

EXCELENCIAS DEL MOTOR

Nº 85-D

www.excelenciasdelmotor.com



Cooperativa de Construcción

ARCONST

El arte de construir

Remodelación
CONSTRUCCIÓN CIVIL
Montaje de clima
DEFECTACIÓN TÉCNICA
Montaje
DECORACIÓN DE INTERIORES

cooparconst@gmail.com
(+53) 7 832 0752 • (+53) 5 842 4310

Calle G, N.º 102, apto 4A e/ Calzada y 5.ª,
Vedado, Plaza de la Revolución, La Habana, Cuba.

Presidente: Arq. Rolando Guevara Muñiz (+53) 5 302 6152



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

PUBLICIDAD ESPAÑA
MARISA SABIO

CORRESPONSAL PERMANENTE EN CUBA
JORGE IGNACIO COROMINA SÁNCHEZ

COORDINACIÓN CUBA
JULIET AGUILAR CEBALLOS

EDITOR JEFE
WILLY HIERRO ALLEN

COORDINADORA EDITORIAL
GOITYBELL HIERRO CAVEDA

EDITORIA EJECUTIVA
LORIET GÓMEZ MEJIAS

DISEÑO EDITORIAL
EDUARDO ALFREDO GONZÁLEZ CARMONA

DISEÑO PUBLICITARIO
MARVIN DÍAZ VALDÉS

WEBMASTER
YACIEL LÓPEZ PÉREZ

COMERCIAL
REBECA VALDÉS ESPINOSA

SUSCRIPCIONES Y ATENCIÓN AL CLIENTE:

TLF: + 34 91 556 00 40, + 53 7 204 81 90

PUBLICIDAD Y CORRESPONDENCIA:

ESPAÑA: MADRID: 28020, CALLE CAPITÁN HAYA, 16. TLF.: +34 91 556 00 40. FAX: +34 91 555 37 64. E-MAIL: REDACCIONMADRID@EXCELENCIAS.COM //

CUBA: LA HABANA: CALLE 10, NO. 113 E/ 1ª Y 3ª MIRAMAR, PLAYA. TLF.: +53 7 204 8190. E-MAIL: CARIBE@EXCELENCIAS.COM // **ECUADOR:** MARÍA BELÉN TINAJERO B. CALLE EL BATÁN N34-122 Y AV 6 DE DICIEMBRE, ED. SAN MARINO, OF. 601. TLF.:

+593 2 332 4212, MÓVIL: +593 9 8332 0255. E-MAIL: DIR.ECUADOR@EXCELENCIAS.COM //

MÉXICO: CIUDAD DE MÉXICO: ALEJANDRA MACIEL DIOS, PÁJARO NO. 25, SECC. PARQUES, CUATITLÁN IZCALLI 54720. TLF.: +52 55 58714034, MÓVIL: +52 44 5523160511. E-MAIL: DIR.MEXICO1@EXCELENCIAS.COM / PUERTO VALLARTA, JALISCO: CONSUELO ELIPE, CALLE FEBRONIO URIBE 100. PLAZA SANTA MARÍA 404 C, ZONA HOTELERA. TLF.: +52 322 225 0109. E-MAIL: DIR.MEXICO2@EXCELENCIAS.COM / QUINTANA ROO, DIANA CAMPEÁN E-MAIL: DIR.MEXICO3@EXCELENCIAS.COM //

PANAMÁ: E-MAIL: DIR.PANAMA@EXCELENCIAS.COM / EXCELENCIAS.PANAMA@EXCELENCIAS.COM / GOURMET.PANAMA@EXCELENCIAS.COM //

ARGENTINA: PATRICIA JURADO E-MAIL: DIR.ARGENTINA@EXCELENCIAS.COM //

COLOMBIA: JESSICA JAMES E-MAIL: DIR.COLOMBIA@EXCELENCIAS.COM //

VENEZUELA: ANA MARÍA FERNÁNDEZ E-MAIL: DIR.VENEZUELA@EXCELENCIAS.COM //

EL SALVADOR: BEATRÍZ FLAMENCO DE CONTRERAS E-MAIL: DIR.ELSALVADOR@EXCELENCIAS.COM //

BRASIL: E-MAIL: DIR.BRASIL@EXCELENCIAS.COM //

USA: E-MAIL: EXCELENCIASUSA@EXCELENCIAS.COM //

RUSIA: E-MAIL: DIR.RUSIA@MAIL.RU //

REPÚBLICA DOMINICANA: E-MAIL: DIR.RD@EXCELENCIAS.COM //

URUGUAY: E-MAIL: DIR.URUGUAY@EXCELENCIAS.COM //

COSTA RICA: MARÍA DEL MILAGRO ARIAS RODRÍGUEZ E-MAIL: DIR.COSTARICA@EXCELENCIAS.COM //

PERÚ: MARIELLA STUART PANDO E-MAIL: DIR.PERU@EXCELENCIAS.COM //

CHILE: SERGIO ESCOBAR E-MAIL: DIR.CHILE@EXCELENCIAS.COM //

PORTUGAL: 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

FOTOMECAÁNICA E IMPRESIÓN LA NUEVA CREACIONES GRÁFICAS

TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS. LOS CONTENIDOS DE ESTA PUBLICACIÓN NO PODRÁN SER REPRODUCIDOS, DISTRIBUIDOS, NI COMUNICADOS PUBLICAMENTE EN FORMA ALGUNA SIN LA PREVIA AUTORIZACIÓN POR ESCRITO DE LA SOCIEDAD EDITORA EXCLUSIVAS LATINOAMERICANAS, ELA, S.A. EXCELENCIAS TURÍSTICAS DEL CARIBE ES UNA PUBLICACIÓN PLURAL. LA DIRECCIÓN NO SE HACE RESPONSABLE DE LA OPINIÓN DE SUS COLABORADORES EN LOS TRABAJOS PUBLICADOS, NI SE IDENTIFICA CON LA MISMA. ÚLTIMO CONTROL DE OJD: TIRADA: 10 000 EJEMPLARES. DIFUSIÓN: 9 472 EJEMPLARES.

* 29/7/2003

www.excelencias.com
www.excelenciasdelmotor.com
www.excelenciasstravel.com
www.fucadhu.org

SUMARIO

06 TAXIS-CUBA, LA PROEZA DE SER MEJORES

AUTOS

09 AUDI R8 PLUS, EXITOSO SUPERDEPORTIVO ALEMÁN

11 EL SKODA FABIA SUMARÁ OTRA GENERACIÓN EN 2021



12 DS E-TENSE

MOTOS

14 TRIUMPH ROCKET 3, EL GIGANTE DE UNA SOLA HUELLA

15 LA SUPERBIKE VIGO ELÉCTRICA ES UN SUEÑO

16 LOS ECOTAXIS RUEDAN POR LA HABANA

HISTORIA

17 PACKARD CLIPPER SIX 1942, LA HISTORIA NO CONTADA



18 LA FAMILIA QUE RUEDA EN MOTOS INGLÉSAS POR CIENFUEGOS

19 MEMORIAS DEL MOTOR

23 DS 19, UN CITROËN QUE REVOLUCIONÓ AL MUNDO AUTOMOTOR

25 CAMIONES MACK Y SU BULLDOG

ACTIVIDADES Y EVENTOS



28 CLUB DE AUTOS CLÁSICOS BRITÁNICOS
SOLO EL AMOR ENGENDRA...

30 EL CLUB FIAT 125 ARRANCÓ MOTORES

31 CLUB LADA CUBA: MÁS QUE UN CLUB, UNA FAMILIA

32 MUSEO DEL AUTOMÓVIL EN CUBA REABRE EN SU TOTALIDAD

33 NUEVOS CAMIONES VOLTEOS MERCEDES-BENZ EN CUBA

+MOTOR

35 RUTAS: MAISÍ-LA HABANA, LA MÁS LARGA DE CUBA

37 EL ÚLTIMO VIAJE

CARGA Y PASAJE

40 90 AÑOS DE CUBANA DE AVIACIÓN

41 BARCOS DEL FUTURO

42 EL FERROCARRIL DE LA REUNIFICACIÓN



43 ¿GACELAS CORRIENDO POR LA HABANA?

DEPORTES

44 SE ROMPIÓ LA MONOTONÍA EN LA TEMPORADA 2020



45 LEWIS HAMILTON Y MERCEDES, LOS CAMPEONES DE 2020

46 GUÍA DE SERVICIOS



TAXIS-CUBA

La proeza de ser mejores

TAXIS CUBA, LÍDER DEL SERVICIO DE TAXIS ENFOCADO AL TURISMO, LOGRÓ ADAPTARSE AL IMPACTO DE LA COVID Y CUMPLIR UNA VITAL FUNCIÓN SOCIAL, RECONOCIDA COMO PROEZA LABORAL

Por Jorge Esténger Wong

Taxis Cuba comenzó el año 2020 enfrascada en asegurar la temporada alta del turismo en Cuba. Su modelo de gestión le permite brindar este servicio con alta eficiencia y calidad, con ofertas que abarcan desde vehículos de alto confort hasta especializados e históricos.

Todos sabemos que apenas en marzo, el panorama cambió de forma radical y debimos enfrentarnos a un escenario jamás previsto. Encontrar cómo atravesar esta etapa, mantener el parque de vehículos con absoluta vitalidad, ofrecer trabajo a sus asociados y empleados y, sobre todo, implicarse al máximo en el

Jorge Luis Díaz Hernández (i), director nacional de Taxis-Cuba, y Eduardo Rodríguez Dávila (d), ministro de Transportes.



Colectivo de trabajadores Proeza Laboral.

esfuerzo del país para enfrentar la pandemia, se convirtió en la máxima prioridad.

Su director nacional, Jorge Luis Díaz Hernández, resume en una frase la tremenda obra realizada: «Si un colectivo supo reinventarse, ese fue el nuestro». Añadió que es un esfuerzo de todo el personal vinculado a Taxis-Cuba, que gestionó a un nivel extraordinario el reto enfrentado. En apenas horas, todo Taxis-Cuba redirigió su actividad, mantuvo su vitalidad laboral y, además, su elevada eficiencia económica. Todo esto lo hizo sin modificar su modelo de gestión, ni generar pérdidas al país.

Así, los vehículos que transportaban pasajeros hacia los excelentes destinos turísticos de Cuba, comenzaron a trasladar pruebas de laboratorio, personal de la salud, o pacientes. Todo dentro de los más estrictos protocolos de seguridad.

Fue de tal magnitud, compromiso y calidad el trabajo realizado por el personal vinculado a Taxis-Cuba, que sus resultados fueron reconocidos con la entrega de la Bandera de Proeza Laboral, que otorga la Central de Trabajadores de Cuba, en acto presidido por Eduardo Rodríguez Dávila, ministro de Transportes.

Con ese extraordinario galardón se reconoció a quienes «garantizaron la transportación de los enfermos y personal de salud. Ustedes, desafiando el peligro, siguen en esta batalla y seguirán, porque se trata de salvar vidas, se trata de salvar al pueblo» a decir de Fermín Umpierre Iraola, secretario general del Sindicato Nacional de Trabajadores de Transporte y Puertos.

Llegada la temporada alta del turismo, y ante el control de la pandemia logrado en la Isla, comenzamos a vivir la nueva normalidad que impone la realidad. La apertura de fronteras, la llegada de turismo y de viajeros internacionales se realiza acorde con una estrategia definida por las autoridades del país y donde Taxis-Cuba, una vez más, ajusta su accionar.

Ya es una realidad su presencia en los aeropuertos y sus servicios están disponibles con la alta calidad y profesionalismo de siempre, ahora con la solidez y experiencia adquiridos tras vencer con todo éxito una prueba extraordinaria e inesperada.



Colectivo de trabajadores de Taxis-Cuba y ministro de Transportes (c).



Reconocimiento a Taxis-Cuba por el Sindicato Nacional de Trabajadores de Transporte y Puertos.



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.



Audi

Exitoso superdeportivo alemán



DE LOS SUPERDEPORTIVOS ALEMANES, EL AUDI R8 PLUS SE DESTACA POR SU BUEN DESEMPEÑO, PERO, MÁS QUE TODO, POR SU SILUETA SEDUCTORA E IMPONENTE

Por Willy Hierro Allen

Signado por sus frecuentes *restyling*, el Audi R8 sigue siendo un «objeto de deseo» para los amantes a los superdeportivos luego de su aparición en 2006, y mantiene el favor del público automovilista, deseoso de las emociones fuertes y adrenalina al conducir su coche. Hoy traemos el modelo R8 Plus, algo realmente poderoso y bello.

No es común que a la imagen de un auto, tras 14 años de creada, se le haga lisonjas, multiplicadas ahora por detalles como la nueva iluminación LED, los parachoques y esas tomas y salidas de



aire mucho más llamativas. ¿Acaso no luce más hermoso? Súmese a esto que el R8 Plus viene con un motor V10, cuya potencia es de 610 CV.

Esta imponente maquinaria con diez cilindros de doble bancada, en V, a 90°, que produce 610 CV, impulsa al Audi R8 Plus de 0 a 100 km/h en 3,2 s, lo pone a 200 km/h antes de llegar a 10 s y sigue... hasta alcanzar 330 km/h, que es su velocidad tope. ¿No es «para soñar»?

Muchos especialistas lo califican como el modelo deportivo más potente y rápido creado por la marca alemana, hasta hoy, en la segunda



generación del Audi R8. Pero no solo el *restyling* del modelo en 2019 es en estética exterior y potencia, todo ello está acompañado por diferentes elementos que lo apoyan, como su peso en seco de 1 450 kg.

Los 50 kg (unas 110 lb) restados al peso de su predecesor se obtuvo con la utilización de materiales altamente ligeros, como el CFRP (plástico reforzado con fibra de carbono) y aluminio. La mayoría de los paneles de la carrocería son de aluminio, con múltiples detalles de fibra de carbono. Y este menor peso también influye en el consumo.

Asimismo, sus chasis de aluminio consiguen hasta un 15 % más de ligereza y un 40 % más de robustez, si lo comparamos con su anterior generación. Se ha logrado, además, ablandar un tanto la amortiguación y hacerlo más estable, especialmente en condiciones extremas. Desde el volante puedes corregir la suspensión si la carretera es irregular.

El R8 Plus es automático, tiene una caja de velocidades S-Tronic de siete marchas con doble embrague. Los cambios se pueden hacer por las levas en el timón, de modo secuencial, lo que le da ese toque de auto deportivo o de competición. Al llegar al límite de revoluciones, si no has cambiado, se corta la inyección para evitar roturas.

Las prestaciones vertiginosas del Audi R8 Plus se deben, entre otras, a su imponente potencia, la

cual viene del sistema de inyección adicional que, además, ayuda a mejorar la economía de combustible. Apoya también este propósito la tecnología denominada Cylinder-on-Demand, incluida en la motorización del superdeportivo alemán.

Según la marca, el R8 consume ahora un 10 % menos de combustible, que en el modelo Plus se traduce en 12,4 L cada 100 km recorridos. Y para satisfacer al conductor, el sistema Drive Select da la posibilidad de optar por cuatro modos diferentes de manejar: dinámico, individual, confort y auto.

A eso ayuda la Tracción Quattro integral, la cual le permite enviar toda la fuerza a uno u

otro eje durante el trazado de las curvas complicadas. Al mismo tiempo, los parámetros de la electrónica suavizan la entrega de la potencia según las condiciones climatológicas: asfalto seco, mojado o con nieve. Todo en aras de la seguridad.

Por otra parte, el sistema Audi Virtual Cockpit, ya utilizado en otros autos deportivos del Grupo Volkswagen, ofrece varios niveles de información con la simple acción de oprimir un botón. Un muy buen diseño, altas prestaciones y eficiente tecnología hacen del Audi R8 Plus uno de esos superdeportivos «para soñar».



EL SKODA FABIA SUMARÁ OTRA GENERACIÓN EN 2021

POR ARIEL B. COYA



EL COMPACTO CHECO SKODA FABIA ADOPTARÁ FINALMENTE LA PLATAFORMA MQB A0 DE SUS PRIMOS HERMANOS SEAT IBIZA, VW POLO Y AUDI A1 PARA DAR UN IMPORTANTE SALTO TECNOLÓGICO

Hace unos días comentábamos cómo [Skoda celebra este año dos décadas de su variante Fabia Combi](#), la variante familiar de su compacto. Y ya ven: para soplar las velitas con más alegría si cabe y seguir apuntalando la trayectoria del modelo, en 2021 la cuarta generación del Fabia saldrá a la palestra.

Así lo ha revelado al menos Thomas Schäfer, quien en el mes de agosto se hizo con el timón de la marca checa al asumir el relevo del anterior CEO Bernhard Maier.

«Estoy deseando que llegue el lanzamiento al mercado de nuestro nuevo Fabia el próximo año. Será un gran coche y mis expectativas son altas», subrayó en una entrevista, en la que adelantó la implementación de «nuevas ideas» para competir contra los rivales coreanos, japoneses y franceses.

De hecho, quizá un poco en esa línea, no es fortuito que el nuevo Skoda Fabia se decante por fin por la plataforma MQB A0 del Grupo Volkswagen, como los flamantes Seat Ibiza, VW Polo y Audi A1, para hacer frente a una competencia cada vez más avanzada como la que representan los nuevos Peugeot 2008, Renault Clio y Opel Corsa.

Esa arquitectura le permitirá al modelo 2021 explotar aún más una de sus grandes virtudes: el espacio, con una distancia entre ejes que crece 9 cm y un maletero que, por primera vez, superará los 350 L de capacidad.

Pero la cuarta generación del compacto checo no solo será más espaciosa, sino también más atractiva y versátil, con líneas deportivas y modernas para seducir a la vista y propulsores tricilíndricos de gasolina, probablemente asociados a sistemas *mild-hybrid* y transmisiones manuales de cinco y seis velocidades o la automática DSG de doble embrague y siete marchas.

Igualmente, se prevé que el nuevo Fabia dará un salto importante en el apartado tecnológico, con mayor ligereza de la carrocería y un interior más sofisticado que reunirá seguramente los últimos sistemas de infotretenimiento del grupo Volkswagen, con pantallas táctiles, nuevas herramientas de conectividad y ayudas a la conducción -como el sistema de frenada de emergencia con detección de peatones, por citar un ejemplo, en su equipamiento de serie.

ESTE ES EL PROTOTIPO ELÉCTRICO DE DS AUTOMÓVILES, LA NUEVA MARCA DE AUTOS DE LUJO Y DEPORTIVOS DEL GRUPO FRANCÉS PSA. LE PRESENTAMOS

DS E-Tense

POR WILLY HIERRO ALLEN

La actual marca DS Automóviles nació como división de lujo de Citroën, en 2009, y luego en 2014 fue lanzada como marca independiente que pertenece al Grupo PSA, gigante automotriz francés formado por DS, Citroën, Peugeot, Opel y Vauxhall.

El Grupo PSA es en la actualidad el segundo mayor fabricante de autos de Europa, detrás del alemán Volkswagen. En octubre del año pasado (2019), PSA inició un proceso de fusión con otro inmenso consorcio, el fabricante italo-estadounidense FIAT-Chrysler Automóviles.

El novedoso DS E-Tense es un modelo que combina muy bien la elegancia, la agresividad y la pasión. De dos plazas y aspecto deportivo, está equipado con un potente motor eléctrico de 402 CV. Su autonomía, según dice la marca, es de unos 310 km en carretera y 360 km en ciudad.

Con el E-Tense, DS apuesta fuerte en el segmento de los deportivos. Este biplaza de diseño espectacular —que incluye su propio chasis de fibra de carbono— es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,5 s, su velocidad máxima es de alrededor de 250 km/h.

Entre las líneas futuristas del novedoso diseño que más llaman la atención está la fantástica parte posterior, donde destaca la total ausencia de la tradicional luneta, ahora sustituida por la cámara trasera con su respectiva pantalla en el salpicadero. Al tiempo que impresiona, las grandes tomas de aire a ambos lados de la trompa y más atrás de las puertas le imprimen deportividad al conjunto.

Súmese a esto las llantas de 20 plg, de puro Racing, diseño rematado con los grupos ópticos de tecnología LED, para dar un cierto aire

 **250 km/h**  **360 km**



inspirado en aquel original modelo DS de 1955, refiere la marca.

Y si el exterior es espectacular, no menos será el habitáculo. Con una pantalla multifuncional de 10 plg en el salpicadero y una consola central muy vanguardista, las dos butacas se han tapizado con cuero que incluyen arnés para la sujeción del piloto y su pasajero. De exquisitez francesa es el interior, donde los tapiceros emplearon 800 horas de labor, tanto en el diseño como en el recubrimiento.

Para concluir, no podemos olvidar el ADN deportivo de DS Automóviles, que cumple 6 años (2014-2020). Tan temprano como 2015, presentó la división DS Performance,



para entrar al mundo del automovilismo. Se inició en la Fórmula E, durante la temporada 2015-2016, con el concurso del equipo Virgin Racing Fórmula E Team.

A propósito, la marca tiene otro deportivo de este modelo, el DS X E-Tense con dos motores eléctricos, 1 360 CV y... bueno, esa ya es otra historia.



TRANSIMPORT
EXPORTACIÓN-IMPORTACIÓN

55 Años
LÍDER
DEL COMERCIO
AUTOMOTRIZ
INTEGRANTE
DE **GECOMEX**

Empresa altamente competitiva en la importación, exportación y comercialización de equipos, partes, piezas y agregados de la rama automotriz, ligera, pesada y agrícola, destinados al sector estatal.

Ahora amplía sus servicios a las FORMAS DE GESTIÓN NO ESTATAL para la importación, exportación y comercialización de una vasta gama de PORPRODUCTOS EN CONSIGNACIÓN.

LA AGILIDAD Y PROFESIONALIDAD
EN NUESTROS SERVICIOS
GARANTIZA LA SATISFACCIÓN DEL CLIENTE.

Tlf.: +53 7260 0325 al 27 ext. 183
E-mail: fgne@transimport.co.cu
www.transimport.cu



Refresca su imagen

2020

25 Aniversario



www.losportales.cu
facebook.com/losportalescuba

TRIUMPH

ROCKET III

El GIGANTE de una SOLA HUELLA

POR WILLY HIERRO ALLEN

LA MOTOCICLETA DE SERIE 2020 QUE MONTA EL MAYOR MOTOR DE MUNDO ES LA TRIUMPH ROCKET 3. Y ADEMÁS DEL MOTOR, SUS DIMENSIONES SON GIGANTESCAS

Entre las novedades sobre dos ruedas de este año está la moto británica descomunal Triumph Rocket 3, una de esas máquinas llamativas del tipo gran custom, que probablemente será icónica, para bien o para mal, tanto por su voluminoso motor como por sus grandes dimensiones. Les traigo a este gigante de una sola huella.

El impulsor de esta bestia es un extraordinario motor de tres cilindros en línea, colocado en sentido longitudinal, de manera que están alineados en el sentido de la marcha y con el cigüeñal girando hacia un lado, algo poco común e interesante. Su capacidad es de 2 458 cc y da 167 CV de potencia con 221 Nm de par motor.

Para soportar la máquina, se creó un nuevo cuadro de aluminio, de última generación, cuya distancia entre ejes llega a los 1 677 mm. El peso total, en orden de marcha, es de 291 kg, más de 630 lb. El conjunto se completa con suspensiones Showa en la horquilla invertida delantera y un mono-amortiguador piggi-back, regulable, en el tenedor trasero.

Todo el sistema de frenos de la Triumph Rocket 3 es Brembo, con doble disco delante de 320 mm y avanzadas pinzas radiales de cuatro pistones Brembo Stylema. Detrás, un disco sencillo de 300 mm con pinza Brembo mono-bloque M4.32. El tanque de combustible tiene capacidad para 18 L de gasolina Premium.

La electrónica muestra avances con un cuadro de mandos TFT digital de segunda generación que incluye un paquete técnico con plataforma de medición inercial, modos de conducción, control de tracción, ABS con la asistencia en curvas, asistente de arranque en pendiente, control de la velocidad cruceo y arranque sin llave.

El precio de salida de la Triumph Rocket 3 es de alrededor de 23 000 euros y se presenta en dos versiones: la Rocket 3 R, en colores Phantom Black o Korosi Red, la más deportiva; y la Rocket 3 GT, un poco más cara (23 800), pero con mayor equipamiento y decoraciones particulares como Silver Ice / Storm Grey con detalles en rojo pintados a mano o, si lo prefiere, está la Phantom Black.

La Triumph Rocket 3 es uno de esos grandes custom ingleses que dará mucho de qué

hablar, tanto por sus dimensiones como por su ciclópeo motor, un verdadero gigante de una sola huella para las largas travesías por carretera. A continuación, les dejo sus datos.

Datos técnicos

Motor: 3 cilindros en línea, longitudinal, de 2 458 cc, súper-cuadrado (diámetro 110,2 mm x 85,9 mm carrera), DOHC. Compresión 10,8 a 1, refrigeración líquida, 167 CV de potencia a 6000 rpm, par motor de 221 Nm a 4000 rpm.

Encendido: electrónico, arranque eléctrico.

Caja de velocidades: de 6 marchas, cloche multidisco en baño de aceite y sistema anti-rebote.

Ciclo: cuadro de aluminio, horquilla invertida Showa regulable, de 47 mm (diámetro) y 120 mm (recorrido), delante. Detrás, un mono-amortiguador Showa regulable, 130 mm (recorrido).

Dimensiones: distancia entre ejes, 1 677 mm; ancho, 889 mm; altura del asiento, 773 mm.

Ruedas: delante, 150/80R rin 17; detrás, 240/50R rin 16.

Peso en orden de marcha: 291 kg (641,54 Lb).



LA SUPERBIKE VIGO ELÉCTRICA ES UN SUEÑO

El mayor anhelo de una moto eléctrica, hoy día, es su autonomía; además de, por supuesto, velocidad y precio. ¡Todo esto tiene la superbike Vigo!



POR WILLY HIERRO ALLEN

Aunque la mayoría de los motoristas conscientes apuestan por las motos eléctricas —amigas del medio ambiente, sin gases ni ruido—, me doy cuenta de que habrá que esperar un poco más para que estas consigan desplazar a las de combustión, particularmente si vas a salir de la ciudad y coger carretera.

La moto eléctrica aún tiene que evolucionar para que le permita llegar a un público más amplio. Pienso que para eso tiene que ofrecer prestaciones, sensaciones y precios similares a las convencionales de combustión. ¿Cuándo sucederá? A medida que pasa el tiempo y las urgencias medio ambientales presionan, surgen modelos que hacen soñar.

Y uno de esos modelos es la moto eléctrica Vigo, en desarrollo por una empresa británica. Si nos referimos a su autonomía, la Vigo refiere tener 640 km. Está bien, no hay error: ¡640 km sin enchufar para cargar las baterías! ¿Y cuánto

tarda en cargar? Con uno rápido, ponerla al 100 % de su capacidad tarda solo entre 20 y 30 minutos.

No pregunten cómo se logra ese «milagro», porque dicen que es «secreto». Pero puedo darles algunas pistas. En primer lugar está una nueva batería con capacidad de 21 kW/h, cuya tecnología difiere a las más potentes conocidas, las ion-litio. Además, se pudo conocer que posee cierto software novedoso que gestiona toda la moto.

Estos elementos parecen ser claves en la moto eléctrica Vigo. A ello se le suma un cuadro de diseño aerodinámico, muy anguloso, sobre materiales ligeros, con un peso total de unos 160 kg, con inclusión del paquete de baterías. Algo poco común también.

La Vigo tiene un motor de 120 CV (potencia), el cual le da una aceleración de 0 a 100 km/h en solo 3,2 s, con un par motor constante y una velocidad punta de 290 km/h. No suelo hacer comparaciones,



640 km



290 km/h

pero esta vez resulta interesante, pues la haremos con una de [Zero Motorcycles en su icónico modelo Zero SR.](#)

El cuerpo de baterías de las Zero dispone de 16 kW/h, que le proporciona 325 km de autonomía. Y aún no me he referido a precios. El costo de una moto eléctrica Vigo es de 9 400 euros, muchísimo menos que el de Zero: 18 590 euros. Pero ya que entramos en las comparaciones, les traigo una poderosa superbike de combustión.

La Yamaha YZF-R1 2020 tiene un ultramoderno motor tetra-cilíndrico de cuatro tiempos, 1000 cc (998), con un peso de 201 kg. Es una de las superbike más competitivas del mercado desde hace tiempo y se mantiene en el top, por su nivel tecnológico, así como por la escalada de precios de la competencia. Vale 21 499 euros.

Pero hay más en cuanto al precio de la moto eléctrica Vigo. La empresa británica está en busca de financiamiento y usted puede convertirse en supporter. De esa manera, su moto le costaría solo 6 960 euros. Nada, que con el precio de una Yamaha YZF-R1 2020 de combustión, te puedes comprar dos superbike eléctrica Vigo. ¿No es un sueño?



LOS ECO TAXI RUEDAN POR LA HABANA



UN PASO HACIA LA MOVILIDAD LIMPIA: LOS ECOTAXIS (TRICICLOS ELÉCTRICOS) YA RUEDAN POR LA HABANA. ADEMÁS, OPERADOS POR CONDUCTORAS PROFESIONALES

POR WILLY HIERRO ALLEN

Una flota de 23 ecotaxis, triciclos eléctricos para el transporte público en las ciudades, es parte del plan del Estado cubano Tarea Vida para salvar el planeta ante el acelerado cambio climático. El Ministerio de Transportes y su empresa Taxis-Cuba, en colaboración con otros organismos, pusieron en marcha este proyecto de movilidad limpia.

«Estos vehículos contribuirán a la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes a la atmósfera», señaló el ministro de Transportes de Cuba, Eduardo Rodríguez. En este proyecto de transporte ecológico se incluye un parque fotovoltaico de 10 kW, el cual entregará energía a la red eléctrica nacional en el horario

diurno y, en la noche, se utilizará para darle carga a los triciclos.

Por su parte, Maribel Gutiérrez, representante residente del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en Cuba, manifestó que es importante que la nación caribeña apueste por esta movilidad limpia, la cual contribuye a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, aprobados en 2015.

Esta flota de ecotaxis es parte del proyecto «Mitigación de los efectos del cambio climático con el uso de triciclos eléctricos para la transportación de pasajeros en La Habana», asistido por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en Cuba y el Programa de Pequeñas Donaciones del Fondo para el Medio Ambiente Mundial.

«Los triciclos eléctricos son en sí mismos un mensaje de apuesta por el uso de energía renovable y limpia. La intención es que este mensaje se inserte en la movilidad de las zonas y también forme parte de la identidad local», expresó

Jorge Luis Díaz, director general de Taxis-Cuba, al ponerse en marcha el servicio de ecotaxis en La Habana.

Los ecotaxis habaneros brindarán servicio de recogida de pasajeros en dos rutas: entre la Terminal de Ómnibus Nacionales, en el municipio Plaza de la Revolución, y la Terminal de Ferrocarriles, en el municipio Habana Vieja; y de la Terminal de Ferrocarriles al Hospital Hermanos Ameijeiras, en el municipio Centro Habana.

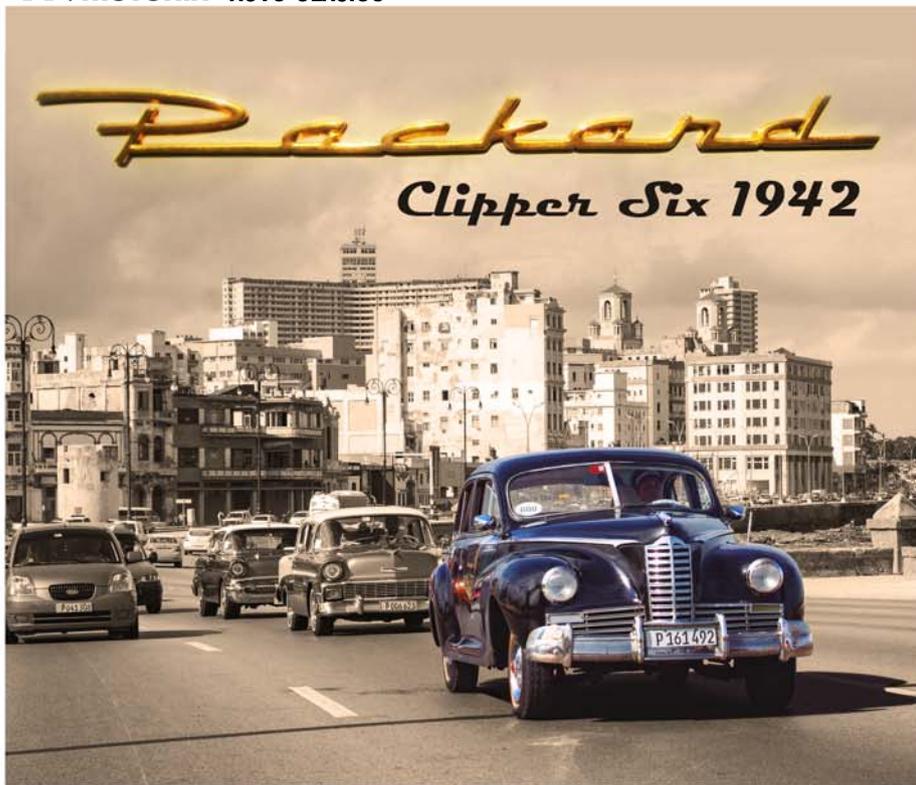
Estos primeros ecotaxis, de origen chino, fueron ensamblados en Cuba por la empresa de Equipos y Aplicaciones Narciso López Roselló del Ministerio de Industrias nacional. Su capacidad es de seis pasajeros, con una autonomía de alrededor de 100 km. Esta autonomía se evalúa ahora por los técnicos puesto que en ella influyen el peso de los pasajeros y la carga eléctrica del vehículo.

Algo positivo e imposible pasar por alto lo es la conducción de estos ecotaxis por mujeres. Yaimara Peña, una de las conductoras, declaró: «Esta experiencia es muy novedosa. Las personas se asombran cuando nos ven a nosotras, mujeres, manejando estos triciclos eléctricos». El proyecto, además de brindar empleo femenino, podría también contribuir a romper el mito de que las mujeres no son buenas al timón.

Todas ellas pasaron un curso para la conducción de estos triciclos en la Escuela de Choferes del Ministerio de Transportes y están acreditadas como «conductoras profesionales» con su Licencia de Conducción y como tal, contratadas por Taxis-Cuba. Los ecotaxis son rentados por ellas para sus operaciones.

Conductoras de ecotaxis y ministro de Transportes de Cuba.





Detalles interesantes sobre el modelo

El Packard Clipper es el auto más avanzado de su generación. Destaca su transmisión con sincrónicos, suspensión delantera independiente, un diferencial hipoide muy silencioso y excelentes frenos hidráulicos.

Todo lo anterior lo convierten, probablemente, en el auto de la segunda mitad de la década del treinta más fácil de manejar para un conductor de hoy. Con un precio base de 1 500 USD puede llegar —según su estado— a rebasar los 120 000 USD.



La historia no contada

ESTE [PACKARD CLIPPER 1942](#) AÚN DESPIERTA INTERÉS. OFRECEMOS AHORA CADA DETALLE: ¿QUIÉN FUE SU PRIMER DUEÑO? ¿CUÁL ERA SU PRECIO? ¿Y HOY? SIGA LEYENDO

Por Jorge E. Wong
Fotos: Maykel Espinosa

Con todos los ingredientes de un clásico de pura cepa —marca de lujo, líder de estilo, de mecánica y pocas unidades producidas—, este Packard Clipper Six se le ha escapado al tiempo. La desaparición de la marca hace décadas y ser el único de su tipo (que conozcamos) en Cuba en tan excelente estado, lo convierten en un ejemplar excepcional.

El auto y su historia

En la Cuba del último lustro de los años treinta, la familia Santander era propietaria de Cerámicas Santander, en la zona de Trinidad, hoy bellissimo destino turístico, a unos 360 km al sureste de La Habana. Esto permitió a Moisés Santander, cabeza de familia, comprar uno de los autos más representativos del momento, cuando el nuevo Clipper marcaba un hito en la moda y el diseño automotriz.

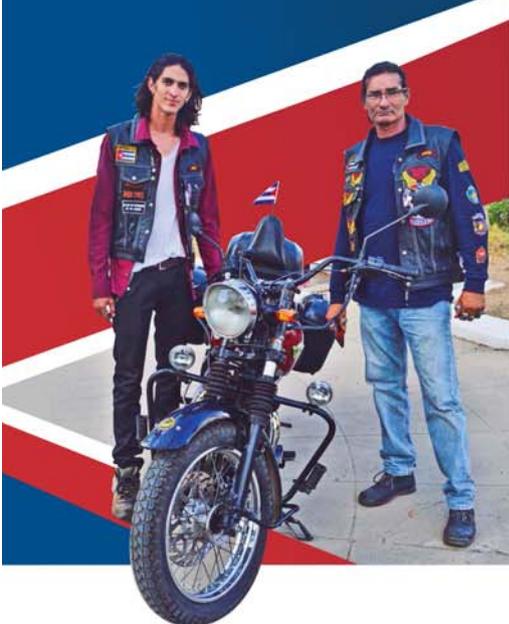
Moisés lo usó por años, sin grandes contratiempos. Lo mismo subía a Topes de Collantes —conjunto montañoso a 15 minutos de Trinidad— que se lanzaba hasta La Habana. Construido con señorial solidez y solvente potencia, el Packard Clipper Six lo soportó todo, al punto que solo necesitó chapistería en los años ochenta. Entonces, su color marrón original se cambió a rojo, el más similar que se pudo adquirir.

Al morir Moisés, el Packard pasó a su hija, quien lo mantuvo en el garaje de la familia por décadas. Así, el auto transitó los 90 sin sufrir modificaciones, arreglándoselas para sobrevivir a dos generaciones de la familia. Hoy es propiedad de José Amador López Santander (nieto de Moisés Santander), quien realizó la pintura actual: un negro más a tono con la estirpe del Clipper.

Mientras escribo, el amigo Fernando Barral comienza algunas reparaciones y nos comenta.

[No te pierdas el video.](#)

La familia que rueda en MOTOS INGLESAS por CIENFUEGOS



LAS MOTOCICLETAS INGLESAS SON MUY APRECIADAS EN CUBA. TUVIERON A SUS CONCESIONARIOS HASTA LA PRIMERA MITAD DE LOS AÑOS 60 DEL SIGLO PASADO

Por Willy Hierro Allen
Fotos: Rebeca Valdés

Cualquier vehículo en funcionamiento con más de 60 años de fabricación es de admirar, y si, además, trabaja en el día a día con su propietario, más que sorprendente, es digno de elogio. Esto ocurre en Cuba con las motos inglesas, que a inicios de este siglo XXI fundaron la Escudería de Motos Inglesas de La Habana.

Pero estas motocicletas ruedan por todo el país, y en Cienfuegos hay una familia que anda todos los días en dos de las marcas británicas más icónicas: Matchless y AJS. Son fans a esas motos de 500 cc, que con su fisonomía

y el clásico sonido pausado de sus tubos de escape, son fáciles de identificar.

Los felices propietarios son César Parrado y Raúl de Paula. Su vínculo familiar es de suegro y yerno, porque la hija de César está casada con Raúl y —créalo o no— a todos les encantan las motos. Hasta ruedan con ellas más allá de su provincia.

Cuenta Raúl, cuyo oficio es el de artista de la plástica, que cuando conoció a la familia Parrado, tenía una motocicleta alemana (RDA) marca Simpson, de 250 cc. Y es que a Raúl siempre le han gustado las motos, particularmente las de 4 tiempos. De los Parrado, no solo se enamoró de la hija de César, sino también de la moto que tripulaba su suegro: una AJS británica de 1956 en perfecto estado de funcionamiento.

César y Raúl se dieron a la tarea de buscar una buena moto inglesa y la encontraron en la ciudad de Cárdenas! a más de 100 km de Cienfuegos. Y allá se fueron, en la AJS de César. Era una Matchless de 1954, de 500 cc, en buen estado. Su propietario, de 78 años de edad, ya no la usaba, pero no quería venderla.

Amante a las motocicletas británicas como César y Raúl, no quería que su «vieja moto» fuera a parar a manos descuidadas. Al final, César convenció al señor con su amor a las motos inglesas, su AJS y las buenas intenciones de Raúl para restaurar la Matchless. Y partieron felices de Cárdenas, Raúl con su Matchless y César en su AJS.

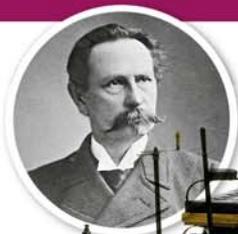
En Cuba, tanto la AJS como la Matchless fueron y son muy apreciadas. Las dos marcas pertenecen a la Escudería de Motos Inglesas de La Habana. A fines de los 50 e inicios de los 60, una Matchless modelo G-45 era invencible y su piloto, Julio García, fue campeón de los circuitos habaneros de esa época.

Por su parte, los cienfuegueros César y Raúl pasean en sus AJS y Matchless orgullosos de rodar en estas motos clásicas británicas que, desafiando el tiempo, continúan en forma, tanto mecánica como físicamente. Y van por ahí, para disfrutar en familia, como los pudimos ver en el desfile por los dos siglos de la ciudad de Cienfuegos.



MEMORIAS DEL MOTOR

NOVIEMBRE



Karl Benz obtiene la patente no. 37 435 al primer vehículo autopropulsado por motor de combustión (4 T). [\(ExM 3\)](#)

1886

2



El ingeniero James Ward Packard lanza el primer automóvil Packard en la ciudad de Warren, Ohio. Esta marca fabricó automóviles hasta 1958.

1899

6



El ingeniero francés Paul Cornu lleva a cabo el primer vuelo en helicóptero de la historia. Con un motor de 24 CV y dos rotores de rotación inversa ubicados a ambos lados del aparato, consiguió elevarse unos 30 cm del suelo durante 20 s.

1907

13

1911

En Estados Unidos, la marca automotriz Chevrolet ingresa en el mercado, tomándose esta fecha como la de su fundación. Es una marca de automóviles y camiones perteneciente al grupo General Motors.



CHEVROLET



1926

ROUTE 66
CHICAGO-SANTA MÓNICA

Es inaugurada en Estados Unidos la Ruta 66, con un recorrido total de 2,448 millas (3,939 km). La Ruta 66 fue el principal itinerario de los emigrantes que iban al oeste, especialmente durante las tormentas de polvo de los años 30, y sostuvo la economía de las zonas que la carretera atravesaba. [\(ExM 81\)](#)



NOVIEMBRE



En Stockton (California) se realiza el primer ensayo de un tractor montado sobre orugas. Se proyectó comercializar el primer modelo en 1906.

1904



Se funda en Italia la fábrica de automóviles Lancia bajo el nombre de Lancia&C. Forma parte del Grupo Fiat desde 1969.

1906



Muere Graham Hill, piloto de automovilismo británico, dos veces campeón mundial de Fórmula 1 (1962 y 1968) y tres veces subcampeón (1963, 1964 y 1965).

19
1837

Se inaugura en Cuba el primer ferrocarril de Iberoamérica, entre La Habana y Bejucal. Cuba se convirtió en el cuarto país del mundo en introducir el transporte ferroviario.

24

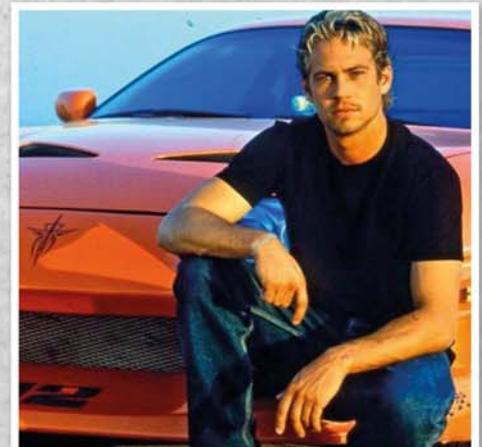
25
1844

Nace Karl Friedrich Benz, más conocido como Karl Benz o Carl Benz, fue un ingeniero e inventor alemán, conocido por haber creado el Benz Patent-Motorwagen en 1886.

29

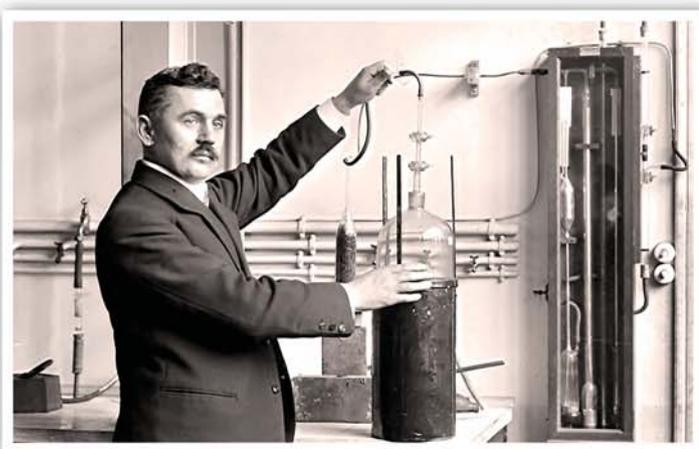
30
2013

Fallece Paul Walker, actor co-protagonista de la saga de películas *Rápido y furioso*.



MEMORIAS DEL MOTOR

DICIEMBRE



En el Salón del Automóvil de París (Francia), Georges Claude muestra por primera vez las luces de neón.

1910

3

Se celebra en Detroit la primera edición del Salón del Automóvil de Detroit, el más importante del continente

5

1919

En Colombia se funda Avianca, la primera aerolínea de América. Es la segunda aerolínea más antigua del mundo, después de KLM, y la más antigua del mundo con operaciones ininterrumpidas.



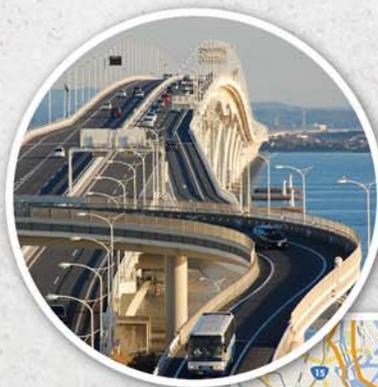
Fallece Juan de la Cierva, inventor y científico aeronáutico español, ingeniero de caminos, canales y puertos y aviador. Inventó el autogiro, aparato precursor del actual helicóptero.

1907 / 1936

9

18

1996



Japón inaugura el Aqualine Bahía de Tokio, un túnel-puente que une dos zonas de la bahía de Tokio. Es esta la autopista bajo el mar más larga del mundo.



DICIEMBRE



Fallece Malcolm Campbell, piloto de carreras y periodista inglés. El «hombre récord» sobre tierra y agua en varias ocasiones durante las décadas de 1920 y 1930 con vehículos llamados Blue Bird.

1948

31



Nace en Suiza Louis Chevrolet, mecánico, corredor de autos y cofundador de la marca Chevrolet. (ExM 12)

1878

25

22

1900

La firma alemana Daimler presenta el primer Mercedes, diseñado por Wilhelm Maybach. Tenía un motor 4 cilindros, 5,9 L que daba 35 HP a 1000 rpm, chasis de acero, doble sistema de frenos y tracción trasera. (ExM 68)



27

1848

Nace el empresario italiano Giovanni Battista Pirelli, fundador de la firma fabricante de neumáticos G.B.Pirelli & Co.

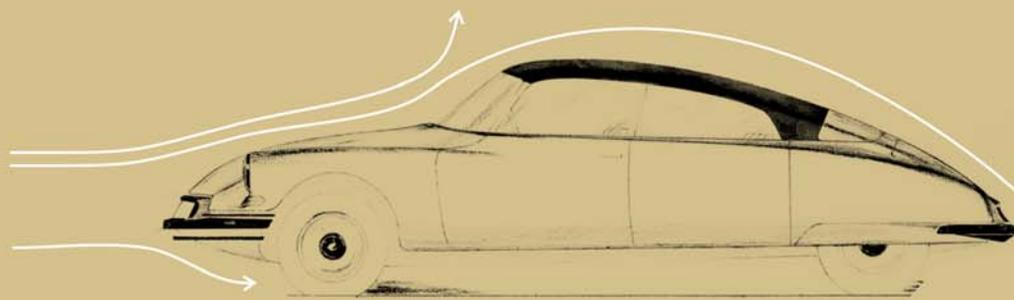


PIRELLI

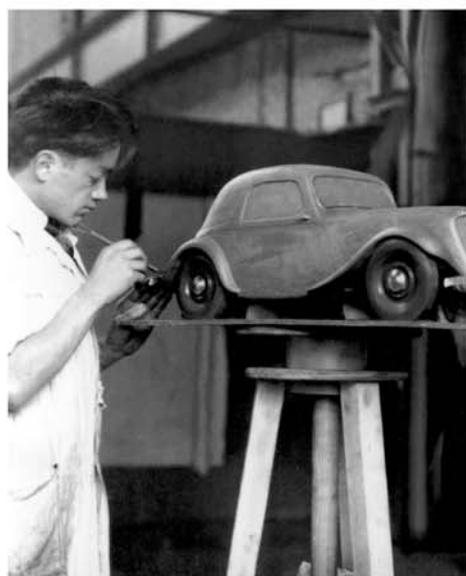
DS 19

UN CITROËN QUE REVOLUCIONÓ
AL MUNDO AUTOMOTOR

POR WILLY HIERRO ALLEN



HACE 65 AÑOS, SE PRESENTÓ EN EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE PARÍS, EL CITROËN DS 19. IMPACTÓ, 15 MINUTOS DESPUÉS HABÍA 743 PEDIDOS, AL FINAL DEL DÍA 12 000



Flaminio Bertoni, diseñador y escultor.

Cuando los amantes del mundo automotor celebremos, el pasado 6 de octubre, el 65 cumpleaños del Citroën DS 19, honramos a uno de los automóviles emblemáticos del siglo XX. Antes, la marca francesa de los dos chevrones había hecho innovaciones de suma importancia, como la tracción delantera, pero el DS 19 era totalmente novedoso.

Se había adelantado a su época, se veía como «el coche del futuro», que había roto los cánones establecidos con sus novedades: la aerodinámica, los frenos de disco, la suspensión independiente oleoneumática, tracción delantera y habitabilidad confortable, elementos futuristas que rompían el clasicismo imperante entonces.

Tras 18 años de estudio, pruebas, éxitos y fracasos, en el Salón de París de 1955, Citroën presentó su novedoso modelo DS 19, un automóvil distinto que «se robó el show» del Salón ese año e implantó un récord de ventas in situ

muy difícil de superar (no tengo noticias de que haya sido superado): ¡12 mil solicitudes de compra el primer día!

La primera sorpresa del DS 19, la daba su revolucionario diseño, realizado por el diseñador y escultor Flaminio Bertoni (1903-1964), quien trabajó en Citroën durante décadas. En Varese, su ciudad natal, fue fundado en 2007 el Museo Flaminio Bertoni para honrar su memoria. El diseño del DS 19 se caracteriza por su aerodinámica.

El diseño original de Bertoni perduró los casi 20 años (1955-1974), en que se mantuvo su producción, con solo algunos retoques mínimos, como el del frontal, realizado en 1968 por Robert Opron, un diseñador francés que estaba subordinado de Bertoni en Citroën. Esta modificación, que le sumó aerodinámica al diseño, incluyó los faros direccionales.

En el curso de sus años de vida, el Citroën DS se diversificó en diferentes versiones, pero siempre fiel a su curioso diseño. Así, a la berlina de cuatro puertas original, se le unieron un break o «familiar» de cinco puertas y un cupé o «descapotable» de dos puertas. La



CUMPLEAÑOS **65**

carrocería aerodinámica del DS sigue siendo referente en el diseño actual de automóviles.

Si impactante fue su diseño, no menos interesante resultó su tecnología, en particular la suspensión oleoneumática con corrector automático para la altura, un sistema que con el tiempo



Cupé con el nuevo frontal.

ha sido adaptado a otras marcas, pues constituye una excelente relación confort-estabilidad. Es como el alma mater del DS.

Esta innovación se compone de una bomba, impulsada por el motor del auto, para hacer circular un fluido especial (LHM) por los sistemas de frenos, dirección y suspensión. Así, en la suspensión le permite variar la altura del vehículo en función de sus propias necesidades e incluso, se puede cambiar una rueda sin usar el clásico gato, o transitar ponchado, pues dicha rueda queda suspendida.

El inventor de la suspensión oleoneumática, Paul Mages, sufrió múltiples reprimendas de sus superiores mientras trabajaba en su invento. Mages, operario de la fábrica Citroën, «perdía el tiempo enredado en el taller» y cuando se enteraron de que usaba material y maquinaria de la empresa para sus inventos, estuvieron a punto de despedirlo. En todo ese «tiempo enredado en el taller» nació la suspensión oleoneumática.

A propósito, esta suspensión oleoneumática salvó a un Presidente francés durante un atentado que sufrió en 1962. Charles De Gaulle viajaba en su Citroën DS cuando un grupo armado atentó contra su vida. El auto recibió impactos de bala en la carrocería y los neumáticos. Gracias a la acción del chofer y la maniobrabilidad del DS, todos salieron ilesos:



Modelo braak o familiar.

el presidente, su esposa y el propio chofer. ¡Con las llantas destrozadas, escapó!

El Citroën DS ha sido expuesto, como arte industrial, en varios museos del mundo, incluido el Museo de Arte Moderno de Nueva York, EE UU. A fines de 1999, se mostraron los resultados del premio al Mejor Coche del Siglo y el Citroën DS fue tercero, detrás del VW Escarabajo y el Mini, a pesar de que su producción, de unos 1,5 millones de unidades, no llegaba ni al 10 % de la de sus antecesores en el certamen.



Citroën gs, suspensión.

Camiones MACK Y SU BULLDOG



LOS CAMIONES NORTEAMERICANOS MACK TIENEN FAMA DE FUERTES Y DURADEROS. ESTA MARCA CUMPLE 120 AÑOS DE EXISTENCIA Y SU LOGO ES UN PERRO BULLDOG

POR WILLY HIERRO ALLEN

LA MARCA

La historia de los camiones Mack podría ficharse en 1900, sin embargo, no sería del todo real. Su raíz está antes y comienza con John «Jack» Mack, un joven miembro de una familia de inmigrantes alemanes, asentados en una granja de Scranton, Pennsylvania. A los 14 años abandona todo para irse a trabajar con los motores de vapor.

En 1893, a la edad de 29, compró una empresa en Nueva York, la Fallesen & Berry, dedicada a construir y reparar carruajes. En 1900 presenta su primer vehículo motorizado: un ómnibus para 20 pasajeros (The Mack Bus). Y en 1902, funda Mack Brothers Company, para fabricar camiones.

En 1904, los camiones toman el nombre de Manhattan para diferenciarlos de los carruajes. Al año siguiente, en 1905, mudan la fábrica de camiones a Pennsylvania y dejan la de carruajes en Nueva York. A partir de 1910 los camiones son llamados definitivamente Mack Truck. En 1911, ya Mack es el mayor fabricante de camiones de EE UU: 600 unidades por año.

La I Guerra Mundial catapultó a Mack con 4 500 camiones del modelo AC para mover al Ejército de Gran Bretaña y al de EE. UU. en el frente europeo. Los Mack se hicieron famosos por llegar a donde ningún otro camión podía



hacerlo, nada los detenía, cruzaban el fangoso campo de batalla cargados de pertrechos y soldados.

Tecnológicamente, estaban avanzados a su época. En 1918, fueron los primeros en usar filtros de aire y de aceite para aumentar la durabilidad. En 1920, el servofreno de vacío y aíslan el chasis de la cabina (silent-blocks). En 1938, era la única compañía que fabrica sus propios motores diésel. Vendió, en la II Guerra

Mundial, 35 000 vehículos para el Ejército estadounidense.

Los camiones Mack eran cada vez más eficientes, en los años 60, llegan el revolucionario motor Maxidyne, de potencia constante, y la transmisión Maxitorque; en los 70 sacan los modelos cruise-liner, de cabina avanzada, y súper-liner, de morro largo y acabados de lujo. En 1979, la automotriz francesa Renault se hizo con el 10 % de las acciones de Mack.

Y para 1990, Mack Truck pasó a ser una filial de Renault y, desde 2001, es propiedad de la marca sueca AB Volvo.

EL LOGOTIPO

Las insignias identificadoras de animales en las marcas de los vehículos de transporte no son las más numerosas. Los más conocidos son el Cavallino Rampante de Ferrari, el Toro de Lidia de Lamborghini, el León de Peugeot y el Jaguar de la marca británica homónima. Hoy les traigo el logotipo del camión Mack: su Perro Bulldog.

Contrario a lo que suele suceder, no fue ninguno de los fundadores de la marca quien propuso tal distintivo, ni siquiera alguien ligado de una u otra manera a este camión americano. Tampoco fue idea de una sola persona. La imagen nació en el fragor de los combates de la I Guerra Mundial, entre el barro del campo de batalla francés.

Contingentes de tropas británicas se trasladaban al frente en los camiones Mack AC del

Ejército inglés. Al atravesar los barrizales previos a la línea de combate, muy irregulares por las huellas de obuses y metralla, la mayoría de los camiones se atascaban cuando el fango alcanzaba el eje trasero. El Mack AC no, avanzaba desafiante, fuerte y seguro.

Pronto los soldados ingleses comenzaron a llamar a los Mack AC, bulldog, en referencia al perro de esa raza, caracterizado como desafiante, fuerte y seguro. Buena parte de esa tropa era originaria de la campiña británica, donde el bulldog (el perro de toros) era el mejor y máspreciado ayudante del ganadero.

El origen del nombre es porque criadores y carniceros los usaban para que los toros se ejercitaran, corrieran, pues creían que así la carne era mucho más suave. La raza canina Bulldog inglesa tiene su origen en el legendario Mastín tibetano, el cual se expandió por el mundo a bordo de los navíos mercantes fenicios, donde eran parte de la tripulación.

El camión Mack AC entró en producción en 1916 y al Ejército británico se le asignaron 2 000 unidades. El modelo AC, llamado popularmente Bulldog, tiene un morro único, el que los soldados ingleses asociaban al de su perro bulldog. Pero no fue hasta 1921 que Mack se apropiara del mote para el modelo AC, identificándolo con un adhesivo en el camión.

La icónica imagen del Perro Bulldog es obra de Alfred F. Masury. En 1932, Masury, entonces Ingeniero Jefe de Mack, estaba en casa por prescripción médica. Cuentan que, para combatir el aburrimiento, talló el Perro Bulldog que, con algunos maquillajes, ha llegado hasta nuestros días. Era plateado, pero en 1938, cuando Mack fabricó sus propios motores, fue dorado.

El Perro Bulldog lleva casco de bombero en los carros contra incendios, o casco en los camiones mineros y sombrero alón en los de carretera. Más que un logotipo, es el símbolo que distingue y anuncia la marca.



Líderes en el servicio
de la transportación de personal,
carga e izaje de grandes pesos.

ETEP

TRANSPORTE Y EQUIPOS PESADOS



CONTÁCTENOS

susel@etep.une.cu
nicolas@etep.une.cu

(+53) 76431117
(+53) 52097617

Encuétranos en
Paco N.º 67, el 2.º y 3.º, Vibora Park, Arroyo Naranjo



EXPERIENCIA · EFICIENCIA · CALIDAD

Producir y comercializar neumáticos nuevos y otros productos de caucho. Brindar servicios de recauchutado (recape) que satisfagan las necesidades en calidad, competitividad, surtidos, precios y la permanencia de nuestros productos en el mercado nacional. Brindar servicios de asistencia técnica.

CONTÁCTENOS

Telf.: (+53) 5 279 2045 / (+53) 7 878 1400 ext. 102

cardoso@poligom.cu / www.poligom.cu

Amenidad 125, e/ Nueva y 20 de Mayo, Cerro, La Habana, Cuba.

OFICINA CENTRAL.

Amenidad No.125, e/ Nueva y 20 de Mayo,
Cerro, La Habana.
Telf: 7870-4215

UEB "CONRADO PIÑA DÍAZ"

Carretera Central Km 20, Loma de Tierra,
Cotorro, La Habana.
Telf: 7682-9431

UEB "JULIO ANTONIO MELLA"

Carretera Central Km 24 1/2,
Cuatro Caminos, Cotorro, La Habana.
Telf: 7681-0053

UEB "MANUEL MALMIERCA"

Carretera Alberro Km 1/2, Loma de Tierra,
Cotorro, La Habana
Telf: 7682-2063

UEB "DAVID DÍAZ GUADARRAMA"

Carretera Central, Danielito, La Ceibita,
Santa Clara, Villa Clara.
Telf: 42-20-6344

UEB "HORACIO COBIELLA"

Padre Valencia No. 331, e/ Damas
y Amalia Simoni, Camagüey
Telf: 32-29-7478

UEB "ARSENIO ESCALONA"

Carretera Central Km 776,
Vía Bayamo, Holguín.
Telf: 24-45-5609

UEB "RAMIRO BLANCO"

Avenida Yaráró s/n,
Santiago de Cuba.
Telf: 22-62-0227



CLUB DE AUTOS CLÁSICOS BRITÁNICOS

Solo el amor engendra...

PARAFRASEANDO LA CANCIÓN DE SILVIO RODRÍGUEZ NOS LLEVA AL SURGIMIENTO DEL CLUB DE AUTOS CLÁSICOS BRITÁNICOS: [SOLO EL AMOR ENGENDRA... UN CLUB MARAVILLA](#)



Por Lupe Fuentes Macías
Fotos: Sergei Montalvo Aróstegui

La semana de la cultura británica de 2018 se celebraría ese año en el mes de octubre. La Embajada solicitó ideas a un grupo de periodistas para enriquecer las actividades, una de esas propuestas fue hacer una caravana de Autos Antiguos Ingleses. Considerando lo llamativo que pudiera resultar esta exhibición fue aprobada y de inmediato se organiza la sección de estos autos en el Club de Autos Antiguos A lo cubano.

El 13 de octubre de 2018 se reunieron 15 automóviles de fabricación británica en los jardines de la Embajada, a la que fueron invitados igual número de motocicletas de la Escudería de Motos Inglesas. El Excelentísimo señor Embajador Antony Stokes expresó su emoción y agradecimiento al ver esas joyas rodantes. Se abrieron las puertas y se realizó la primera caravana en Cuba de autos antiguos británicos que se conozca, recorriendo por las calles de El Vedado hasta llegar al

Parque John Lennon y brindamos en el Submarino Amarillo con el excelente acompañamiento musical de la banda de Rock de Dagoberto Pedraja.

Dos meses después fuimos convocados nuevamente por el Embajador Stokes. En los primeros meses del año 2019 llegaría la primera visita de la Realeza Británica a nuestro país. Comenzó la preparación, selección de nuestros autos, encuentros organizativos y se cambió el

nombre de Sección al de Club de Autos Clásicos Británicos, ya como Club independiente.¹

Días antes se hizo un ensayo y el 26 de marzo de 2019 recibimos al Príncipe Charles de Gales y a su esposa Camila Parker en el parque John Lennon.

El Club es una gran familia, esa es la premisa única para pertenecer.

La limpieza ambiental de la Vía Blanca junto a la Casa Club Harley y con el acompañamiento del equipo de *Excelencias del Motor* y de la Embajada Británica, es una de las tareas más enriquecedoras que hemos realizado.

En febrero de 2020 junto al Museo del Automóvil promovimos el encuentro recordando el secuestro de Fangio en 1958. El derrotero de estos meses ha estado signado por la pandemia del coronavirus, solo nos ha limitado el contacto físico pero no el virtual. Nuestro grupo de whatsapp ha sido la puerta abierta para continuar juntos:

- Celebramos cumpleaños, nacimientos y aniversarios de los miembros del Club.
- Mostramos la secuencia de reparación de los autos y motos, y publicamos artículos sobre consejos útiles y de la historia de los automóviles británicos.
- Desde el 22 de junio hasta el 18 de julio publicamos diariamente en las redes sociales la historia del gran corredor argentino Juan Manuel Fangio, como homenaje al 25 aniversario de su fallecimiento, contando con el apoyo del Paseo Fangio de Buenos Aires y el Museo del Automóvil.
- Mantenemos información oportuna sobre protocolos y medidas restrictivas para combatir el virus, así como la legislación relacionada con el transporte.
- Lo mejor, es que a pesar de todo, han ingresado nuevos miembros al Club de manera virtual.

Seguimos juntos y seguiremos. [Felicidades por este 2do aniversario.](#)

Y volviendo al inicio sobre el amor, la pareja que decidió unir sus vidas tienen un Austin Healey y son los creadores de este Club.



¹ A propuesta de la Embajada Británica se cambió el nombre de Club de Autos Antiguos Ingleses por el de Club de Autos Clásicos Británicos, ya que muchos de estos autos ya no se fabrican considerándose Clásicos y no solamente Antiguos y Británicos porque se hicieron en todo el territorio británico.

El Club **FIAT 125** arrancó motores

EL CLUB FIAT 125 SE REUNIÓ ESTE 2 DE NOVIEMBRE PARA RETOMAR LAS ACOSTUMBRADAS JORNADAS DE FIN DE SEMANA. ¿DETALLES? AQUÍ LES VA TODO LO QUE SUCEDIÓ

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS



El pasado 2 de noviembre La Piragua se repletó de júbilo. Y es que, con todas las medidas de distanciamiento y protección que impone la Covid 19, era hora ya de romper el hielo y retomar la activa vida de los clubes de autos y motos en la capital.

La cita fue propiciada por el Club Fiat 125, segundo club de autos más antiguo, que ha logrado organizar con esta su tercera actividad. ¿Invitados? Por supuesto. La camaradería es algo que se respira fuerte en estos encuentros y dieron muestra de ello los miembros del Club Harley Davidson.

[Manuel Prieto, presidente y fundador del Club Fiat 125](#), declaró a *Excelencias del Motor* que la idea es «calentar la pista» para que la activa vida de los clubes en la capital vuelva paulatinamente a la normalidad, retomar la tan necesaria confraternización y el esparcimiento de la gran familia que son.

Luego del ya tradicional encuentro en La Piragua, «casa templo» para los clubes, salieron en caravana, autos y motos, destino al complejo gastronómico 1830. Pilotos y familiares disfrutaron de un excelente domingo y no pudieron dejar de

lucir sus «joyas». No hubo competencia de habilidades, pero sí de compresión de motores.

¡Ya comenzaron las actividades! Habrá nuevos encuentros, concursos de belleza y originalidad, y mucha buena vibra. [El Club Fiat 125 ya arrancó...](#)



Un nuevo Club de autos Lada se adentra en la familia automovilista de Cuba, Club Lada Cuba, una familia que ya aglutina alrededor de los 120 integrantes

Club Lada

Cuba más que un club, una familia

Texto y fotos:
Sergei Montalvo Aróstegui

La idea surge de la mano de Carlos Rodríguez Herrera, su actual presidente, con el apoyo de varios miembros del novel club. El afán, crear más que un club, una familia unida por el amor y sentimientos por los Lada y su estética.

En conversación con sus fundadores, su presidente comentó a *Excelencias del Motor* que ya era miembro del Club Amigos del Motor y del club de autos rusos, y le apasionaba todo lo que hacían. «Siempre he poseído un auto Lada y gracias a lo que siento por estos modelos se me ocurrió la idea de aglutinar a sus propietarios para formar un club».

Para formar parte de este Club Lada Cuba, como requisito indispensable, debe ser propietario de un auto Lada particular, así como cumplir con el reglamento, nos comenta Manuel González Abreu, Benito Albisa y José Hernández, cofundadores de



esta familia. Incentivar a la juventud por una educación y seguridad vial constituyen premisas de esta familia, por lo que se prohíben las aceleraciones y las maniobras, tanto en las actividades del propio club como en la vía pública.

«La Piragua», legendario sitio para la familia automotriz, es el espacio que los acoge también, ahora todos los sábados.

El cubano ha sido el artífice de una serie de innovaciones para mantener los coches Lada, por excelencia un vehículo familiar. [El Club Lada Cuba](#) es ahora el núcleo fundamental para mantener viva esta inventiva.



MUSEO DEL AUTOMÓVIL EN CUBA REABRE EN SU TOTALIDAD

UN BREVE RECORRIDO POR LOS AUTOMÓVILES MÁS RELEVANTES DE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX EN CUBA ES LO QUE EXPONE EL MUSEO DEL AUTOMÓVIL DE LA HABANA.

TEXTO Y FOTOS: SERGEI MONTALVO

El Garaje, así lleva por nombre en su nueva sede cita en la calle San Ignacio, entre Amargura y Teniente Rey, en el Centro Histórico de la ciudad. Y es que este lunes fue reinaugurado en su totalidad el Museo del Automóvil de La Habana como parte de las actividades por el aniversario 501 de la fundación de la villa de San Cristóbal de La Habana. Ya en 2019 había sido inaugurada una parcela que exhibía el auto «De Soto», donado al historiador de La Habana Dr. Eusebio Leal Spengler en junio de 2016, por el reconocido coleccionista de autos antiguos, empresario y filántropo estadounidense Richard Herman Driehaus.

En las paredes del recinto cuelga un cartel que explica qué fue «La Parisienne», el primer auto introducido en Cuba en 1898 por José Muñoz. Con faroles de mecha y bencina como combustible, alcanzaba una velocidad máxima de 12 km/h con una potencia de dos caballos de fuerza.

Autos como el Maserati similar al del legendario Juan Manuel Fangio y que utilizó para el Grand Prix de La Habana en 1957, los tres Papamóviles en los que el pontífice Francisco se desplazó durante su visita a la nación caribeña por las ciudades de La Habana, Santiago de Cuba y Holguín en 2014, entre otros clásicos de gran valor patrimonial repletan este aparcamiento.

En palabras inaugurales, Ignacio Reyes, director de la institución, recordó con agradecimiento la labor de Eusebio Leal Spengler, a quien calificó como salvador de la colección que ahora se exhibe y a la cual se le incluyó el auto utilizado por el Historiador de la ciudad durante los últimos años de su vida.

En conversación con Ignacio Reyes, apasionado por los autos y amigo de *Excelencias del Motor*, nos comentó que esta reapertura era un momento deseado y muy especial. «Se han logrado conectar los tres espacios con que cuenta el museo. En la sala principal se encuentra una parte importantísima de la colección, pues se intercalan modelos de autos que han pertenecido

a distintas personalidades de la cultura, la política, personajes populares de la Isla. Es muy romántico saber que estos íconos han dejado algo de ellos en nuestra sede». Asimismo, destacó que constan vehículos donados por diversas instituciones como una Limousina de 1980 y un Jaguar de 1989 por la Embajada Británica.

«Tenemos el plan de crear una nueva parcela para guardar vehículos importantes que se encuentran dentro de la colección, como un Cadillac V16 de 1930; un Mercedes Benz 190 SL de 1956, que perteneciera al comandante Camilo Cienfuegos; un Fiat 525 N, perteneciente a Flor Loinaz y que aún conserva una huella de disparo de bala en la parte trasera».

Cuba es uno de los países que más autos clásicos atesora y este museo del automóvil constituye un núcleo importante para la vida cultural automotriz, con el interés de canalizar y visibilizar la historia que rueda por nuestras calles.

[Le invitamos a recorrer la galería.](#)



NUEVOS CAMIONES VOLTEOS MERCEDES-BENZ EN CUBA



EL PASADO 5 DE NOVIEMBRE, LA EMPRESA MCV COMERCIAL S.A. HIZO ENTREGA, A LA UNIÓN CUBA-PETRÓLEO (CUPET), DE 16 NUEVOS CAMIONES VOLTEOS MERCEDES-BENZ, MODELO AROCS 5 3336 K

Por Ernesto Posada Escoto
Foto: Rolando Pujol

La entrega ocurrió en las instalaciones de MCV Comercial S.A. y con la presencia, por los Clientes, de Carlos Avilés (Director de mecanización de CUPET), Rafael Marrero (Especialista de transporte de mecanización del grupo Cuba-Petróleo) y Niurka Grandal Giro (Jefa del Grupo Transporte ABAPET); mientras por la Empresa MCV Comercial S.A. se encontraban presentes Ayman Makram Sadek (Gerente General) y Eduardo Acevedo del Monte (Gerente de Ventas), además de los conductores de los vehículos, especialistas técnicos de CUPET y otros invitados.

Ayman Makram Sadek, Gerente General de MCV Comercial S.A. (i) y Carlos Avilés, Director de mecanización de CUPET (d).

Luego de unas palabras iniciales de Carlos Avilés, quien ratificó la importancia de esta flota para realizar trabajos en las Empresas de exploración, producción y extracción del petróleo y en la EMCOR (Empresa de Transporte de Hidrocarburos y Derivados por Ductos) en la reparación de ductos en todo el país, así como la atención y servicios garantizada a dicha flota por parte de la Empresa MCV Comercial S.A., intervino el Sr. Ayman Makram para agradecer por la presencia de todos y confirmar la importancia del entrenamiento técnico y de operación recibido por los conductores y técnicos, así como desear igualmente la buena conservación de la flota. A todos los conductores les fueron entregados sendos certificados que acreditaban el entrenamiento de operación recibido.

Finalmente, de manera simbólica, se hizo la entrega de la llave de uno de los camiones de manos del Sr. Makram al Sr. Carlos Avilés.

Se trata de una flota compuesta por 16 camiones de volteo del modelo Arocs 5 3336 K, todos fabricados en Alemania, y con una reconocida carrocería, marca MEILLER, en la aplicación del volteo de 16 m³ de capacidad. Con fórmula tractiva 6x4, estos camiones están propulsados por el motor OM 460 de 6 cilindros en línea, con una potencia de 360 CV y una capacidad de carga de 19,3 ton (el vehículo tiene un peso total admisible de 33 ton). Estos camiones están diseñados para el trabajo en los terrenos más difíciles. Robustez, resistencia y eficiencia son sus principales virtudes, unidas al confort y seguridad.

Junto a los frenos de disco en los ejes delantero y trasero, combinados con sistemas ABS (antibloqueo de frenos) y ASR (control de antideslizamiento), se incorpora una caja automática de 12 marchas con Powershift combinada con una función de acelerador electrónico (Tempomat), lo que asegura una buena dinámica de marcha. El volante multifuncional, elevalunas eléctrico, asiento de conductor regulable neumáticamente, junto a otras muchas bondades de la cabina, certifican el buen confort.

MCV Comercial S.A. otorga una garantía de 3 años o 250 000 km sobre el tren de marcha para estos vehículos y asegura un servicio de post-venta a todo lo largo del país mediante la red de talleres de MCV Servicios S.A.



MAISÍ-LA HABANA LA MÁS LARGA DE CUBA



MAISÍ ES EL MUNICIPIO MÁS ORIENTAL DE CUBA, A MÁS DE 1 100 KM DE LA CAPITAL CUBANA. ESTAS DOS LOCALIDADES ESTÁN ENLAZADAS POR ÓMNIBUS DESDE MARZO DE 2020

POR WILLY HIERRO ALLEN

No se trata de una ruta más de la Isla Mayor de las Antillas, es el viejo anhelo de los cerca de 28 000 pobladores del extremo más oriental del país: Maisí, cuyo faro es famoso entre los navegantes del Caribe porque los guía a través del Paso de los Vientos, el peligroso brazo de mar entre las islas de Cuba y La Española.

Maisí fue punto referente para la colonización hispana en sus inicios, era lo primero que se avis-

taba por los viajeros que arribaban desde La Española, base por entonces de los hispánicos. En 1856, la reina de España autorizó la construcción de un faro, del que se encargó el capitán general de Cuba, José Gutiérrez de la Concha, y ordenó su construcción al comandante ingeniero don Mariano Moreno.

El Faro de la Punta de Maisí entró en funcionamiento en 1862 y numerosos colonos se asentaron en la zona, que a mediados del siglo XIX alcanzaba los 573 habitantes. En el siglo XX, Maisí se pobló de inmigrantes gallegos y compañías extranjeras para la explotación del banano. La producción del café llevó infraestructura: despulpadoras,

secaderos, almacenes, muelles y embarcaderos. El latifundio campeaba por su respeto. El medio principal de transporte era el mulo. Luego de 1959 llegó al pueblo la reforma agraria, la alfabetización, la educación y la medicina gratuitas. Es entonces que se dan los primeros pasos para enlazar Maisí y Baracoa, la primera villa fundada por españoles en Cuba, en la vertiente norte de la misma provincia.

En la década del 80 se mejora y ensancha la ruta con un desvío en la zona de La Boruga, se pavimenta el camino y se construyen muros de defensa en ese tramo, de algo más de 4 km, todo lo cual hace posible el tránsito de vehículos

ligeros. Sin embargo, aun así, los lugareños siguen temiéndole a las pronunciadas pendientes y trazado curvilíneo.

En 2016, el devastador huracán Matthew, con su estela de destrucción, afecta a Maisí, cuya recuperación requiere del traslado, por esa vía, de importantes recursos y equipo pesado. Se hace necesaria una nueva vía para dejar atrás La Boruga y el nuevo trazado se desplaza por una zona boscosa con topografía también abrupta.

Este empeño demandó excavar con explosivos casi kilómetro y medio de roca viva, con volumen de unos 800 000 m³ de tierra, y se pavimentó con hormigón hidráulico casi 2 km del vial. No voy a enumerar los beneficios de esta colosal

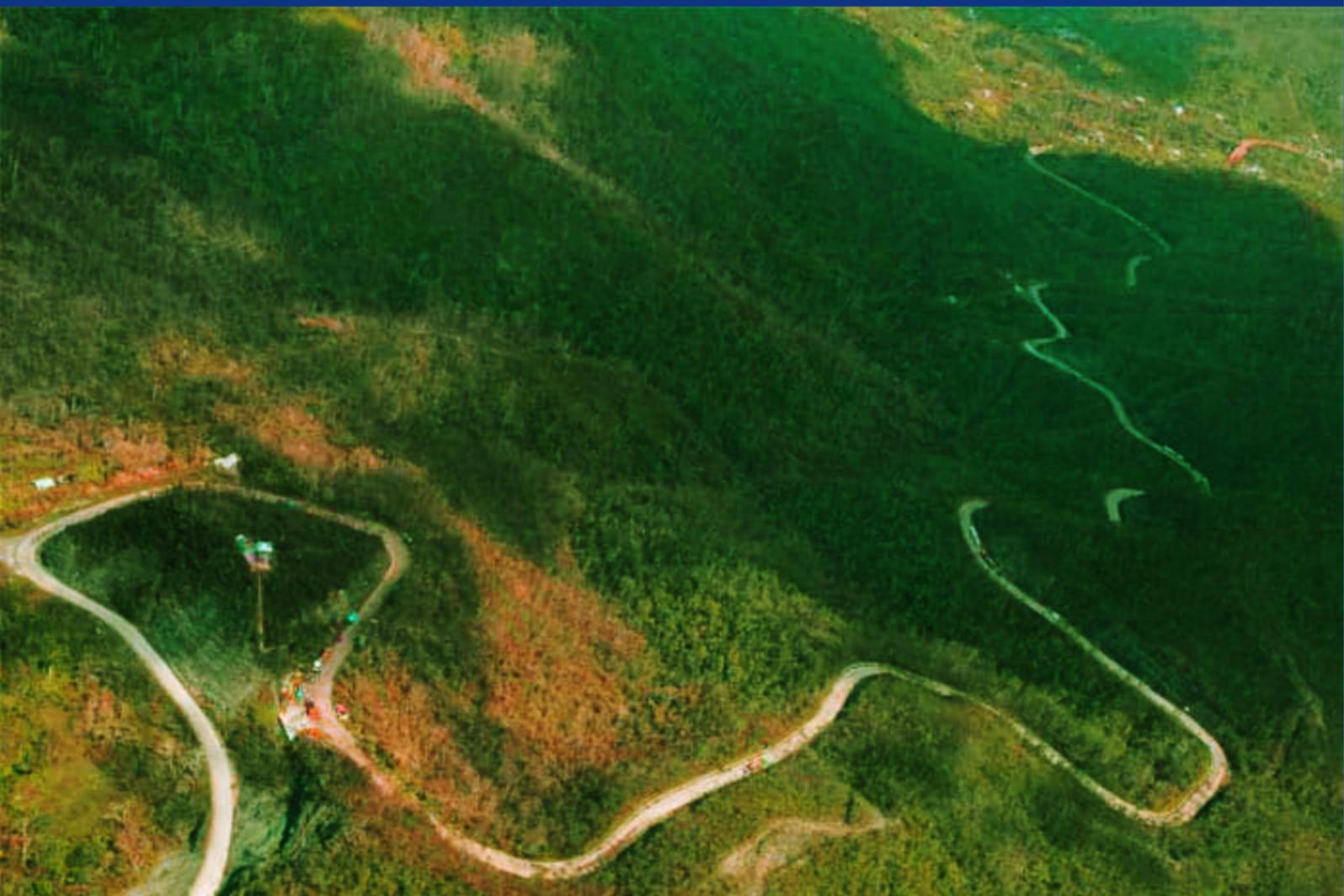
hazaña constructiva para Maisí, solo me referiré a su enlace directo con la capital del país.

La nueva ruta tiene un pintoresco itinerario: con salida desde La Máquina, capital del municipio de Maisí, rueda por la costa norte, el Cañón del río Yumurí, hasta enlazar con la carretera Baracoa-Guantánamo, que, por el Viaducto de La Farola, se va hasta la ciudad de Guantánamo. Y de ahí, se pone rumbo a La Habana.

Son 22 horas de viaje en un ómnibus Yutong, con aire acondicionado, de la empresa Ómnibus Nacionales del Ministerio de Transportes cubano. Así se cubren los 1 144 km de carreteras, a través de escenarios que son de ensueño, pasos de montaña casi vírgenes, maravillas de la

ingeniería civil, que incluyen la Carretera Central y la Autopista Nacional.

Y si va en auto, le recomiendo detenerse en el mirador turístico de Punta del Silencio, entre Maisí y Baracoa, para disfrutar la singular geografía de una de las regiones más hermosas de Cuba y, probablemente, del Caribe.



EL VIAJE FINAL



LA MANERA DE DESPEDIR A NUESTROS SERES QUERIDOS HA EVOLUCIONADO CON LA SOCIEDAD. EL VIAJE FINAL TAMBIÉN SE HA IDO ADECUANDO A LOS AVANCES DEL TRANSPORTE

Por Amparo López Rego

Entre las tradiciones que culturas y circunstancias han impuesto a través de los siglos, son muchos los que aún consideran que la de enterrar a nuestros muertos representa la forma más segura y honrosa para su descanso, además de permitirle, a los que se quedan, contar con un sitio tangible donde alimentar recuerdos y emociones.

La manera de trasladar a nuestros seres amados a su último lugar de reposo ha cambiado notablemente con el paso de los años. En una época solo era cuestión de cargar en hombros el cuerpo, cuidadosamente envuelto, y llevarlo hasta la tumba, de ahí que los sitios de enterramiento no estuviesen distantes de hogares y templos religiosos.

Desde esos distantes tiempos proliferaron iglesias y cementerios, los trayectos para las procesiones fúnebres se alargaron y hubo que acomodarse a cualquier tipo de transportación disponible.

Con la invención de la rueda y el uso de caballos, aparecieron carretillas y carruajes para el traslado del cuerpo; particularmente con el movimiento de la población hacia y fuera de zonas rurales, los enterramientos definieron también la necesidad de caminos para poder llevar al fallecido desde o hacia la ciudad.

La aparición del ferrocarril permitió que los trenes no solo se encargaran de transportar a los vivos, sino también a los que ya no lo estaban. Se acuñó entonces el término de tren fúnebre, un tren que es contratado para trasladar los restos del o los difuntos hasta su destino final.

En la actualidad, generalmente los trenes fúnebres se reservan para líderes, personalidades, héroes, funcionarios del gobierno... en lo que se titula un Funeral de Estado. En el Reino Unido todos los monarcas, desde la reina Victoria, han sido transportados en trenes funerarios durante sus exequias.

La era moderna abrió sus puertas al transporte fúnebre a inicios del siglo xx con el primer auto motorizado alimentado por electricidad. Poco tiempo después comenzó el uso de la

gasolina. El mundo evolucionaba a pasos agigantados y el transporte funerario tuvo que hacerlo de igual forma para adaptarse a las necesidades de una sociedad siempre más demandante.

Hubo y hay autos fúnebres de todas formas y estilos, y desde aquellos tirados por caballos, pueden mostrar la simpleza más cruda hasta una sorpresiva suntuosidad en su decoración.

El auto fúnebre motorizado del siglo xx mostró cambios notables en su diseño, el que después de la Segunda Guerra Mundial se volvió más sobrio y elegante.

Fueron populares entre los años 50 y 70 los llamados autos combinados, que podían servir como ambulancia o auto fúnebre, así que según el caso, se equipaban con una camilla o



un ataúd; estos se descontinuaron a finales de la década del 70, por razones de salubridad.

Hoy en día, en casi todos los países del llamado Primer Mundo, el auto fúnebre resulta ser un vehículo lujoso. Las empresas funerarias actualizan su flota y venden sus autos viejos —los que en ocasiones son adquiridos por coleccionistas privados— dando paso a los nuevos, dotados cada vez más con prestaciones de avanzada.

Y si escucha que adquirir un auto nuevo fúnebre puede costar unos 80 mil dólares (a veces más) no se asombre. De aquellos tiempos en que sus recursos se resumían a una parihuela y otros elementos básicos para el traslado del fallecido, ahora el aire acondicionado y el sistema antibloqueo de frenos son de las más simples bondades que el vehículo reserva a sus clientes. Y yo me pregunto...

Los grandes fabricantes automotores no han quedado al margen en esta producción. En los EE. UU. los autos fúnebres pueden alcanzar la opulencia que se espera ver en un auto hecho a mano por Cadillac y Lincoln. En Inglaterra, marcas como Jaguar y Rolls-Royce realzan el transporte funerario, mientras que en Japón lo hacen Nissan y Toyota.

Hay diferencias sustanciales entre países (y bolsillos) que determinan el estilo de la despedida, y por ello, el panorama del transporte funerario en el mundo reúne de lo viejo y de lo más novedoso y sorprendente en la materia, tan sorprendente que ya se han realizado funerales espaciales, el primero de carácter privado, el 21 de abril de 1997.¹

Por supuesto que este nada tradicional entierro resulta una labor tremendamente compleja y costosa debido a las dificultades técnicas que implica enviar un cohete con las cenizas del o

los occisos; sin embargo, muchos aseguran que la era del lanzamiento de los difuntos al espacio se avecina.

De llegar, Carl Sagan² estaría más que satisfecho, a fin de cuentas siempre afirmó que «solo somos polvo de estrellas».

¹ El 21 de abril de 1997 un avión despegó de Islas Canarias y voló a 11 km de altitud sobre el Océano Atlántico. Iba cargado con un cohete Pegasus adaptado para el evento, que fue lanzado al espacio conteniendo cenizas de 24 personas.

² Carl Sagan (9 de noviembre de 1934 al 20 de diciembre de 1996) fue un excepcional científico, astrónomo, cosmólogo, escritor y comunicador, entre otros. Su serie televisiva *Cosmos* ha sido transmitida en unos 60 países, Cuba entre ellos.





SOME C es una empresa dedicada a los servicios de reparación de equipos de la construcción, transporte y complementarios.

Brinda sus servicios tanto al Ministerio de la Construcción (**MICONS**) como a otros organismos.

SOME C está abierta al mercado internacional para asociaciones económicas internacionales y mixtas, con planes de negocios previos a la puesta en explotación.

(+53) 7 832 4556 - 58

www.somec.cu · webmaster@somec.cu

Calle 19 N.º 151 esq. L, Vedado, Plaza de la Revolución, La Habana, Cuba.



SOME C
SOLUCIONES MECANICAS



EXCELENCIAS
EN LAS SOLUCIONES MECANICAS

LOS BARCOS DEL FUTURO:

LA ELECTRICIDAD,
EL REGRESO DE LA VELA
Y LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL

Por Carlos Alejo



DISEÑOS Y TECNOLOGÍAS AMIGABLES CON EL MEDIO AMBIENTE Y MÁS EFICIENTES PARA DISMINUIR COSTOS EN LA TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA MUNDIAL, OCUPAN EL PRIMER LUGAR EN LAS PREVISIONES SOBRE LOS BARCOS DEL FUTURO

El transporte marítimo de mercancías alrededor del planeta es vital para el desarrollo de la economía mundial, cada vez más transnacional. En ese empeño, los supercargueros son el principal medio para mover los productos, pero consumen una cuota excesiva de combustibles fósiles, lo cual afecta al medio ambiente y encarece las transacciones mercantiles por el alto costo del petróleo.

Según *El Español*, el futuro del transporte marítimo comienza por la utilización de motores a diesel tradicionales, más eficientes en el consumo, y diseños de cascos para los buques que ofrezcan menor resistencia al agua en su traslación.

El futuro más lejano y hacia donde se dirigen hoy las investigaciones y estudios es el de la utilización de nuevos combustibles, más baratos y amigables con el medio ambiente, el regreso de la vela y el empleo de inteligencia artificial para lograr una navegación más segura.

INTELIGENCIA ARTIFICIAL (IA) PARA LA NAVEGACIÓN AUTÓNOMA

La unión de Industrias Ferri, la Universidad de Vigo, en España, y el CIME ha dado como fruto un sistema denominado Proyecto Ulises, centrado en la automatización de la navegación, y capaz de ser instalado en cualquier buque, independientemente de su tamaño.

Este proyecto prevé la utilización de la robótica para lograr la navegación autónoma marítima. Es capaz de determinar el posicionamiento de la nave y lograr que mantenga la posición y rumbo preestablecidos.

Otro de los proyectos sobre la introducción de la IA para lograr embarcaciones totalmente autónomas es la tecnología Rolls-Royce Ship Intelligence, desarrollada por la compañía inglesa en colaboración con gigantes como Intel.

A pesar de esto, ni en los autos se ha podido establecer una total autonomía que prescindiera de los tripulantes, lo que mantiene a salvo, de momento, los puestos de trabajo de humanos en la industria naviera.

EL REGRESO DE LA VELA, OTROS COMBUSTIBLES Y ELECTRICIDAD

En la región de Cataluña, España, la compañía Bound4Blue ha logrado el diseño de unas velas rígidas, orientables y plegables capaces de, mediante la fuerza del viento, impulsar a grandes barcos petroleros mercantes.

Otro ejemplo de las nuevas tecnologías en la navegación es el catamarán *Energy Observer*, el que se planea que transite 110 puertos localizados en 50 países sin emitir dióxido de carbono a la atmósfera. Para ello utiliza de día paneles fotovoltaicos capaces de propulsar al navío, mientras que en la noche, dispone del hidrógeno generado por el propio buque mediante electrólisis; cuando exista viento puede desplegar velas rígidas similares a las de Bound4Blue. Este catamarán ambiental lleva ya 18 000 millas náuticas, 25 países y 48 puertos recorridos utilizando sus tecnologías limpias.

Otro buque diseñado para respetar al ambiente y evitar la contaminación es el *DuchtCraft DC25*,

que mediante electricidad logra su propulsión a popa, con unas baterías que proporcionan entre 89 y 134 kW/h.

Alcanza una velocidad de 32 nudos (59 km/h) por 75 minutos y 6 nudos (11 km/h) por hasta 6 horas; posee además un casco de fibra de carbono que permite el mayor aprovechamiento de la batería del barco. Puede transportar 12 pasajeros y tiene un sistema de raíles en cubierta para la modificación del mobiliario del barco a gusto del propietario. Su precio tope es de hasta 275 000 euros.

El futuro ya está aquí, las tecnologías limpias se empiezan a utilizar cada vez más en la navegación y esperemos que no sea tarde para borrar la huella ecológica y salvar al planeta.



EL FERROCARRIL DE LA REUNIFICACIÓN

Por Alfonso Cueto Álvarez

EL FERROCARRIL DE LA REUNIFICACIÓN ES POSIBLEMENTE EL SISTEMA FERROVIARIO MÁS DESTRUIDO Y RECONSTRUIDO DEL MUNDO. HA DOTADO A VIETNAM DE UNA COMUNICACIÓN TERRESTRE QUE, SUPERANDO LA IRREGULAR TOPOGRAFÍA, CONTRIBUYE DECISIVAMENTE A SU UNIDAD COMO PAÍS

En 1895, el entonces Gobernador General de la Indochina francesa, Jean Marie de Lanessan, convenció al poder colonial de las ventajas que se obtendrían al construir un ferrocarril que fuera la columna vertebral del transporte en toda Indochina; algo que desarrolló su continuador Paul Doumer en 1899, dos años después de su nombramiento. Los primeros tramos de la ruta se inauguraron en 1902 e incluían ramales desde Hanói hasta la frontera con China y con el puerto de Haiphong.

Aunque oficialmente se le conoce como el Ferrocarril Norte-Sur, es nominado también como el de la Reunificación y constituye la vía fundamental de toda la red nacional terrestre de Vietnam: en él se mueven alrededor del 80 % de los pasajeros y cerca del 60 % de las cargas del país.

Su construcción se realizó por tramos discontinuos. Logró enlazar las ciudades de Hanói y Saigón el 2 de octubre de 1936, cuando los 1 726 km de extensión, con un ancho de vía de 1 m, fueron totalmente operativos.

Durante alrededor de 35 años, la vía sufrió los efectos de varias contiendas bélicas: primero la invasión japonesa durante la II Guerra Mundial; sucedida por la restauración colonial de Francia hasta 1954, cuando los Acuerdos de Ginebra oficializaron la victoria del Viet Cong y la partición en dos del país; seguida luego por la intervención de los EE. UU. La ruta fue bombardeada y sabotada por las partes beligerantes,

1 726 km

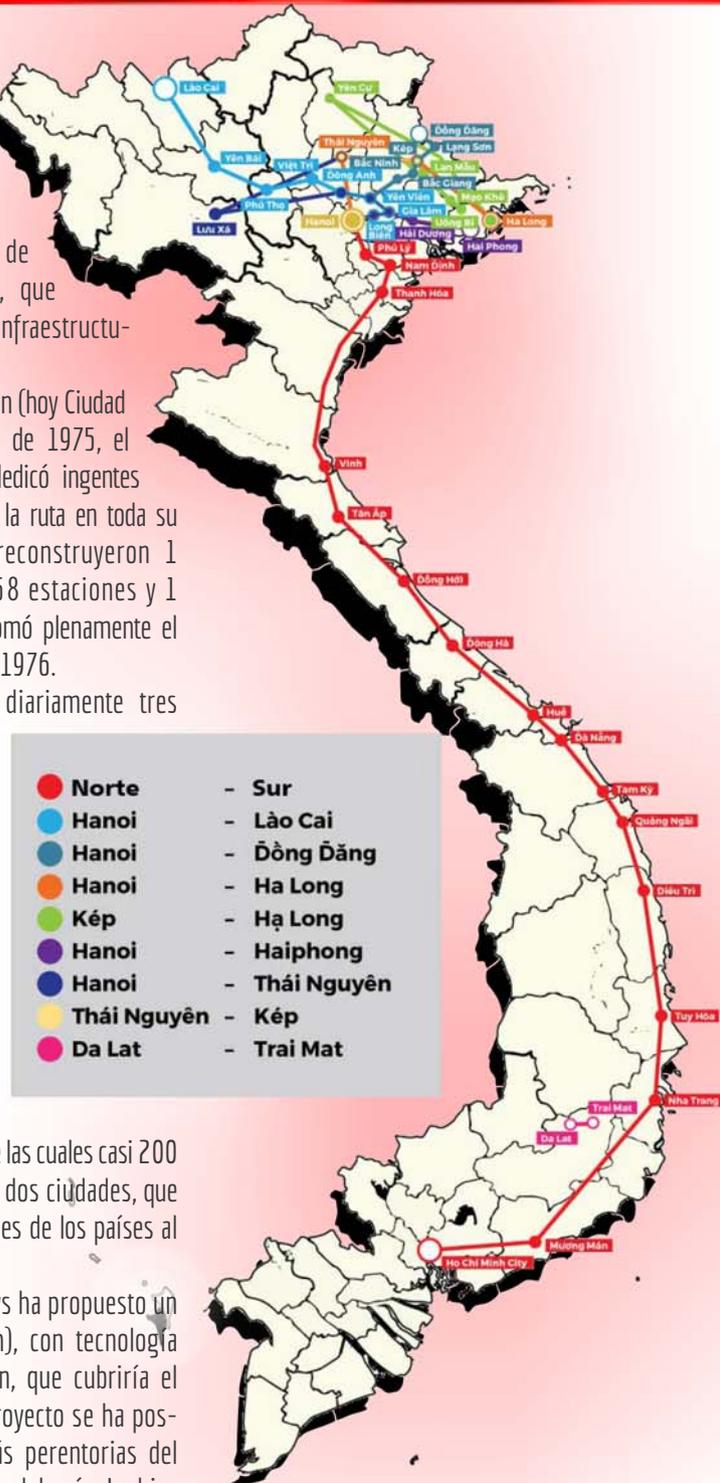
en particular por los ataques de la aviación norteamericana, que infligió enormes daños a su infraestructura y material rodante.

Después de la caída de Saigón (hoy Ciudad Ho Chi Minh) el 30 de abril de 1975, el Gobierno del unificado país dedicó ingentes esfuerzos a la restauración de la ruta en toda su extensión. Se repararon o reconstruyeron 1 334 puentes, 27 túneles, 158 estaciones y 1 370 conexiones de vía, y retomó plenamente el servicio el 31 de diciembre de 1976.

En la actualidad operan diariamente tres pares de trenes expresos (uno en cada dirección) entre Hanói y Ciudad Ho Chi Minh, con tiempos de recorrido entre 29 y 34 horas. Otros cuatro pares cubren la distancia en alrededor de 40 horas. El servicio de carga alcanza los siete pares de trenes diarios. La red ferroviaria de toda la nación cuenta con alrededor de 300 estaciones, de las cuales casi 200 pertenecen a la ruta entre las dos ciudades, que en un momento fueron capitales de los países al norte y al sur.

Aunque la Vietnam Railways ha propuesto un tren rápido (300-350 Km/h), con tecnología similar al Shinkans en Japón, que cubriría el viaje en solo seis horas, el proyecto se ha pospuesto ante necesidades más perentorias del sistema ferroviario nacional y del país. La historia de Vietnam nos muestra que podrán alcanzar esos objetivos, como lo han hecho en tareas más exigentes aún.

HANOÍ ➔ HO CHI MINH



CUBANA DE AVIACIÓN

90 AÑOS DE VUELO

LA 33.^a AEROLÍNEA DEL MUNDO SE FUNDÓ PRECISAMENTE EN LA HABANA, EL 8 DE OCTUBRE DE 1929, BAJO EL NOMBRE DE COMPAÑÍA NACIONAL CUBANA DE AVIACIÓN CURTISS S.A. LUEGO DE 90 AÑOS, SIGUE FUNCIONANDO



Por Jorge Osmani Moreno

El 8 de octubre de 1929 quedó constituida ante la ley la Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss S.A. Unos días después llegaban a La Habana sus primeras aeronaves y en un breve plazo de tiempo, comenzó a prestar los servicios de transportación de pasajeros, carga y correo entre la capital y otras ciudades de la Isla.

Con el advenimiento de la nueva compañía se inició un proceso de desarrollo de la infraestructura aeroportuaria en Cuba, y el 24 de febrero de 1930 queda inaugurado el primer aeropuerto de uso civil que se convertía en la base de la incipiente aerolínea: nos referimos al aeropuerto de Rancho Boyeros, hoy Aeropuerto Internacional José Martí.

Los Trimotores Ford modelos AT-4E se convirtieron en las primeras aeronaves que transportaron pasajeros comerciales entre diferentes destinos de Cuba.

En 1932 pasa a ser subsidiaria de Pan American World Airways, y en 1935 adquiere un lote de nuevas aeronaves Lockheed L-10C que aportaron modernidad a los servicios que prestaba.

En breve tiempo, la ya denominada Compañía Nacional Cubana de Aviación S.A. mantenía servicios regulares a Santiago de Cuba, Camagüey, Holguín, Guantánamo y los pueblos costeros de Antilla, Preston, Cayo Mambí y Baracoa a través de conexiones con aeronaves Sikorsky S-38 anfíbias.

La compañía mantuvo un constante crecimiento. En la década del 40 introduce los novedosos Douglas DC-3 en sus rutas y en 1948 inicia los vuelos transoceánicos La Habana-Madrid con los cuatrimotores Douglas DC-4. En ese tiempo cambia su denominación a Compañía Cubana de Aviación S.A.

En la década del 50 ocurrieron hechos relevantes, Cubana de Aviación se nutre de las aeronaves más modernas como los Lockheed L-049 Constellations, los L-1049 «Super Constellations» y los L-1049G «Super G Constellations» y pasa a ser de capital cubano, al deshacerse la Pan American de las acciones que todavía poseía.

Los finales de la década vieron la llegada de las primeras aeronaves turbohélices como los Vickers Viscount y los Bristol Britannia. En esos momentos Cubana de Aviación mantenía vuelos diarios a New York, hasta nueve frecuencias diarias a Miami, cubría destinos a Ciudad México, Port au Prince y Nassau, además de mantener su ruta a Madrid.

A partir de 1961 comienza una nueva etapa para Cubana de Aviación. En su vida operativa de 90 años, se ha convertido en parte emblemática de la aeronáutica cubana.



¿GACELAS CORRIENDO POR LA HABANA?

DURANTE UN AÑO, LA CAPITAL HA VISTO LA PRESENCIA DE TAXIS RUTEROS QUE, CON EL ACRÓNIMO DE SU FABRICANTE JUNTO A UN PEQUEÑO SUFIJO, NOS MUESTRAN UNAS GAZELLES CAPACES DE LLEGAR A CUALQUIER PUNTO DEL EXTENSO TERRITORIO HABANERO

Por Alfonso Cueto Álvarez

Foto: Maykel Espinosa

Corría el mes de mayo de 1929 y en la Unión Soviética se firmaba un acuerdo con la Ford Motor Company, donde se establecía la compra —por un valor de 13 millones de dólares— de vehículos y accesorios por parte de la URSS, mientras la Ford brindaría asistencia técnica hasta 1938 para la construcción de una planta automotriz integral en la ciudad de Nizhny Novgorod.

Ya el 1º de enero de 1932 comenzaba a producir el equivalente al Ford Modelo A y al camión ligero Ford Modelo AA. En 1933, la planta, en honor al escritor Máximo Gorki, toma el nombre de Gorkovsky Avtomobilny Zavod (GAZ), con el que hoy la conocemos.

Hasta 1936, se produjeron algo más de 100 000 unidades.

Durante la II Guerra Mundial, la planta sufrió múltiples ataques de la aviación alemana y a pesar de ello, aportó numerosas unidades de transporte y combate al Ejército Rojo. En la etapa de postguerra, continuó siendo una de las fábricas de mayor importancia del país, aunque con numerosas modificaciones.

Una de estas, en 1994, facilitó la primera producción de las GAZelles, con diversas variantes del modelo que cubrían un nicho poco explotado en el espectro automotriz ruso: el sector de vehículos intermedios de carga y pasaje.

De esta forma, el nuevo vehículo se ofertó como camioneta (van) y minibus en casi 300 configuraciones, con una producción de 1 millón de unidades en 2005. Surgió a partir

de 2014 el camión de plataforma abierta GAZon, reforzando un sector económico de importancia en la Federación Rusa.

Los avances en este segmento medio continúan y en 2012 empieza la producción del GAZelle-next, que se hace masiva en 2013. Se comienza la reposición del parque de ambulancias de la Federación Rusa y la variante del GAZelle constituye el 80 % del total renovado. Actualmente, la GAZ forma parte del Grupo GAZ, con una notable cuota del mercado automotriz de ese país: un 50 % en vehículos comerciales ligeros, 58 % en camiones medianos, 42 % en camiones pesados y un 65 % en autobuses.

En Cuba se conocieron modelos emblemáticos, como fueron los GAZ Volga-21 y 24, y el todoterreno GAZ-69, además de distintos tipos de camiones civiles y militares de la marca. En la actualidad se reciben, además de camiones de distintos tipos, estas GAZelles que cubren, junto a los ómnibus y taxis, el servicio de transporte en la capital cubana.



SE ROMPIÓ LA MONOTONÍA en la temporada 2020

LOS PROTAGONISTAS SON: JOAN MIR, EL NUEVO CAMPEÓN; TEAM SUZUKI ECSTAR, EL EQUIPO GANADOR; Y DUCATI, LA MARCA VICTORIOSA. ATÍPICO EL CAMPEONATO 2020

POR WILLY HIERRO ALLEN

En un campeonato de MotoGP muy complicado, estos son los Ganadores: Joan Mir, piloto mallorquín de 23 años que se inició en 2008 con carreras de mini-motos en las Islas Baleares, ganó títulos en las mini-motos y en las mini-motard, llegó al Red Bull MotoGP Rookies en 2013 y fue subcampeón en 2014 para finalmente entrar, en 2015, al Campeonato del Mundial por la Moto3 y coronarse campeón de esa categoría en 2017. En 2018 corrió en Moto2 y, en 2019, pasó a la categoría reina contratado por Suzuki. Hoy Joan Mir es el campeón mundial de MotoGP 2020.

Team Suzuki Ecstar, es el equipo oficial de la fábrica. Como marca, Suzuki llegó al Campeonato Mundial en 1962, en las categorías de 50 y 125 cc, y en 1974 entra a la categoría reina. El Team Suzuki Ecstar está integrado por Joan Mir, actual campeón, y el catalán Alex Rins. Corren con la Suzuki GSX GG, con la cual han ganado el campeonato

mundial de MotoGP, por equipos, con 310 puntos.

Ducati, ha ganado el campeonato mundial de MotoGP, de constructores, con 221 puntos. Fundada en Bolonia, Italia, allá por 1926. Ducati es una de esas marcas icónicas del motociclismo y este



es su segundo campeonato de constructores (el primero fue en 2007) en MotoGP. Además, tiene ganados 14 títulos mundiales de pilotos, 16 de constructores en Súperbike y un campeonato de pilotos y otro de constructores en Súper-Sport.

CLASIFICACIÓN GENERAL FINAL MUNDIAL MOTOGP 2020

Pilotos

Joan MIR	Suzuki	171
Franco MORBIDELLI	Yamaha	158
Alex RINS	Suzuki	139
Andrea DOVIZIOSO	Ducati	135
Pol ESPARGARO	KTM	135
Maverick VIÑALES	Yamaha	132
Jack MILLER	Ducati	132
Fabio QUARTARARO	Yamaha	127
Miguel OLIVEIRA	KTM	125
Takaaki NAKAGAMI	Honda	116
Brad BINDER	KTM	87
Danilo PETRUCCI	Ducati	78
Johann ZARCO	Ducati	77
Alex MARQUEZ	Honda	74
Valentino ROSSI	Yamaha	66
Francesco BAGNAIA	Ducati	47
Alex ESPARGARO	Aprilia	42
Cal CRUTCHLOW	Honda	32
Stefan BRADL	Honda	27
Iker LECUONA	KTM	27
Bradley SMITH	Aprilia	12
Tito RABAT	Ducati	10
Michele PIRRO	Ducati	0

Equipos

Team Suzuki Ecstar	310
Petronas Yamaha SRT	248
Red Bull KTM Factory Racing	222
Ducati Team	213
Pramac Racing	183
Monster Energy Yamaha MotoGP	178
Red Bull KTM Tech 3	152
LCR Honda	148
Repsol Honda Team	101
Esponsorama Racing	87
Aprilia Racing Team Gresini	5

Constructores

DUCATI	221
YAMAHA	204
SUZUKI	202
KTM	200
HONDA	144
APRILIA	51





LEWIS HAMILTON Y MERCEDES,

LOS CAMPEONES DE 2020

DOMINIO ABSOLUTO DE MERCEDES CON SU PILOTO ESTRELLA, LEWIS HAMILTON, EN UNA POCO TRADICIONAL TEMPORADA 2020, AFECTADA POR EL CORONAVIRUS.

POR WILLY HIERRO ALLEN

Lewis Hamilton, piloto británico de automovilismo de velocidad, cumplirá el próximo 7 de enero 35 años. Fue contratado por la escudería McLaren cuando tenía 12 años y su carrera en el mundo del motor. Comenzó a los 8 años en los karts y a los 10 años, ya era campeón. En 2007 entra al equipo McLaren de Fórmula 1 y, en 2008, gana su primer campeonato de Fórmula 1. En 2013 entra a la escudería Mercedes AMG Team y, en 2014, gana otro campeonato. En 2015



repite con su tercer campeonato. A partir de 2017 es imparable: gana ese año y los siguientes, consecutivamente, hasta que llegó, con la victoria actual, a los completar siete títulos y empatar con el alemán Michael Schumacher y, así, ser ambos los pilotos más ganadores de la historia en la Fórmula 1.

Pilotos

1	L. Hamilton	347
2	V. Bottas	223
3	M. Verstappen	214
4	S. Pérez	125
5	D. Ricciardo	119
6	C. Sainz Jr.	105
7	Alexander Albon	105
8	Charles Leclerc	98
9	Lando Norris	97
10	Pierre Gasly	75
11	Lance Stroll	75
12	Esteban Ocon	62
13	S. Vettel	33
14	D. Kvyat	32
15	N. Hulkenberg	10
16	K. Räikkönen	4
17	Antonio Giovinazzi	4
18	George Russell	3
19	R. Grosjean	2
20	K. Magnussen	1
21	Nicholas Latifi	0
22	Jack Aitken	0
23	Pietro Fittipaldi	0

Escuderías

1	Mercedes	573
2	Red Bull	319
3	McLaren	202
4	Racing Point	195
5	Renault	181
6	Ferrari	131
7	Alpha Tauri	107
8	Alfa Romeo Racing	8
9	Haas F1 Team	3
10	Williams	0

Mercedes AMG Team es la escudería ganadora del campeonato 2020 de Fórmula 1. Asentada en la localidad inglesa de Brackley, este equipo tiene motores Mercedes-Benz. Con el título 2020, suma siete al hilo, entre 2014 y 2020, seis de ellos con Hamilton y uno, en 2016, con Nico Rosberg.

2021

	ENERO	FEBRERO	MARZO
L	4 11 18 25	1 8 15 22	1 8 15 22 29
M	5 12 19 26	2 9 16 23	2 9 16 23 30
M	6 13 20 27	3 10 17 24	3 10 17 24 31
J	7 14 21 28	4 11 18 25	4 11 18 25
V	1 8 15 22 29	5 12 19 26	5 12 19 26
S	2 9 16 23 30	6 13 20 27	6 13 20 27
D	3 10 17 24 31	7 14 21 28	7 14 21 28

ABRIL
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24
4 11 18 25

	MAYO	JUNIO	JULIO
L	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26
M	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27
M	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28
J	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29
V	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30
S	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31
D	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25

AGOSTO
2 9 16 23 30
3 10 17 24 31
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
1 8 15 22 29

	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE
L	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29
M	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30
M	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24
J	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25
V	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26
S	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27
D	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28

DICIEMBRE
6 13 20 27
7 14 21 28
1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24 31
4 11 18 25
5 12 19 26



Taxi COOPERATIVA 1
RUTERO

Matadero N^o. 116 e/ Nueva y Final.
Municipio 10 de Octubre, La Habana, Cuba.



72610091 - 24 horas

Avenida 45 / 74 y 76. Mariano

72718794 - 12M a 12AM

Avenida 23A / 202 y 212. La Lisa

72723909 - 11AM a 12AM

Calle 164 / 5ta y 1ra. Playa

SERVICIO A DOMICILIO

www.juankyspan.com

Facebook / Instagram: @juankyspan



Juanky's Pan

Abierto todos los días.



T-FREGARÉ
LA EXCELENCIA EN EL BRILLO

- *FREGADO DE SALÓN
- *ENCERADO
- *PULIDO DE PANTALLAS
- *FREGADO DE MOTOR
- *RETIRO DE ASFALTO
- *LIMPIEZA DE MANCHAS DE GRASA

CALLE 27 ESQ. 4, VEDADO, LA HABANA

24 HORAS

9 años de experiencia



LAZAR MOTOR
Soluciones Mecánicas



Lázaro Chávez Pérez

Móvil: (+53) 5 284 6606

Calle 38, e/ 3ra y 3ra A, Miramar,
Playa, La Habana, Cuba

PRODUCCIÓN ESPECIALIZADA
PARA ACTOS Y EVENTOS

cuba★SHOW

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) 5 242 0228 / Tlf.: (+53) 7 205 9257 / e-mail: handcosta@yahoo.es

10 AÑOS DE
EXPERIENCIA

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.



REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO
NUESTRO SERVICIO LÍDER

**CONSTRUCCIÓN CIVIL
Y MONTAJE**

**REMODELACIÓN Y
RESTAURACIÓN**

**REHABILITACIÓN Y
RECONSTRUCCIÓN**

**DESMONTAJE Y
DEMOLICIONES**



📍 Calle 164 #106 e/ 3ra y 5ta, Reparto Flores, Playa, La Habana, Cuba

☎ (+53) 72724776

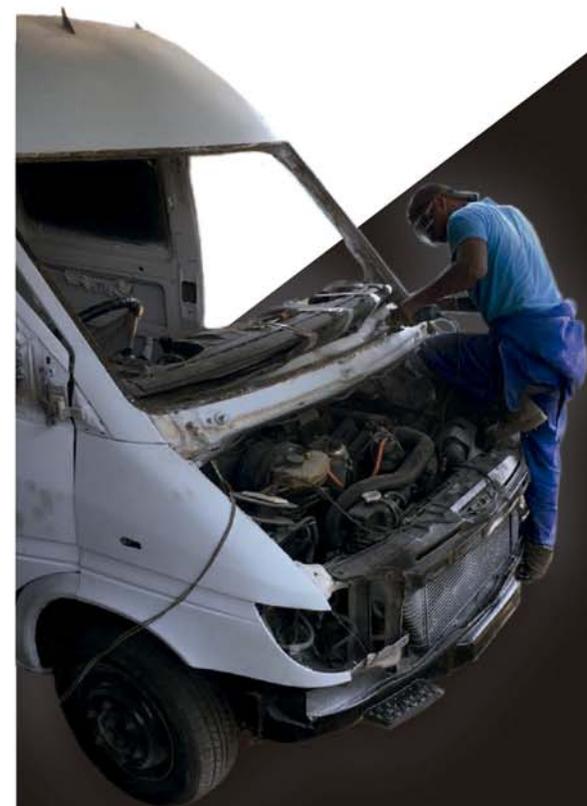
✉ arqdcons@gmail.com

📘 [ArqdeconsCooperativadeConstruccion](https://www.facebook.com/ArqdeconsCooperativadeConstruccion)

CONSTRUIMOS UNA OBRA A SU MEDIDA



TALLER D'FENIX



• CHAPISTERÍA Y
PINTURA •



+ (53) 5837 8988 + (53) 5400 1701 / chapisteria_fenix@outlook.com
Calle Perla N.º4, e/ 2 y 3, Reparto Alta Habana, La Habana, Cuba.



mantén la confianza

Especializados en Yaris, Corolla, Camry, Rav4, Hilux y Land Cruiser.

Reparamos motores, cajas automáticas y manuales, frenos con y sin ABS, suspensiones, direcciones, amortiguación y todo sobre mecánica.

+53 5 264 9497
+53 7 261 5799

Calle 108 N.º 4115, e/ 41 y 43, Marianao, La Habana, Cuba.

De Lunes a Viernes
9:00 am - 6:00 pm



EL MEJOR AMIGO DE SU AUTO
MiSocio
MECÁNICA AUTOMOTRIZ



MECÁNICA



ESCANER



ELECTRÓNICA

Calle 5.ª B, entre 60 y 62, Miramar, Playa, La Habana, Cuba
tallermecanicomisocio@gmail.com
+53 5 295 8255



TALLER ESPECIALIZADO EN ELECTRICIDAD, MECÁNICA Y CLIMA PARA AUTOS, ÓMNIBUS Y CAMIONES

(+53) 5 837 8392 • (+53) 5 413 5281 • (+53) 7644 0842

Morales N.º 130 e/ Finlay y Naranjito, Los Pinos, Arroyo Naranjo, La Habana, Cuba.

Diagnóstico / Reemplazo y reparación de partes / Montaje de sistemas
Mantenimiento / Carga de gas y todos los servicios relacionados
Ofrecemos servicios para camiones con Thermo King



Roll & Phil

LA SOLUCIÓN IDEAL PARA SU **auto**

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



+53 5264 3068 ▪ +53 5262 2556 ▪

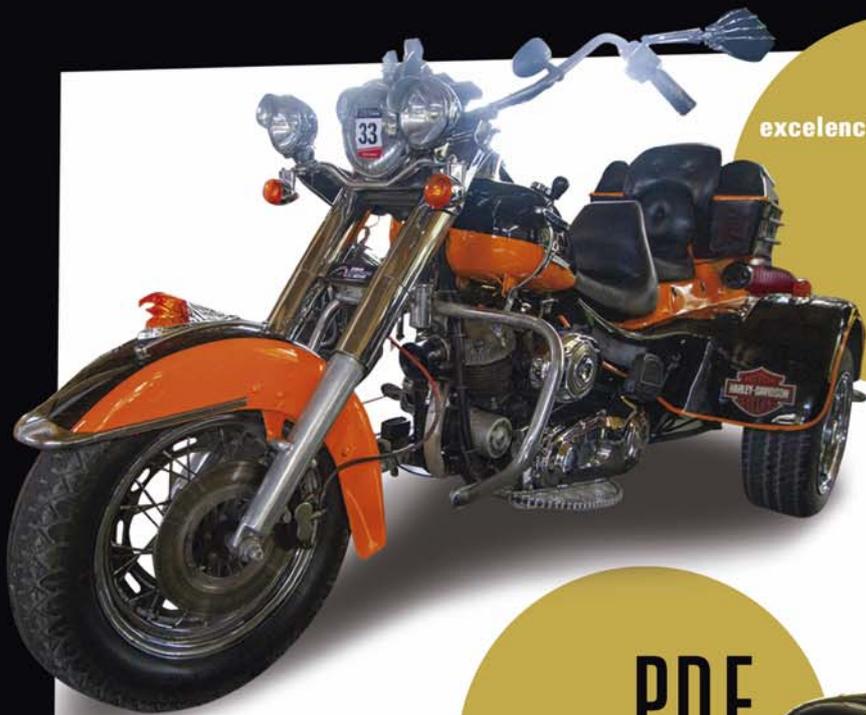
naphilperez@gmail.com ▪ elenanonell@gmail.com ▪ elenaelisa@nauta.cu
SUCURSAL EN ESPAÑA

Taller en carrer de Toledo No. 6 Barcelona. Teléf.: +34 933 31 09 97

Taller en carrer Concell de Centro No. 161. Teléf.: +34 931 92 24 61

naphilautomocion@gmail.com ▪ Teléf.: +34 666 61 54 79

MANTENERTE ACTUALIZADO
DE TODO LO QUE ACONTECE
EN EL MUNDO DEL MOTOR



excelenciasdelmotor.com

WEB



PDF
DESCÁRGALO
EN NUESTRA WEB



NEWS LETTER

SUSCRÍBETE GRATIS
ACTUALIZACIONES
SEMANALES



EXCELENCIAS
DEL MOTOR
UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO EXCELENCIAS

CONTÁCTENOS

comercial.motor@excelencias.com

Excelencias del Motor

@exclmotor

excelenciasdelmotor

excelenciasdelmotorcuba