, salado o una locura de las tuyas?*

Nuestro hojaldre, tu inspiración



📍 Calle 17 entre 8 y 10

☎ +53 7 8375684 | +53 5 0955284

📷 @bonita_bristo

Bonita
— BISTRO —

20 ANIVERSARIO

EXCELENCIAS DEL MOTOR

*Desde los
clásicos que forjaron
la historia...*

*...hasta la
movilidad sostenible
del mañana.*



DOS DÉCADAS MARCANDO LA RUTA

www.excelenciasdelmotor.com [excelenciasdelmotorcuba](#) (+53) 72057284
[excelenciasdelmotor](#) [excelenciasdelmotor](#) @excelmotor