

EXCELENCIAS DEL MOTOR 86-D

www.excelenciasdelmotor.com



MCV Comercial S.A.

La Habana vio llegar
su último almendrón... en 2019
pág. 34

Cooperativa Taxi Rutero 1
en los tiempos de COVID-19
pág. 55

La carrera más salvaje
y los ganadores de 2021
pág. 91

Cooperativa de Construcción
ARCONST
El arte de construir



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

Jardinería

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 Muñoz (+53) 5 302 6152

SUSCRIPCIONES Y ATENCIÓN AL CLIENTE:

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

PUBLICIDAD Y CORRESPONDENCIA:

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

CUBA: LA HABANA: CALLE 10, NO. 113 E/ 1ª Y 3ª MIRAMAR, PLAYA. TEL: +53 7 204 8190. E-MAIL: CARIBE@EXCELENCIAS.COM // **ECUADOR:** MARÍA BELÉN TINAJERO B. CALLE EL BATAN N34-122 Y AV 6 DE DICIEMBRE, ED. SAN MARINO, OF. 601. TEL: +593 2 332 4212. MÓVIL: +593 9 8332 0255. E-MAIL: DIR.ECUADOR@EXCELENCIAS.COM //

MÉXICO: CIUDAD DE MÉXICO: ALEJANDRA MACIEL DIOS, PAJARO NO. 25, SECC. PARQUES, QUATITLÁN (ZCALLI 54720). TEL: +52 55 58714034. MÓVIL: +52 44 5523160511. E-MAIL: DIR.MEXICO1@EXCELENCIAS.COM // PUERTO VALLARTA, JALISCO: CONSUELO ELIPE, CALLE FEBRINO URIBE 100, PLAZA SANTA MARÍA 404 C, ZONA HOTELERA. TEL: +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 PANAMÁ:** EXCELENCIAS.COM // **GOURMET PANAMÁ:** 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:** BEATRIZ 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 EDIC. ELA. C/ CAPITÁN HAYA, 16, 28020 MADRID (ESPAÑA)

ISSN 1138-1641

FOTOCOPIARCA E IMPRESIÓN: LA NUEVA CREACIÓN GRÁFICAS

TOODOS LOS DERECHOS RESERVADOS. LOS CONTENIDOS DE ESTA PUBLICACIÓN NO PODRÁN SER REPRODUCIDOS, DISTRIBUIDOS, NI COMUNICADOS PÚBLICAMENTE 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 Q.D. TRABAJO: 10.000 EJEMPLARES. DIFUSIÓN: 9.472 EJEMPLARES.

* 29/2003

Autos

8 Tesla apuesta por marcar la diferencia



10 Nuevo GLA 2021 de Mercedes-Benz

14 El facelift del Audi A8 ya viene en camino

16 Volkswagen ID.4, la familia eléctrica alemana crece

18 Buick Eight Special 1952, hasta el último viaje



Motos

22 Ebroh Strada Max

26 Izh Kortezh, la moto crucero rusa

30 La primera superbike Honda CB 750 FOUR



Historia

36 La Habana vio llegar su último almeandrón... en 2019



40 MEMORIAS DEL MOTOR

46 Trabant, el auto popular de la RDA

50 Mustang, el caballo de Ford

Eventos

54 Ambulancias Mercedes-Benz para la salud pública

58 Cooperativa Taxi Ruterio 1 en los tiempos de Covid-19



+ Motor

64 Carretera Austral, el camino de la aventura

68 Señorita insumergible

74 Soñar en grande lo pequeño

76 Nuevo volante capacitivo

78 Agua en el aceite de motor: ¿Por qué no deben mezclarse?

80 ¿Realmente conoces el uso de cada luz en tu coche?

Carga y pasaje

84 El futuro avión supersónico Mach 3



86 Tren al vacío. ¿De nuevo China?

88 El yate a motor del año fue para el DAR

92 Iveco Trakker Hi-Land. Suramérica puede trabajar duro

Deportes

98 La carrera más salvaje y los ganadores de 2021

104 Calendario de carreras y circuitos 2021

106 Calendario de carreras y circuitos 2021



AUTOS



TESLA

APUESTA POR MARCAR LA DIFERENCIA

LA COMPETENCIA POR LANZAR AL MERCADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA EL AUTO CON MAYOR VELOCIDAD Y ACELERACIÓN ES CADA DÍA MAYOR. TESLA HA ENTRADO EN LA CARRERA Y QUIERE ROMPER ESTÁNDARES

POR MARVIN DÍAZ VALDÉS

Este año se prevé el lanzamiento del superdeportivo más rápido del mundo: un Tesla Roadster. Según Elon Musk, propietario y CEO de la joven empresa, el objetivo es asestar un golpe mortal a los autos de gasolina.

La compañía líder en la fabricación y desarrollo de vehículos eléctricos, con sede en Palo Alto, California, Estados Unidos, ya había comercializado entre 2008 y 2012 una primera generación del Tesla Roadster. Se basó en el diseño de un Lotus Elise, donde el motor de combustión interna se sustituyó por motores eléctricos y baterías. En 2017 anunció una segunda generación, la tan esperada este 2021.

Se trata de un auto deportivo convertible, estilo coupé, de cuatro plazas, con un contraste muy marcado entre sus líneas laterales y la curva continua, que comienza en el capó y termina en el parabrisas, lo que le otorga un toque agresivo, característico de estos modelos. El techo, liviano y de vidrio extraíble, se guarda en el maletero.

¿Pero será este auto capaz de convertirse realmente en el más veloz del mundo?

Pues, según el propietario, sí. Y es que Tesla Roadster ofrece una relación velocidad máxima, aceleración y precio muy tentadora.

Con una velocidad máxima superior a los 400 km/h, aceleración de 0 a 100 km/h en 1,9 s y de 0 a 160 km/h en tan solo 4,2 s, resulta mucho más rápido que la aceleración de un auto de fórmula 1. Súmese a esto tres motores de tracción total a las 4 ruedas y control vectorial, par motor de 10 000 Nm, batería de 200 kWh y una autonomía de 1000 km.

Los primeros 1000 modelos, denominados Serie Founders, tendrán un costo total de 250 000 euros y serán adquiridos por previa reservación. El precio base será de 200 000 euros.

Si comparamos este «económico» auto con indómitos como el *Hennessey Venom F5* (484 km/h), *Bugatti Chiron Sport* (458 km/h), *Koenigsegg Regera* (450 km/h), *Hennessey Venom GT* (435 km/h), por solo mencionar algunos, los cuales superan los 2 millones de euros, no cabe duda que adquirir un Tesla Roadster sería una excelente opción. Es un vehículo con similares prestaciones a los antes mencionados y con un precio que no sobrepasa el 15 % del valor de sus rivales. Pero el nocaout lo asesta con 0 emisión de CO₂ a la atmósfera, un detalle por el que Tesla apuesta para marcar la diferencia.



EL NUEVO GLA 2021 DE MERCEDES-BENZ

DESDE FINALES DEL AÑO 2019 SE ANUNCIABA LA SALIDA AL MERCADO DE LA SEGUNDA GENERACIÓN DEL SUV DE LOS COCHES COMPACTOS DE MERCEDES-BENZ QUE CONSTITUYEN LA CONTINUACIÓN DE LOS GLA

POR ERNESTO POSDA ESCOTO

La letra G identifica al más compacto de los Geländewagen (todoterreno) de la marca teutona. Es el automóvil más corto de Mercedes-Benz, con una longitud de solo 4,41 m y, por tanto, especialmente idóneo para la vida en centros urbanos. A finales del pasado año ya se introducían modificaciones en la técnica exterior e interior.

El nuevo GLA (Serie 247) dispone del motor diésel de 4 cilindros OM 654 que permite 3 variantes de potencia para brindarnos los modelos GLA 180 d (116 CV), GLA 200 d (150 CV) y GLA 220 d (190 CV). Los dos últimos modelos incorporan la posibilidad de seleccionar la tracción integral 4MATIC. Por otra parte, está disponible el motor de gasolina de 4 cilindros M 282 para facilitar 3 variantes de potencia: GLA 180 (136 CV), GLA 200 (163 CV) y GLA 250 (224 CV). Al igual que en los diésel, los dos últimos modelos pueden seleccionarse con 4MATIC.

Para incrementar esta hermosa familia se incorpora el GLA 250 e, un híbrido que combina el mencionado motor de gasolina (en este caso hasta 160 CV) con un motor eléctrico de imanes permanentes que adicionan 102 CV de potencia. Como colofón están a disposición del cliente 2 variantes deportivas AMG con los modelos Mercedes-AMG GLA 35 y

Mercedes-AMG GLA 45. Todas estas propulsiones se pueden combinar con una caja de velocidades automática, de doble embrague, 7 marchas para las variantes convencionales y de hasta 8 marchas para las variantes AMG.

El diseño exterior del nuevo SUV se caracteriza por mayor altura, ancho y distancia entre ejes que su predecesor, por lo que se gana en espacio interior y volumen de portaequipajes. Este aumento en ancho y altura brinda una imagen de mayor corpulencia que la anterior generación. Todos vienen acompañados con un cuadro de instrumentos digital: el novedoso sistema MBUX con pantalla de hasta 10,25 plg que puede configurarse a voluntad. También está disponible el conocido sistema DYNAMIC SELECT, que permite seleccionar entre variantes de dinámica de marcha: confort, económico, deportivo o individual.

Como ya nos tiene acostumbrado, para todos sus automóviles estará presente el Mercedes-Benz Intelligent Drive, una conjugación de innovaciones que incrementa la seguridad y el confort, establece un nuevo referente en la construcción de automóviles, y supone un importante paso en el camino hacia una conducción autónoma y sin accidentes. El conductor experimenta seguridad, confort y asistencia en una nueva dimensión.





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.



El facelift del AUDI A8 YA VIENE EN CAMINO

EL BUQUE INSIGNIA DE INGOLSTADT SERÁ UNA DE LAS GRANDES NOVEDADES DEL 2021, CON UN REDISEÑO EXTERIOR IMPORTANTE, NUEVAS LUCES Y MOTORES OPTIMIZADOS

POR ARIEL B. COYA

Ya ha sido cazado en fotos espía y ojito, ¿eh? porque el facelift del Audi A8 no solo da un golpe de timón de una berlina elegante a un buque insignia más deportivo, sino que renueva sus firmas lumínicas y optimiza la gama de motores al completo para plantarle cara al nuevo Mercedes-Benz Clase S.

Se trata, a fin de cuentas, de una de las grandes novedades del 2021 a presentarse después del verano en el Salón de Múnich. Saldrá a la venta en 2022 y extenderá su ciclo vital hasta 2024, cuando se supone que la cuarta generación del modelo de los cuatro aros haga un alto definitivo en el camino después de echar a rodar en 2017.

En esa dirección, los dos prototipos de prueba avistados muestran un diseño exterior a tono con los últimos lanzamientos de la marca, con una parrilla que cambia las finas barras cromadas por un enrejado nuevo, junto a las tomas de aire en los costados del parachoques, para lucir una fisonomía más atlética.

Ahora, la luz diurna y el intermitente se sitúan en una pestaña en el borde superior, mientras los pilotos traseros también cambian con la tecnología OLED Digital aplicada.

Dentro del A8, tal vez la firma de Ingolstadt no tocará demasiado uno de los más avanzados salpicaderos de la industria, pero sí incluirá equipamiento con nuevas funciones de confort, mejorado sistema de infoentretenimiento MMI, con una interfaz más rápida y gráficos más avanzados, además de asistencias a la conducción aún más versátiles y seguras.

Su oferta mecánica, por otro lado, ganará enteros en todos los bloques propulsores, con la extensión de la tecnología MHEV de 48 V a las variantes de gasolina, incluyendo el poderoso motor W12 de 6,0 L, que también morirá con el A8.

Además, la versión híbrida enchufable del 60 TFSI e aumentará su autonomía en modo eléctrico, mientras Audi valora añadir una segunda versión con el 55 TFSI e. Sobre este y otros elementos, la presentación oficial del A8 a mediados de año debe despejar cualquier duda.



VOLKSWAGEN ID.4

la familia eléctrica alemana crece

EL CONSORCIO GERMANO VOLKSWAGEN CONFIRMÓ LA LLEGADA ESTE AÑO DEL SUV ID.4, CON EL QUE AFIANZA SU RIVALIDAD CON TESLA POR EL LIDERAZGO DE LA AUTOMOCIÓN CERO EMISIONES

POR ARIEL B. COYA

Ya lo dijo Thomas Ulbrich, responsable de la parcela «cero emisiones» del coloso germano: Volkswagen sigue promoviendo su ofensiva eléctrica. Así que después del arribo en 2020 del [Volkswagen ID.3](#), este año todo está listo para la llegada inminente del [Volkswagen ID.4](#).

Presentado en septiembre, con unas dimensiones más contenidas que las del coche conceptual ID. Crozzd, el primer SUV compacto eléctrico de la marca alemana reafirma las credenciales mostradas por el ID.3 para la familia, partiendo de la plataforma MEB con la batería de 77 kWh que le confiere una de las mayores autonomías del mercado.

Si bien la variante ID.4 Pure debuta con una batería más pequeña -52 kWh- que le otorga 340 km entre cargas, con un motor de 170CV (125 kW), el ID.4 Pro Performance ofrece una autonomía de hasta 520 km, con un propulsor de 204 caballos (150 kW) sobre el eje trasero que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 8,5 s y ostenta una velocidad máxima limitada de 160 km/h.

Como en la mayoría de los autos eléctricos, su batería (de 493 kg de peso) está instalada en el suelo para rebajar el centro de gravedad y garantizar el dinamismo del ID.4 que, además, hará gala de su polivalencia con un maletero de 543 L que se pueden ampliar a 1575 L si se pliegan los asientos traseros.

Cabe apuntar que en 2020 las ventas globales de Volkswagen se situaron en 9,3 millones de unidades, un 15,2 % menos que en 2019; aunque triplicó sus entregas de coches eléctricos, con 212 000. Sin duda, un gran salto, teniendo en cuenta que el año pasado uno de cada cuatro coches eléctricos registrados en todo el mundo fue obra del grupo alemán.

Gracias al Volkswagen ID.3, el [Porsche Taycan](#), el [Audi e-tron](#), el [SEAT Mii](#) y el [Skoda Citigo](#), el conglomerado de Wolfsburgo ha conseguido doblar la cuota de mercado de Tesla, su rival más directo en la carrera por liderar la producción de eléctricos puros. Un pulso que ahora se verá reforzado con la competencia entre el Volkswagen ID.4 y el Tesla Model Y en el todavía poco poblado nicho de los SUV cero emisiones.



BUICK EIGHT SPECIAL 1952 HASTA EL ÚLTIMO VIAJE

EN CUBA, LA NECESIDAD OBLIGÓ POR DÉCADAS A MANTENER FUNCIONANDO LOS VEHÍCULOS EXISTENTES. ASÍ SURTIÓ UNA FUERTE TRADICIÓN, PARTE DE LA IDENTIDAD CULTURAL

TEXTO Y FOTOS: JORGE ESTÉNGER WONG

La Habana ha sido como el epicentro de este fenómeno, con clubes e instituciones que se han organizado y mantienen una actividad importante. Es menos lo que se conoce sobre el patrimonio automovilístico existente en el resto del país. *Excelencias del Motor* siempre anda atenta a toda oportunidad en ese sentido, como nuestro vínculo con clubes de la ciudad de Cienfuegos.

Ahora se nos presentó la ocasión de descubrir, en Santiago de Cuba, a unos 850 km al este de La Habana, este magnífico ejemplar de *Buick Eight Special 1952*. Resultaba una oportunidad extraordinaria por la singularidad del vehículo, y por lo que representa Santiago en el ámbito sociocultural de Cuba. Hasta allí llegamos en busca de su historia.

El propietario de este flamante Buick Special 1952 es Serafín Rodríguez Hernández, quien ha vivido toda su vida en esa ciudad. Juntos hacen una simbiosis perfecta de la imagen e idiosincrasia de Santiago de Cuba, una de las ciudades más autóctonas y de más recia personalidad en la Isla. «He vivido dentro de ese carro. Mis recuerdos de la niñez y toda mi vida están ligados a él. Siempre estuvo en la familia, pues mi padre -un español asentado en Cuba desde su infancia- lo adquirió a principios de los 60. Antes, había sido propiedad de un Doctor en Medicina, quien apenas lo usaba para hacer el trayecto de su casa a la clínica y regreso», cuenta Serafín.

Y continúa el relato de cómo, además del Buick, su padre era propietario de un camión -con el cual se ganaba la vida. En la casa todo giraba alrededor del transporte. «Crecí entre tornillos, tuercas y grasa. Me hice mecánico primero y técnico en transporte automotor, más adelante. Justo por esa fecha, cuando cumplí mis 18 años, mi padre me ofreció escoger -como regalo de cumpleaños- entre el camión y el carro. Y aquí estamos, 30 años después, el Buick y yo».

«Toda mi vida lo he atendido y reparado con mis propias manos. El motor es el original, el ocho en línea que tuvo ese 1952, su último año. Lo he reparado dos veces en treinta años y no quiero otro motor, jamás. Al carro le he reparado prácticamente todo, hasta los amortiguadores los relleno y reparo, pero lo mantengo con un alto nivel de originalidad y no se para nunca. Lo uso a diario, vivo de él, lo utilizo para trabajar, paseos al turismo o viajes a otras ciudades. En él me he casado dos veces y, tal vez, algún día me lleven en mi último viaje».



MOTOS



EBROH STRADA MAX

LA STRADA MAX ES
UNA MAXISCOOTER
ELÉCTRICA DESARROLLADA
POR LA MARCA ESPAÑOLA EBROH.
ESTÁ HOMOLOGADA COMO UNA 125 CC



moto ELÉCTRICA

POR WILLY HIERRO ALLEN

La marca española Ebroh, radicada en Aragón, se dedica al desarrollo y comercialización de motocicletas de pequeñas cilindradas con propulsión 100 % eléctrica y un amplio abanico de tipos y modelos. La maxiscooter que traemos hoy, Strada Max, se puede cotejar en el rango de 125 cc para motos de combustión.

La Ebroh Strada Max ha sido creada para ofrecer la polivalencia de una maxiscooter, tanto en ciudad como en carretera. Su diseño aerodinámico está orientado a recorridos de largas distancias. La batería, colocada en el punto más bajo y centrado del chasis, logra que mantenga una excelente estabilidad.

Esta maxiscooter tiene un motor de 5 000 W/72 V, tipo DC de tambor Brushlees, cuyo rendimiento es de 10 000 watts. Asimismo, trae un nuevo BMS con impulso de aceleración de 260 A que le permite alcanzar una velocidad máxima de 130 km/h (certificado por EFC) y como velocidad eficiente, los 85 km/h.

El motor está alimentado por una batería ion-litio de 72 V/93 Ah/6.6 kw/h, que pesa 75 kg. Esta fuente de alimentación le da una autonomía de unos 150 km, la cual puede variar hasta un 20 %, en función de las condiciones ambientales. Se recarga en una toma compatible con un enchufe doméstico. Su recarga completa se realiza entre 4 h (80 %) y 6 h (100 %).

Cuenta, además, con frenos regenerativos, bastante común en los actuales vehículos

eléctricos. El sistema consiste en transformar la energía cinética del frenado en energía eléctrica que se almacena en la batería.

El frontal de la Ebroh Strada Max es amplio, promotor del estilo depurado del scooter europeo. Las ópticas de los intermitentes y faros se integran en las formas aerodinámicas de la moto, y se caracteriza por su prolongada cúpula protectora que desvía el viento por encima del piloto. Posee una magnífica instrumentación, con doble pantalla, que facilita la lectura del funcionamiento del equipo durante la conducción.

Esta maxiscooter viene con parabrisas, doble óptica (LED) multiconvex, que ocupan buena parte del escudo y la cúpula. El anclaje de los espejos retrovisores está en los extremos del manillar y ofrecen una completa visión hacia atrás. El asiento es largo y amplio, cómodo para viajar, lo que asegura una conducción confortable.

El chasis de la Ebroh Strada Max es tubular, de acero, con la suspensión delantera de horquilla telescópica y la trasera de basculante, con doble brazo y doble amortiguador. Los frenos (delantero y trasero) son de disco, con 240 mm de diámetro y disponen de la función CBS (sistema de freno combinado).

Trae llantas de 14 plg y soporta un peso de hasta 253 kg (unas 550 lb). Todos los modelos de Ebroh Strada Max pueden tener baúl, pero es opcional. Y para mejor desempeño en los parqueos, trae marcha atrás. Sus dimensiones son, en milímetros: 2 170 de largo, 750 de ancho y 1 360 de alto. La distancia entre ejes es de 1 580 mm.



Refresca su imagen



www.losportales.cu
facebook.com/losportalescuba

Izh Kortezh



la moto cruccero rusa

LAS MOTOCICLETAS RUSAS SON CONOCIDAS EN EL SECTOR. AQUÍ LES TRAEMOS UNA GIGANTE, FABRICADA RECIENTEMENTE, CON MOTOR BÓXER DE CUATRO CILINDROS

POR WILLY HIERRO ALLEN

No existe nada igual en la industria motociclistica rusa, como la poderosa y gigantesca Izh Kortezh: 2900 mm de largo, 940 mm de ancho, 1250 mm de altura, pesa más de 1000 lb (510 kg).

Dicen que el presidente de Rusia, Vladimir Putin, la encargó a la Corporación Kalashnikov, una compañía creada en 2013 por la fusión de dos empresas rusas: la Izhevsk (Izhevsk Mechanical Works) y la Izhevsk Mechanical Plant, ambas asentadas en la ciudad de Izhevsk, la capital de la república de Udmurtia, al oeste de los montes Urales. Entre el conjunto de empresas de la Corporación Kalashnikov, el grupo Rostec es el encargado de fabricar y desarrollar motos y autos, entre otros productos.

El CEO de Rostec, Sergei Chemezov, al referirse a la moto Izh Kortezh, dijo que, además de su uso estatal, se comercializará al público en el mercado nacional y se piensa exportar al mercado internacional. De Rostec ya conocíamos su motocicleta eléctrica, que fue utilizada por la policía de Moscú durante el Mundial de Fútbol, así como una muy impresionante moto voladora.

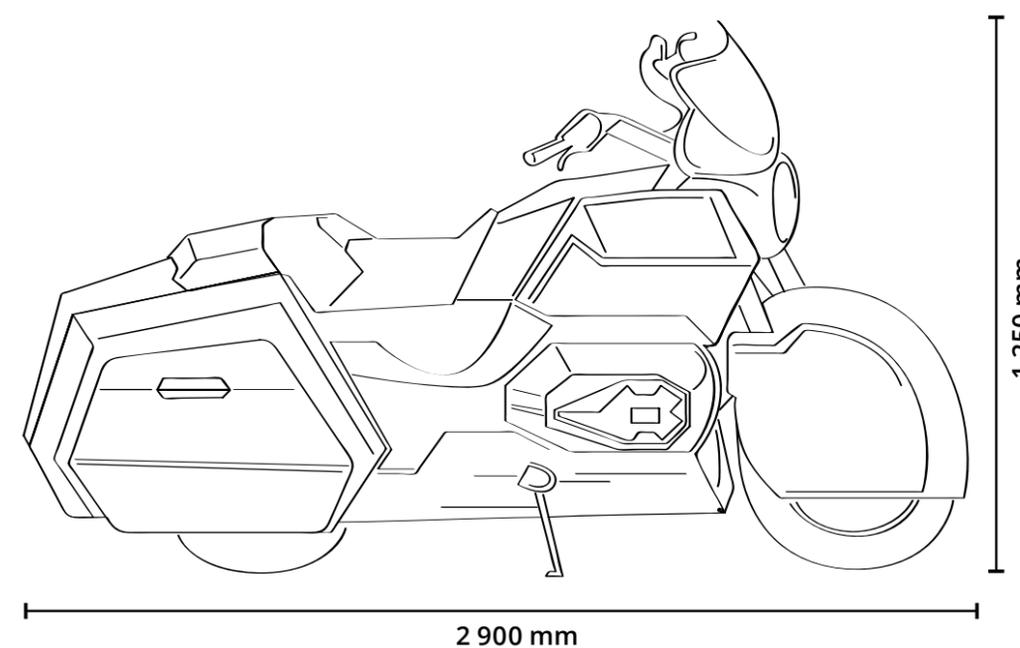
Y de la Izh Kortezh sabemos, además de sus gigantescas dimensiones, que parte de su

nombre se debe al río Izh, el cual corre junto a la ciudad donde nació. Asimismo, su enorme peso no es solamente por su gran tamaño, sino porque está blindada.

Sin embargo, su poderoso motor bóxer de cuatro cilindros, cuyo cubicaje es de unos 2 L que le dan 150 CV de potencia, le permite una más que aceptable aceleración de 0 a 100 km/h en solo 3,5 s. Y todo ello es esencial para la labor que fue inicialmente concebida: escolta presidencial.

El motor bóxer fue patentado en 1896 por el ingeniero alemán Karl Benz, uno de los creadores de la actual marca Mercedes-Benz. En motocicletas, el mejor ejemplo de su uso es la marca alemana BMW. La Unión Soviética los utilizó en las motos con sidecar Ural, fabricadas por tecnología inversa desde las motos de guerra alemanas BMW y Zündapp, tras el final de la II Guerra Mundial.

Volviendo al nombre de la moto Izh Kortezh, así como Izh es el nombre de un río que corre junto a la capital de la república de Udmurtia, la palabra *Kortezh* significa en ruso «cortejo», nombre de un proyecto para fabricar vehículos con funciones especiales. El proyecto ruso Kortezh comenzó en 2012.





Dicho proyecto incluye, además de la motocicleta Izh Kortezh, un sedán de lujo y una limusina, un miniván y un todoterreno. Cada modelo llevará un nombre que se pueda identificar con Rusia: el sedán de lujo y la limusina se denominarán Kortezh (proyecto) modelo Senat (torre del Kremlin), bajo la marca Aurus (oro).

En el caso de las miniván donde viajarán los guardaespaldas, será Arsenal; y para el todoterreno, por su importante labor, se seleccionó Komandant. Del proyecto Kortezh, ya está en pleno uso (desde el 7 de mayo de 2018) la limusina Senat, de Aurus. El presidente Vladimir Putin la usó en Moscú, durante las actividades por el «Día de la Victoria».

La motocicleta Izh Kortezh está, ahora mismo, en permanente desarrollo. Se sabe que ha efectuado pruebas con buenos resultados en el circuito de Fórmula 1 de Sochi, la ciudad balneario rusa a orillas del Mar Negro. Por otra parte, el proyecto Kortezh ha requerido el concurso de constructores famosos, como Porsche.

Casualmente, la marca de autos deportivos alemana, usa el motor bóxer y tiene experiencia en máquinas de cuatro y seis cilindros. Esto no significa que la Izh Kortezh tenga motor Porsche, pero sí probablemente que el proyecto haya contado con la experiencia alemana para fabricar su moderno y poderoso motor.

Asimismo, el proyecto Kortezh ha despertado interés fuera de Rusia, por la calidad de sus productos. Un ejemplo es que, en una visita a Moscú del príncipe heredero de Abu Dabi (Emiratos Árabes Unidos), Mohamed bin Zayed, el presidente Putin le mostró su limusina Aurus y, un tiempo más tarde, el Ministerio de Industria y Comercio ruso comunicó que la empresa de Abu Dabi, Tawazun, firmó un acuerdo por 110 millones de euros para participar en la fabricación conjunta de estos vehículos.

La primera SÚPERBIKE Honda CB 750 FOUR

UNA TECNOLOGÍA NUNCA ANTES VISTA EN UNA MÁQUINA DE SERIE QUE CAMBIÓ EL MUNDO DEL MOTOCICLISMO. LA MOTO QUE ESTREMECIÓ LA INDUSTRIA EUROPEA DE LAS DOS RUEDAS Y SENTÓ LAS BASES DE LAS MOTOS DEPORTIVAS DE HOY

POR WILLY HIERO ALLEN

En los años 60 del siglo pasado, todo el mercado de las llamadas «motos de verdad», las conocidas «motos grandes», era dominado por máquinas italianas, alemanas y, especialmente, inglesas. Entonces, las motocicletas japonesas, que empezaban a sonar en el concierto de las dos ruedas, no tenían modelos grandes.

Honda, que era el fabricante nipón que marchaba a la cabeza de la industria de motocicletas en esos momentos en Japón, solo disponía del modelo CB 450 como su mayor máquina en 1965. Ciertamente competían con éxito en los campeonatos mundiales y estaban bien posicionados en el mercado, pero solamente con «motos pequeñas».



Soichiro Honda, creador de la marca que lleva su nombre, y su equipo de trabajo, que soñaban con ser líderes en el mundo en los vehículos de una sola huella, lanzaron al mercado, en 1969, la CB 750 Four: una moto de 4 cilindros, con 736 cc y 67 CV a 8000 rpm que revolucionó el concepto de «moto grande».



SOICHIRO HONDA

Ficha técnica

Era más potente, más ligera y, sobre todo, más barata que la «reina» del momento: la inglesa BSA tricilíndrica Rocket III. Para rematar, la Honda CB 750 Four traía freno de disco delante, la primera «moto grande» de serie en llevarlo. Además, se diseñó con ciertos elementos ergonómicos nunca antes usados en una motocicleta.

Cuentan que Honda comenzó a diseñar la CB 750 como una moto todo-terreno y le salió esta joya. Era diferente, la gran combinación del sueño de todo motociclista: una moto rápida, cómoda y barata. Se presentó en junio de 1968 y constituyó un reto al mercado de la motocicleta: podía viajar a 160 km/h y alcanzar sin gran dificultad hasta 200 km/h.

Fácil de manejar, estable a cualquier velocidad, muy fiable su poderoso motor, poca vibración y ligera para su tamaño. Según historiadores, es la «abuela» de las deportivas de hoy. Resultó un éxito de ventas que, aún se dice, «puso de rodillas a la industria de las grandes motocicletas de Europa».

Era una máquina tetra-cilíndrica en línea transversal enfriada por aire, con árbol de levas en cabeza, 4 carburadores y caja de 5 velocidades, acoplada a un caballo de arquitectura muy novedosa. Prácticamente no se rompía y era mucho más fácil de mantener que cualquiera de sus competidoras. Diferente.

Se vendieron más de 400 000 unidades durante los nueve años en que se produjo (1969-1978), prácticamente sin cambios. Esa cualidad de no hacer cambios sustanciales fue su capitulación, porque se fue haciendo «vieja» al compararse con motos más modernas.

Aunque sí experimentó pequeños cambios, muchos de ellos fatales, como en 1976 con el sistema de escape, que comprimó la salida de los 4 tubos de escape en uno solo de salida, lo cual le redujo la velocidad tope a 193 km/h. Siendo una maravilla de la ingeniería de fines de la década del 60, su mejor año de ventas fue 1971.

Y durante el primer lustro de los 70 fue la referencia de todas las deportivas de la industria motociclista. Pero para 1973 ya se empezó a notar que se estaba quedando atrás con la entrada al mercado de otra deportiva: la Kawasaki 900 cc Z1. Se siguió fabricando, pero ahí comenzó su declive.

Honda la dejó morir de muerte natural, ni siquiera fue corregido el control de emisiones, lo que atentó contra su buen desempeño comercial. Seguía produciéndose, pero poco a poco fue revelando su atraso en relación con la competencia. Finalmente, en 1978 salieron las últimas CB 750 Four de la línea de montaje.

Han pasado 43 años y hoy la icónica tetra-cilíndrica Honda está entre las clásicas más buscadas por los coleccionistas. A estas alturas, nadie duda que la Honda CB 750 Four es el punto desde donde se mide lo que llamamos «un antes y un después de las motos deportivas».



MOTOR TIPO	4 cilindros en línea, 4T, aire, OHC
CILINDRADA	736 cc
POTENCIA MÁXIMA	67,6 CV a 8 000 rpm
ALIMENTACIÓN	Cuatro carburadores 28 mm
CAMBIO	5 velocidades
EMBRAGUE	Multidisco en aceite
TRANSMISIÓN SECUNDARIA	Por cadena
TIPO CHASIS	Doble cuna en acero
BASCULANTE	Doble brazo en acero
SUSPENSIÓN DELANTERA	Horquilla telescópica 143 mm de recorrido
SUSPENSIÓN POSTERIOR	Dos amortiguadores 85 mm de recorrido
FRENO DELANTERO	Disco de 296 mm con mando hidráulico
FRENO TRASERO	Tambor 180 mm
NEUMÁTICOS	3.25-19 / 4.00-18
DISTANCIA EJES	1 455 mm
ALTURA ASIENTO	800 mm
DEPÓSITO	19 L
PESO	235 kg



HISTORIA



LA HABANA VIO LLEGAR SU ÚLTIMO ALMENDRÓN... EN 2019

EL MUSEO DEL AUTOMÓVIL DE
LA OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA ATESORA
UN ALMENDRÓN LLEGADO
A LA HABANA NADA MÁS
Y NADA MENOS QUE EN PLENO
SIGLO XXI. ¿DETALLES?



El DeSoto de 1949 es uno de los automóviles americanos que aún puede encontrarse en nuestras calles aunque, muy probablemente, en versiones Sedán o Coupe. (FOTO: MANUEL OKATA)



El emblema sobre el capó muestra la imagen del explorador español Hernando DeSoto, a cuya figura hace honor esta marca de automóviles.

POR IGNACIO M. REYES FANDIÑO

El 12 de junio de 2019 quedó inaugurada, en la calle San Ignacio de La Habana Vieja, una sala en la que se expone un automóvil cuya procedencia y estado de conservación cautivan, tanto a visitantes casuales como al público especializado. Este hecho significó la culminación de la primera fase del proyecto que es hoy la nueva sede del Museo Depósito del Automóvil, rebautizado como [Colección de Automóviles El Garaje](#).

El espacio fue concebido de modo independiente respecto al resto de las áreas del museo por su naturaleza especial: atesorar un DeSoto Custom Convertible Coupe 1949 que nunca ha rodado en las calles de La Habana o en cualquier otro sitio de la Isla, sino que ha llegado desde la Ciudad de Chicago, como obsequio al Historiador de La Ciudad, Eusebio Leal Spengler, de manos de Richard Hermann Driehaus.

Driehaus, empresario y filántropo norteamericano, es además un amante de los vehículos antiguos y poseedor de una importante colección. La revista *Barrón's* lo ha considerado como uno de los inversionistas más influyentes de los últimos 100 años. Desde 1984 comenzó a donar fondos con fines humanitarios y, en la actualidad, a través de la Richard H. Driehaus Foundation y la Richard H. Driehaus Charitable Trust, ha aportado decenas de millones de dólares a tales causas y al reconocimiento de obras semejantes a la desempeñada por el Historiador de La Ciudad de La Habana.

Si bien tras la donación del automóvil y la apertura del sitio donde se expone se han realizado diversas publicaciones en las cuales el lector puede informarse a cerca de las especificidades de este hecho, fue el propio Dr. Leal, en

una visita a la nueva sede, quien relató el modo en que el DeSoto llegó a La Habana. Y es que en 2016 le fue otorgado el Premio Henry Hope Reed en la ciudad estadounidense, por el arduo trabajo realizado durante décadas en pro de la conservación y restauración del centro histórico habanero.

La ceremonia de entrega de este premio posee la particularidad de que se transporte al galardonado en un vehículo clásico y fue, en este caso, un DeSoto 1949. Durante el discurso pronunciado por Driehaus, este anunció que le obsequiaría el vehículo al homenajeado.

Regalar un automóvil clásico de fabricación norteamericana a un cubano que ha dedicado su vida al rescate y salvaguarda del patrimonio de su país es un gesto brillante. Es más brillante aún si se tiene en cuenta que fue el propio Eusebio Leal quien, en la década de 1980, logró salvar una serie de vehículos de gran valor patrimonial de su posible venta al extranjero y con ellos fundar lo que es hoy nuestra colección. Y no pudo el Dr. Leal negarse el placer de añadir su regalo a esta colección de automóviles que hoy tienen en sí la rúbrica de su trabajo, como también lo tiene este nuevo espacio que la acoge.

DeSoto fue fundada por Walter P. Chrysler en 1928 y desaparecida en 1961. Basta con solo apuntar que si Chrysler hubiese comprado Dodge Brothers a las viudas de estos legendarios constructores de automóviles unos meses antes, jamás hubiese existido la marca que se identifica con Hernando DeSoto, explorador español que fue, además, Capitán General de la Isla de Cuba. DeSoto compartió durante casi toda su existencia el mismo segmento del mercado con Dodge, aunque su precio era un poco más elevado. A inicios de la década de 1960, tal coexistencia se volvió insostenible y la división desapareció.

Del Custom Convertible Coupe de 1949 solo se fabricaron solo 3385 unidades. Hoy el modelo se considera extremadamente escaso, pues muy pocos ejemplares sobreviven. Este automóvil, con número de chasis 50013751, fue subastado en el propio 2016, proveniente de la colección de Richard & Linda Kughn, y su precio de venta fue de \$ 71 500.

Como en el caso de toda la industria automovilística norteamericana, 1949 fue el año en que DeSoto presentó su primer modelo de posguerra. Las carrocerías se presentaron con un diseño más bajo y ancho que los vehículos predecesores. En el caso de la serie Custom, los automóviles se equipaban con una transmisión semi-automática Fluid Drive y un sistema de embrague conocido como tip toe matic clutch, cuyo fin era reducir el esfuerzo

del conductor al pisar el pedal. El motor, de seis cilindros y válvulas laterales, constaba de un diseño similar al que, con algunas variaciones, equipaban estos automóviles previa y posteriormente a 1949.

El automóvil que exponemos es un ejemplo muy relevante de un proceso de restauración general. Es este uno de los valores de la pieza que más admiración causa en el visitante, pues se trata de uno de los modelos que pueden aún encontrarse en nuestras calles, no en su versión

convertible, pero con seguridad en su versión sedán. Seguramente muchas personas se han acercado solo para satisfacer la curiosidad de saber cómo luce un ejemplar similar a uno de nuestros almendrones sin que por él hayan pasado varias décadas de intensa actividad y todo tipo de adaptaciones. Tanto en su aspecto exterior, como en los elementos mecánicos, el automóvil muestra la huella de un trabajo minucioso y profundo. No existe un solo elemento que evidencie el paso del tiempo. Ni siquiera el olor que desprenden los automóviles nuevos,

un olor inclasificable pero, sin dudas, inconfundible, ha desaparecido de su interior.

La parcela 305 de la calle San Ignacio fue el primer resultado de un proyecto que hoy se encuentra casi totalmente finalizado. Junto a este espacio, en distintas fechas, fueron inauguradas nuevas salas que exponen otros vehículos sometidos recientemente a un proceso de restauración. La historia de este automóvil traído desde Chicago hasta nuestra ciudad, formará ahora parte de esta nueva sede, fundada con su propia exposición.



El Historiador de La Ciudad Eusebio Leal junto a Johanna Aedo, Directora de la UPI Inversiones de la OHC y Bertha Verdecia, Directora del Grupo de Inversiones Plaza Vieja, encargado del proyecto Museo del Automóvil. En la imagen se aprecia la parcela 305 de la calle San Ignacio, lista para recibir el automóvil. El diseño del espacio fue concebido por el grupo Cabarrocas. (FOTO: CORTESÍA DE BERTHA VERDECIA)



Memorias del MOTOR

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

2009

Fallece la australiana Nancy Bird-Walton, pionera de la aviación. Durante su vida fue galardonada con la Orden del Imperio Británico (OBE) en 1966, la Orden de Australia en 1990 y nombrada Dama de la

Venerable Orden de San Juan de Jerusalén. Fue declarada por la National Trust of Australia en 1997 como una de las personalidades australianas más destacadas de la historia.



1914

Entra en servicio en Estados Unidos la primera aerolínea regular del mundo, St. Petersburg-Tampa Airboat, que sirvió de prototipo para la industria aérea mundial actual.



1936

Del aeropuerto de Camagüey (Cuba) despegó el aviador cubano Menéndez Peláez para realizar el vuelo transatlántico

La Habana-Madrid. Este hecho lo convierte en el primer aviador hispano en volar de América a Europa.



1496

En Italia, Leonardo da Vinci prueba por primera vez su máquina voladora, el Ornitóptero. Para su construcción pasó incontables horas observando el vuelo de las aves.

1923

Se realiza el primer vuelo en autogiro de la historia. Fue construido por el ingeniero de caminos, canales y puertos,

además de aviador, Juan de la Cierva. Su funcionamiento es basado en la rotación de las alas.



1899

Se utiliza la palabra *automóvil* por primera vez en la revista *The New York Times*. Su primera aparición había sido 7 meses antes en la revista científica *Scientific American*, pero al ser una revista especializada el término quedó con poca proyección. La palabra se populariza por el editorial del periódico neoyorquino.

enero

enero

1926

El hidroavión español *Plus Ultra* comienza el primer vuelo sobre el Atlántico Sur. Partió del mismo lugar del que siglos atrás lo hiciera Cristóbal Colón. Argentina conserva el hidroavión en el Museo Udaondo y España exhibe una réplica visitable.



1911

Glenn H. Curtiss vuela el primer hidroavión estadounidense exitoso.



2001

La alemana Jutta Kleinschmidt, de la escudería Mitsubishi, se convierte en la primera mujer que gana el Rally Dakar en su categoría de coches. La prueba concluyó en las playas de la capital senegalesa tras 11 000 km de recorrido.



1855

Se lleva a cabo el primer viaje en la locomotora *Gorgona* entre la localidad de Chagres y la Ciudad de Panamá, con lo que quedó inaugurado el primer ferrocarril transcontinental del mundo.



1886

Karl Benz patenta el Benz Patent - Motorwagen, el primer automóvil con tracción por gasolina. El vehículo tenía 3 ruedas y alcanzaba una velocidad de 16 km/h.



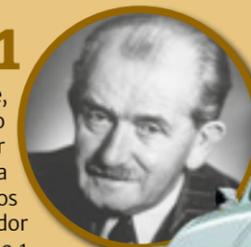
1978

En Alemania el último Volkswagen Sedán deja las líneas de producción del país. Comienzan las exportaciones de este modelo, producido por Volkswagen de México, a diversos mercados europeos, con algunas diferencias respecto al modelo destinado al mercado nacional.



1951

Fallece Ferdinand Porsche, ingeniero automovilístico austriaco-alemán, fundador y diseñador de la oficina de estudios automovilísticos alemana Porsche y creador del Volkswagen Tipo 1 (Escarabajo). Asimismo, fundó junto a su hijo la firma automovilística Porsche AG.





1913

Es inaugurada la Grand Central Terminal, la mayor estación ferroviaria del mundo, reconocida como un monumento importante de la ciudad de Nueva York.



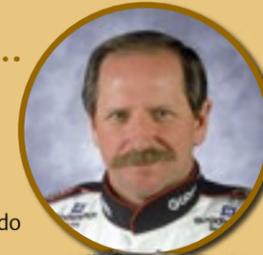
1898

Nace Enzo Ferrari, piloto y empresario automovilístico italiano, fundador de la Scuderia Ferrari y más tarde de la marca de automóviles que llevará su nombre.



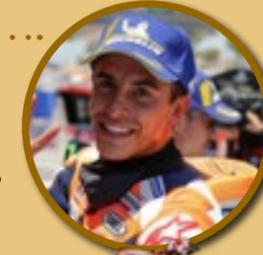
2001

Muere Dale Earnhardt en la última vuelta de las 500 millas de Daytona. Es reconocido por haber ganado 76 carreras de la NASCAR Cup Series y siete títulos. Se le asocia con el Chevrolet número 3 color negro que usó desde 1988 hasta su muerte. Su agresividad al volante le valió los apodosos El Intimidador y Darth Vader.



1993

Nace Marc Márquez, piloto de motociclismo español que, actualmente, corre en MotoGP. Ha ganado ocho títulos del Campeonato del Mundo de Motociclismo en tres categorías diferentes: 125cc, Moto2 y seis veces en MotoGP. Actualmente es piloto del equipo Repsol Honda.



1979

Nace Valentino Rossi, piloto italiano de motociclismo. Ha ganado 9 títulos mundiales en cuatro categorías: 125cc (1997), 250cc (1999), 500cc (2001) y es hexacampeón en MotoGP (2002-2005 y 2008-2009). Ha participado en la máxima categoría, con los tres grandes equipos de motociclismo de su momento: Honda, Yamaha y Ducati, siendo desde 2013 piloto del Movistar Yamaha MotoGP.



febrero



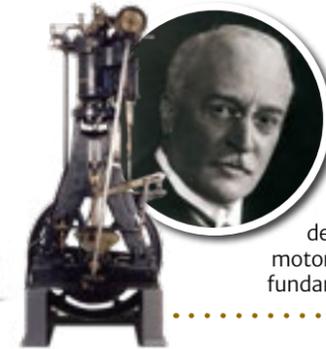
1920

El argentino Raúl Pateras Pescara patenta en España el primer helicóptero con palas contrarrotativas. Fue el primer autogiro capaz de ser controlado en vuelo, a diferencias de sus antecesores que no tuvieron utilidad práctica por sufrir de vibraciones y giros descontrolados a poco de despegar.



1893

Rudolf Diesel recibe la patente del motor diésel. Su aporte supuso enormes ventajas: motores más pequeños y más ligeros, además de que no requerían la utilización de una fuente adicional de combustible para el encendido. Los motores diésel actuales siguen basándose fundamentalmente en su invento original.



1955

Nace Alain Prost, expiloto de automovilismo francés, uno de los pilotos de Fórmula 1 más exitosos de todos los tiempos. Compitió en el periodo de 1980 a 1993, y obtuvo 51 victorias, 106 podios, cuatro campeonatos mundiales y cuatro subcampeonatos.



1974

Nace Sébastien Loeb, piloto francés de rallies. En 2011 se convirtió en el piloto más laureado de la historia del automovilismo, cuando obtuvo su octavo título mundial de rally. Ostenta el récord de títulos en el Campeonato Mundial de Rally con 9 campeonatos, los cuales obtuvo de forma consecutiva de 2004 a 2012, así como los récords de victorias en competencias de rally con 78, de podios con 116 y de victorias en tramos con 900.



1940

Nace Mario Andretti, piloto de automovilismo estadounidense. Ganó cuatro veces el Campeonato Nacional del USAC, y el campeonato mundial de Fórmula 1 del año 1978. Andretti es la primera y única persona en ganar las 500 Millas de Indianápolis, las 500 Millas de Daytona y Fórmula 1.



1878

Nace André Citroën, pionero de la industria automovilística e ingeniero francés, fundador de la marca Citroën en 1919. Algunas de sus innovaciones fueron el encendido eléctrico y la tracción delantera.



1916

Nace Juan Gálvez, piloto de automovilismo argentino. Es conocido por ser el máximo campeón del Turismo Carretera con 9 campeonatos.



1908

Comienza la carrera automovilística alrededor del mundo, de Nueva York a París. Fue organizada por el periódico *New York Times*, y se inscribieron 6 autos: 3 franceses, 1 alemán, 1 italiano y 1 estadounidense. El ganador fue el alemán George Schuster a bordo de un Thomas Flyer en representación de Estados Unidos.

febrero





TAXIS - CUBA



En **Taxis-Cuba**, satisfacer las necesidades de los clientes es una prioridad, por eso estamos a su disposición. Si su empresa requiere hacer traslados con rutas previamente definidas: ¡Lo asumimos!
Si requiere uno o más vehículos a su disposición para itinerarios variables: ¡También lo asumimos!
Elija la opción que se acerque más a sus intereses y estaremos disponibles para formalizar un contrato legal.

🏠 Humboldt No. 2, e/ Marina y Hospital, Centro Habana, La Habana, Cuba

☎ +53 7 7873 5703/ 05

@ www.taxiscuba.cu

✉ comercial@taxiscuba.cu



POR WILLY HIERRO ALLEN

Entre el tráfico vehicular de los otrora países socialistas aún pueden verse algunos Trabant. Su pequeño propulsor tiene ese sonido característico de los motores de dos tiempos. Es el símbolo del automóvil de la extinta RDA. Aunque no fue el único auto fabricado allí antes de la reunificación de Alemania, su particular factura e imagen lo hacen ícono de una época para más de una generación.

Pero ¿por qué este pequeño auto se ha convertido en leyenda? Finalizada de II Guerra Mundial, la derrotada Alemania quedó dividida: RDA y RFA (República Federal Alemana). En territorio de la RDA quedaron importantes fábricas de automóviles alemanes como Horch y Audi. Estas instalaciones y otras formaron, en 1948, IFA (Industrieverband Fahrzeugbau), la mega empresa socialista encargada de fabricar vehículos automotores en la parte oriental de Alemania (RDA). Entre los múltiples encargos del Gobierno para la construcción de vehículos automotores, estaba la fabricación de un «auto social», hecho en las instalaciones de Zwickau (en los predios de uno de los pioneros del auto alemán: Augusto Horch, 1868-1951), por la VEB Sachsenring, en 1954, tras superar innumerables escollos. El primer experimento se llamó Zwickau AWZ P70, del que se fabricaron 36 151 unidades entre 1955 y 1958.

Pero el Estado alemán quería algo mejor y más económico, así fue como nació el Trabant en 1957. Su nombre significa «satélite», elegido en concurso popular entre los 6 000 trabajadores que intervinieron en la fabricación del nuevo auto. Y se escogió ese nombre para saludar el lanzamiento del primer satélite artificial de la Tierra, el Sputnik. El primero salió en el otoño de ese año.

Lucía como un pequeño sedán de dos puertas, de apenas 3,37 m de largo, pero con buena capacidad interior: admite cuatro personas. Dispone de maletero y, bajo el capó, el motor de dos tiempos (2T). Con chasis de acero y refuerzo en las puertas, el resto de la carrocería es de duro-plástico, un material fabricado con desechos de algodón y resina, que se moldea y pesa muy poco. El auto pesaba solo 620 kg.

El motor 2T de dos cilindros, 26 CV, con caja de cuatro velocidades y transmisión delantera. El consumo era de 6 L (gasolina y aceite) por cada 100 km y velocidad máxima de 112 km/h. Había Trabant para todos los gustos y requerimientos: sedán (incluido el de lujo, con calefacción

EL AUTO POPULAR DE LA RDA

TRABANT

EL TRABANT SE PRODUJO PARA MOTORIZAR A LA RDA (REPÚBLICA DEMOCRÁTICA ALEMANA). YA NO SE FABRICA, PERO FORMA PARTE DE LA LEYENDA DE LA AUTOMOCIÓN DEL ENTONCES CAMPO SOCIALISTA



y luces antiniebla), descapotable, camioneta, jeep y hasta una horrible limusina; así como para distintos usos: policía, bomberos, carreras...

Su precio de compra: 7 000 marcos, los básicos; hasta 10 000 los más sofisticados. Era económico, si consideramos que el salario medio de un empleado era de 400 marcos. Lo complicado era adquirirlo, pues la lista de solicitud demoraba más de 10 años. Por eso los Trabant de uso costaban más caros que los nuevos, pues lo comprabas de inmediato. Se fabricaron más de tres millones de Trabant.

Durante sus 34 años de fabricación, salieron varias ediciones. La primera, de 1957 a 1962, se llamó P50 (motor de 500 cc); la segunda, de 1962 a 1964, fue la 600 (motor de 600 cc); y la tercera, 601, la más extendida de la marca, llegó hasta 1991, unos dos años después de «la caída del Muro de Berlín». El pequeño y modesto Trabant no pudo resistir el embate de los modernos automóviles occidentales.

Hubo un intento de sobrevivir tras «la caída del Muro». En 1990 se creó el modelo 1.1, que era el mismo 601 con motor de cuatro tiempos (4T) del Volkswagen Polo, pero no cuajó y, al año siguiente, la fábrica cerró para que, finalmente, se vendiera al gigante automotor Volkswagen. Sin embargo, lejos de desaparecer, el Trabant se convirtió en leyenda y ahora es perseguido por los coleccionistas.

Y los turistas que visitan la zona oriental de Alemania lo hacen en Trabant descapotables, conducidos por guías turísticos. Como la RDA exportó Trabant a los países de Europa del Este, todavía aparecen rodando por ahí. A Rusia llegaron cuando los militares soviéticos, asentados en la RDA, volvieron a su país. A Cuba los trajeron los estudiantes y trabajadores que regresaron de la RDA. Todavía quedan Trabant en los clubes de fans y/o en pleno uso, con su característico sonido del motor de 2T.



Por si todo lo que les he contado fuera poco, supe que hay un proyecto alemán para revivir el antiguo Trabant. En 2009 apareció cierto prototipo construido por un consorcio de varias industrias germanas. Mantiene las líneas clásicas conocidas y, según dicen, planean hacerlo en dos modelos: uno totalmente eléctrico y otro con motor de BMW. ¿Será que el Trabant regresará a la línea de montaje?



MUSTANG El caballo de Ford

EL CABALLO SIGUE A TODO GALOPE: EN 2019, ANTES DEL DERRUMBE POR LA COVID, FUE EL CUPÉ DEPORTIVO MÁS VENDIDO DEL MUNDO POR QUINTO AÑO CONSECUTIVO

POR WILLY HIERRO ALLEN

El Ford Mustang cumple 57 años este mes de abril. Salió por primera vez al público en la Feria Mundial de Nueva York (1964), pero todo había comenzado tres años antes, cuando el entonces vicepresidente de la Ford Motor Company, Lee Iacocca, fundó el Comité Fairlane, cuyo nombre era el del hotel donde se reunían.

EL AUTO

Su objetivo era buscar un auto casi perfecto: más ligero que los de la época (pesaban 2t), sencillo y económicamente accesible; debía tener todas las comodidades, asientos individuales, suaves acabados y la palanca de cambios en el suelo. Asimismo, disponía de opciones en cuanto a accesorios, tipos de carrocería, color, motor, transmisión manual o automática.

El primer Mustang tenía motor de seis cilindros en línea de 160 plg³. Salió con motor, transmisión y chasis de Ford Falcón. Pesaba 2 572 lb y el precio de lanzamiento fue de \$2 368 dólares. Ese año, el plan de Ford era vender, cuando menos, 100 000 Mustang. Solo en el primer día hubo 22 000 pedidos; y en su primer año (1964), las ventas alcanzaron la asombrosa cifra de 417 000 automóviles.

Pero Ford quería un Mustang más competitivo y llamó a Carroll Shelby, un ex-corredor que fabricaba prototipos de carrera. Y nació el Ford Mustang Shelby GT350 y luego, en 1966, el GT500, hoy el más famoso y cotizado Mustang de aquella época. Con Carroll Shelby al frente del programa de carreras de Ford, se hizo famosa la doble línea blanca que cruza los autos modificados.

Ford ha vendido más de 10 millones de Mustang en seis generaciones y el caballo salvaje, su símbolo, sigue a todo galope.

NOMBRE

Durante su pre-lanzamiento, el automóvil se llamó Cougar, e incluso tenía su propio imago tipo: un puma de Norteamérica (puma con color Cougar). Pero la compañía decidió cambiar el nombre y, entre las muchas opciones a elegir Allegro, Torino, Avanti, el auto recibió el del avión de combate Mustang P-51, una emblemática aeronave de la II Guerra Mundial. Nada que ver con el caballo.

R. H. Maguirre, entonces directivo de la Ford Motor Company, manifestó al diseñador John Najjar su inconformidad con el nombre de un avión para el auto. Y todo regresó al inicio.

Sin embargo, existe otra historia. Y es la que vincula el nombre a la denominación del caballo salvaje de América del Norte. Los arqueólogos afirman que el corcel original de la región se extinguió a finales del pleistoceno y fueron los conquistadores españoles quienes introdujeron la raza hispano-árabe en el siglo XVI, cuando invadieron el actual territorio de México. Su raíz etimológica proviene del latín *mixta* «mezclar».



IDENTIDAD VISUAL

El imago tipo del Mustang ha permanecido casi intacto hasta nuestros días y es uno de los más famosos.

El diseñador designado para realizar la identidad visual fue Phil Clark. En una primera versión (1964), presentó un busto de la cabeza del caballo semejante a la pieza del ajedrez. No gustó y Ford organizó un concurso que ganara Gale Halderman con «el caballo a todo galope». Pero, ¿hacia dónde correría? Surgieron argumentos e ideas a granel sobre el destino de la carrera del corcel.

Para resolver la controversia, el propio Lee Iacocca expresó épicamente: «el Mustang es un caballo salvaje, no un corredor domesticado». Y tal vez Gale Halderman, por algún motivo nunca aclarado, presentó el diseño de su caballo corriendo hacia la izquierda y, según las reglas del concurso, se debía respetar la idea original.

Al año siguiente (1965), el caballo ya aparece completo y al galope. Se denota la fluidez con el empleo de líneas horizontales fuertes y distinguidas en el cuerpo del animal que hacen la imagen visual más nítida y agresiva.

Para 1966, la imagen del caballo se sobrepone a una barra tricolor (rojo, blanco y azul), y a la derecha, el nombre. Ya en 1974, el Mustang II (segunda generación: 1974-1978) llegó al mercado con la novedad de incluir el número generacional. En cuanto al caballo, se le colocó una cabeza más erguida y la cola más recta.

La tercera generación (1979-1993) regresa con la imagen del caballo encima de la barra tricolor y se elimina el nombre. La cola del caballo luce mucho más rizada.

Hasta la quinta generación (2005-2014) no ocurren cambios significativos: el caballo tiene un aspecto más musculoso y aparece solo, sin la barra tricolor ni el nombre. Esta es la imagen que perdura hasta el día de hoy.



Ford Mustang Coupe 1965



EVENTOS

AMBULANCIAS MERCEDÉS-BENZ para la salud pública

POR ERNESTO POSADA ESCOTO
FOTOS: ROLANDO PUJOL

El pasado 14 de enero, en las instalaciones de la Empresa MCV Comercial S.A. (Distribuidor Autorizado de Mercedes-Benz en Cuba), y como un proyecto de donación, se hizo entrega, al Ministerio de Salud Pública, de 14 vehículos Mercedes-Benz Sprinter, en versión ambulancias, para apoyar los trabajos y esfuerzos en el combate a la COVID-19.

El importante evento estuvo presidido por el ministro de Salud Pública, Dr. José Ángel Portal Miranda, y su homólogo de Transporte, Eduardo Rodríguez Dávila, así como el Sr. Ayman Makram Sadek, Gerente General de MCV Comercial S.A.

La donación fue resultado de un proyecto promovido por MCV Comercial S.A., en el que participan ejecutivos de importantes entidades extranjeras representadas en Cuba, también presentes en el acto, y que contribuyeron, a título personal, en la adquisición de los equipos. En gesto altruista y humanitario, todos han querido contribuir a los esfuerzos que realiza el país en la lucha contra la COVID-19.

Suministradas, a precio de costo por el empresario español José Cavallé, Presidente de SELLA EXPORT&IMPORT, las ambulancias recibieron trabajos de reacondicionamiento en

los Talleres de MCV Comercial S.A., y de chapistería y pintura en los Talleres de la Red de Concesionarios MCV Servicios S.A.

El Sr. Ayman Makram, en representación del proyecto, expresó que este gesto representa el amor por Cuba y el respeto por el esfuerzo que viene realizando el MINSAP. Luego, hizo entrega simbólica, al ministro de Salud Pública, Dr. José Ángel Portal Miranda, de una de las llaves de los vehículos. Seguidamente se le entregaban diplomas de reconocimiento a cada uno de los empresarios que participaron de la donación. Por su parte, Eduardo Rodríguez Dávila, ministro de Transporte, comunicó a modo de conclusión el significado de la donación en medio del combate a la COVID-19 y exhortó a los operadores de los equipos a contribuir con su cuidado.

Esta acción forma parte de los continuos esfuerzos que ha venido realizando MCV Comercial S.A., en excelente cooperación con el Ministerio de Salud Pública (MINSAP), para mantener el parque de Ambulancias Mercedes-Benz en funcionamiento. A este empeño se ha mantenido incorporada, igualmente, la Red de Talleres Concesionarios de MCV Servicios S.A. distribuida por todo el país.

DONANTE	EMPRESA/INSTITUCIÓN	UNIDADES DONADAS
Sr. Karim Ghabbour	Pdte. MCV Comercial S.A.	2
Sr. Ayman Makram	G. General MCV Comercial S.A.	1
Sr. Franco Cernotto y Sra. María José Bianco	Fresenius Medical Care	1
Sr. Roger Darazi	Pdte. CARGO LINES S.A.S.	1
Sr. Massimo Bonnano	Pdte. FINAUTO INTERNATIONAL LTD.	2
Sr. Joaquín Samperio	Pdte. VALCO Import-Export, S.A.	1
Sr. Craig Shannon Milson	Pdte. X2 AUTO Inc.	1
Sr. José Luis López	Pdte. ZEPOL MARIN, S.A.	3
Sr. Carlos Lafuente	Pdte. LAFUENTE SEGOVIA, S.L.	1
Sr. Jürgen Nicklaus	Pdte. GREENBELT HOLDINGS, LTD.	1
TOTAL DE EQUIPOS		14



VIDEO: CORTESÍA DE CANAL HABANA



MCV Comercial S.A.
Distribuidor Autorizado de Daimler AG en Cuba

All for you



Rosa

CANTER

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

Tel: 7 792 9700 al 09

Email: mcv@mcvcomercial.cu

COOPERATIVA TAXI RUTERO 1 EN LOS TIEMPOS DE COVID-19



LA COOPERATIVA TAXI RUTERO 1 INCREMENTA SERVICIOS A DISPOSICIÓN DEL SISTEMA DE SALUD PÚBLICA EN TIEMPOS DE COVID-19



POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: MARVIN DÍAZ VALDÉS

Más de 16 000 pasajeros transporta a diario la Cooperativa Taxi Rutero 1. Y es que sin abandonar el ya acostumbrado servicio de rutero a la población, asume una nueva misión en tiempos de COVID-19: el traslado del personal de la salud.

El Ing. Alexander Leyva Véliz, presidente de la Cooperativa, declaró a *Excelencias del Motor* que desde el inicio de la pandemia han venido colaborando con diferentes empresas, así como con la Zona de Desarrollo Mariel. A finales de 2020, se les convoca a reforzar el traslado del personal de la salud.

«En noviembre del pasado año, pusimos 16 ómnibus, con 30 capacidades cada uno, a disposición del personal médico, sobre todo ese personal que está de cara a la zona roja y de 24 horas de guardia. Recientemente se ve la necesidad de fortalecer el movimiento de las altas médicas, la extracción del paciente con PCR negativo. Nos incorporamos a esa tarea con 12 vehículos más, lo que suma un total de 28 ómnibus y 56 conductores (2 por cada carro) al servicio de Salud Pública».

Es preciso agregar la contribución de la Cooperativa al traslado de muestras y casos puntuales. En esta función se han dispuesto 25 vehículos ligeros, según informa Leyva Véliz, que garantizan la rapidez y eficiencia en el proceso.

¿Temor o desafío? Creo que no hay espacio para la mínima duda, porque ante el miedo a lo desconocido, a lo peligroso o perjudicial del contagio, sobrepusieron la voluntad y el ímpetu que caracteriza a los cubanos. Y cuando el deber llama, cuando una necesidad de país es quien convoca, la Cooperativa Taxi Rutero 1 se vuelca con toda convicción. Así lo hicieron saber a esta reportera Magalis Fonseca y Niubis Mercedes Arango, dos de las cuatro conductoras femeninas que forman parte del colectivo y que se encuentran también al servicio de Salud Pública.

«La tarea que se nos asigna es fuerte, muy fuerte. Pero cuando te pones en el lugar del otro, del enfermo o del trabajador de la salud, se te multiplica una disposición que no conoce de horarios. Prestar un buen servicio, apoyar al país en lo que necesite y dar el trato merecido por el pueblo es lo más importante», expresa Magalis, fundadora de la cooperativa que en 9 años al volante no ha sido multada ni le constan accidentes de tránsito, además de resultar la trabajadora más destacada del año 2020, motivo que la llena de orgullo y alegría, a pesar de las emotivas lágrimas.



Niubis Mercedes



Magalis Fonseca

Y ese ambiente cooperativo y familiar que se respira entre el colectivo de Taxi Rutero 1 no es mera casualidad. Todos apuestan por la calidad y garantía del servicio, la ética y profesionalidad. Fe de ello dio también el MSc. Franklin Rodríguez, jefe del Departamento de Enfermería del Hospital Salvador Allende. «El vínculo de la Cooperativa con Salud Pública ha sido de una ayuda incalculable, con muy buenas condiciones, garante de la puntualidad y asistencia de ese personal de 8 horas o 24 horas de guardia que no trabaja directamente con casos positivos a COVID. El sistema de salud se ha beneficiado sobremanera. Esperamos que este vínculo interinstitucional pueda mantenerse en el tiempo. Además, es de resaltar la calidad humana de los conductores».

Motivos sobran para destacar la labor de este colectivo. En tal sentido, merecido y reconfortante es el reconocimiento que le otorgara el Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte y Puertos, de conjunto con el Ministerio del Transporte, por su activa participación en el enfrentamiento a la COVID-19.

«Es una distinción por el cumplimiento de la tarea, además de todo nuestro desempeño anterior», aseveró Leyva Véliz, satisfecho, además, de no haber reportado ni un solo caso positivo a la COVID-19. «Eso no dice más que la responsabilidad que caracteriza a nuestro colectivo, que trabaja y cumple con todas las medidas higiénico-sanitarias indicadas».

La Cooperativa Taxi Rutero 1, un pilar en la movilidad de la capital, se crece en su contribución y voluntad de continuar con la calidad y pertinencia de sus servicios aun en tiempos de COVID-19.



+ MOTOR



CARRETERA AUSTRAL, el camino de la aventura

EL SUR ESCONDE TESOROS APENAS DESCUBIERTOS Y QUE AHORA SE PUEDEN DISFRUTAR EN UN RECORRIDO SOBRE RUEDAS A LO LARGO DE UNA PELIGROSA VÍA SEPTENTRIONAL QUE NOS LLEVA POR VARIAS DE LAS MÁS ASOMBROSAS MARAVILLAS NATURALES DE LA TIERRA

POR MARYLIN LUIS GRILLO

La Patagonia chilena fue hasta casi finales del siglo xx uno de los territorios más aislados del continente americano. Violenta, dentada y rebosante de vida, esta zona dista mucho de su hermana argentina —plana, árida y casi infinita. Los Andes separan a una y otra en una especie de contradicción terráquea maravillosa: hacia el Atlántico, la plácida pampa; hacia el Pacífico, una superficie irregular amoldada en medio de erupciones volcánicas y terremotos, atravesada únicamente por la Carretera Austral.

La vía es abrupta y asombrosa, tan irregular como el territorio por el que se desliza, en el que encontramos junto a los Andes patagónicos chilenos, lagos, turbulentos ríos, incluso, campos de hielo.

Poco importaba qué ocurría tan al sur, y hacia 1976 solo era posible «descender» hasta allí mediante barco o avión. Si se deseaba llegar por vía terrestre había que viajar hasta Argentina y virar. La Austral puso fin a tal odisea, pero inauguró el terrible dilema de una construcción al día de hoy inconclusa e interminable,

pues las características geográficas del territorio imponen la continua reparación de tramos y un trazado de vía complejo.

Por ello, la carretera tiene zonas pavimentadas y otras de ripio, que pueden ser de tierra, barro o calamina. Súmesele gran cantidad de curvas y rutas estrechas, que la hacen uno de los itinerarios más peligrosos del orbe, imposible de andar a gran velocidad.

UN RECORRIDO ÚNICO

Sin embargo, recorrer la austral es como viajar por un *muestrarium* planetario: casi todos los accidentes geográficos de la Tierra se suceden a lo largo de su trazado. En el kilómetro 50 inician las interrupciones, uno de los tantos fiordos y brazos de mar que perforan la costa obliga a cambiar de medio de transporte y tomar un barco transbordador que lo lleve a la otra orilla.

Llegan entonces los bosques de alerces milenarios, árboles que pueden tener hasta 3 600 años, y que como Ent de la Tierra Media parecen arrullar el camino.

Más adelante, volcanes. De la placidez a la violencia en solo un cambio de velocidad. Michinmahuida, Chaitén, Corcovado y Melimoyu no están inactivos, de hecho en 2008 la erupción de Chaitén convirtió la localidad homónima en una ciudad fantasma. El reconstruido pueblo se sitúa casi en los bordes del lago Yelcho, próxima parada, y luego —como anunciando el frío antártico de un mes de agosto— aparecen los glaciares.

Ubicado cerca de la aldea de Puyuhuapi, el Queulat es uno de los glaciares más espectaculares del mundo por su localización: encaramado a una cornisa, parte de su lengua «cuelga» de la montaña escupiendo el hielo derretido en dos imponentes cascadas, narra el sitio web *Travelers*.

Océano PACÍFICO



Casi al final de la zona asfaltada, nos encontramos con Coyhaique, la última gran ciudad del camino. Más adelante comienza el ripio, entre lagos y montañas, como el Cerro Castillo, que pese a su nombre, se trata de un pico en cuya cima se esconde una laguna.

El lago General Carrera comparte agua entre Chile y Argentina. No es el único y, como otros, en su parte albiceleste tiene otro nombre, Buenos Aires. Sin embargo, es mucho más descriptivo el calificativo dado por los tehuelches, el pueblo originario de la zona, que lo llamaron Chelenko: Aguas Turbulentas.

Se trata de un verdadero mar en medio de los Andes, 978 km² de agua a la merced de los vientos patagónicos, que pueden crear olas de hasta 3 m de alto y de un azul turquesa que recuerda al Pacífico.

A orillas del Chelenko se encuentra Puerto Tranquilo, único punto de salida en barco para otras dos maravillas de la zona: las Capillas de Mármol (un conjunto de cuevas excavadas en la superficie marmórea de las paredes del lago) y el Campo de Hielo Patagónico Norte, un apelonamiento de hielos milenarios de 4 200 km² donde se encuentra el glaciar a nivel del mar más cercano al Ecuador en el mundo.

Al final de la ruta, y en medio de la nada, Villa O'Higgins. El poblado estuvo en aislamiento terrestre hasta 1999, cuando se finalizó el tramo de 111 km que lo une con Puerto Yungay.

Es un lugar de ensueño para los amantes de la aventura, ubicado en los límites septentrionales del Campo de Hielo Patagónico Sur, la tercera extensión de hielos continentales más grande del mundo, solo antecedido por la Antártida y Groenlandia.

Aquí termina la Carretera Austral, violenta y maravillosa, cuyo recorrido debe hacerse despacio, no solo porque el suelo así lo impone, si no porque la velocidad nos puede privar de admirar la belleza de un pedazo de tierra al sur tan asombroso como descocado, que pareciera inspirado en los más fantásticos libros de ficción.



SEÑORITA INSUMERGIBLE

POR AMPARO LÓPEZ REGO

SOLÍAN APODARLA «MISS UNSINKABLE: SEÑORITA INSUMERGIBLE». EN TRES OCASIONES EL MAR PUSO EN JUEGO SU VIDA Y LAS TRES VECES VIVIÓ PARA CONTARLO

Es conocida la frase aquella de «tiene siete vidas como el gato». En la historia que hoy nos ocupa, si no siete vidas, les aseguro que al menos tres tuvo a su favor la argentina que sobrevivió a los naufragios del *Titanic* y del *Britannic*, y al choque del *Olympic*. La llamaron «Señorita Insumergible», o más bien, «la señorita que no se puede hundir».

VIOLET JESSOP

Nuestra heroína fue hija de inmigrantes irlandeses que arribaron a Argentina a finales del siglo XIX. Violet Jessop nació el 2 de octubre de 1887, en el sur de la provincia de Buenos Aires. Su padre pastoreaba ovejas y fue la mayor de seis hermanos.

De pequeña enfermó de tuberculosis, a tal punto que los doctores pronosticaron tres meses de vida. Frente al fatal diagnóstico, su familia fue a vivir a la provincia Mendoza con la esperanza de que el clima ayudara a sanarla.

El milagro ocurrió, pero tristemente, como si la Parca hubiese negociado un intercambio: el padre de Violet falleció y su madre decidió relocalizarse junto a sus hijos en Inglaterra, donde encontró empleo como camarera en la naviera Royal Mail Line (Línea del Correo Real).

TRES BARCOS EN SU DESTINO

Cuando Violet alcanzó la edad de 21 años, la salud de su madre se quebrantaba y, para ayudarla, la joven también buscó trabajo como camarera en la misma empresa naviera.

En 1911 pasa a la White Star Line (WSL, Línea de la Estrella Blanca), entonces una de las líneas navieras británicas más prominentes del mundo, que proporcionaba servicios de pasajeros y carga entre el Imperio Británico y los Estados Unidos.

Violet no tenía especial interés en trabajar para esta naviera, pues no le gustaba la ruta de navegación del Atlántico Norte, riesgosa por las condiciones meteorológicas, además de haber escuchado que los pasajeros que la tomaban eran extremadamente exigentes.



Britannic

Violet navegaba como enfermera a bordo del *Britannic* cuando este se hundió. Sobrevivió en gran medida, según ella misma aseguraba, gracias a su cabellera. Tenía 29 años.

Ni cuando niña, por tuberculosis, ni luego frente a tres desastres marítimos. La vida de Violet Jessop es un relato alentador de supervivencia.

No obstante, la joven de pelo castaño y ojos algo grises, algo azules, con marcado acento irlandés, aceptó la posición de camarera que la White Star ofrecía con mejor paga, sin imaginar que tres de sus embarcaciones marcarían de forma inusual y temible su destino: El *Olympic*, el *Titanic* y el *Britannic* fueron nombres que se acuñaron de manera irreversible en la historia de Violet Jessop.

LOS HECHOS

A principios del siglo xx, específicamente el 20 de septiembre de 1911, Violet Jessop, de 23 años, se encontraba a bordo del trasatlántico *Olympic*, cuando frente a las costas británicas, este choca con un buque de guerra, el *HMS Hawke* (HMS: Her Majestic Ship, el barco de Su Majestad).

El *Hawke* perforó el casco y dañó una hélice del *Olympic*, pero el suceso no provocó muertes y no impidió su regreso al puerto de Southampton. Curiosamente, el entonces capitán del *Olympic*, seis meses después, se encontraría al mando del tristemente célebre *Titanic*.

Violet continuó como camarera a bordo del *Olympic* y escritos de su puño y letra revelan que la chica era feliz en él y no tenía previsto cambiar de embarcación.

Sin embargo, con la salida del *Titanic*, familiares y amigos de Violet, impresionados por su lujo y suntuosidad, la convencieron de servir en el espectacular navío.

Violet se unió a la tripulación del que fue llamado «buque de ensueño», y fue una de las 23 mujeres que partieron en su viaje de inauguración. Harto conocido es el trágico suceso que abrazó a esta embarcación y a más de 1500 de sus pasajeros.

En el bote salvavidas 16, al que subió Violet obedeciendo órdenes, cuidó por horas a un bebé, que un oficial le había entregado, hasta ser rescatados.

Para Violet, una vez más, no había llegado la hora de decir adiós, y pasó a ser uno de los 704 supervivientes del naufragio.

La aterradora vivencia no amedrantó a Violet, quien continuó como camarera en la White Star Line.

En 1914 estalló la Primera Guerra Mundial y el trasatlántico de la WSL, el *Britannic*, que había sido lanzado al mar ese mismo año, fue adaptado a buque hospital en noviembre de 1915. En 1916 Violet se unió a la tripulación como enfermera de la Cruz Roja.

El 21 de noviembre, el *Britannic* navegaba por el Mar Egeo cuando una explosión submarina causó graves daños –versiones afirman que fueron torpedos alemanes, otras que el barco tropezó con una mina e hizo que se hundiese en menos de una hora.

Esta vez, los botes salvavidas fueron aspirados por las hélices. Violet se lanzó al mar desde uno de ellos y se golpeó la cabeza. El dicho popular de que «se salvó por los pelos» viene como anillo al dedo en esta narración, pues en opinión de la propia Violet, fue su abundante y larga cabellera la que permitió que, al tirar de ella, fuese salvada de perecer ahogada.

Murieron 30 de las 1066 personas que se encontraban a bordo, pero Violet nuevamente seguía en el mundo de los vivos.

CUARENTA Y DOS AÑOS EN EL MAR

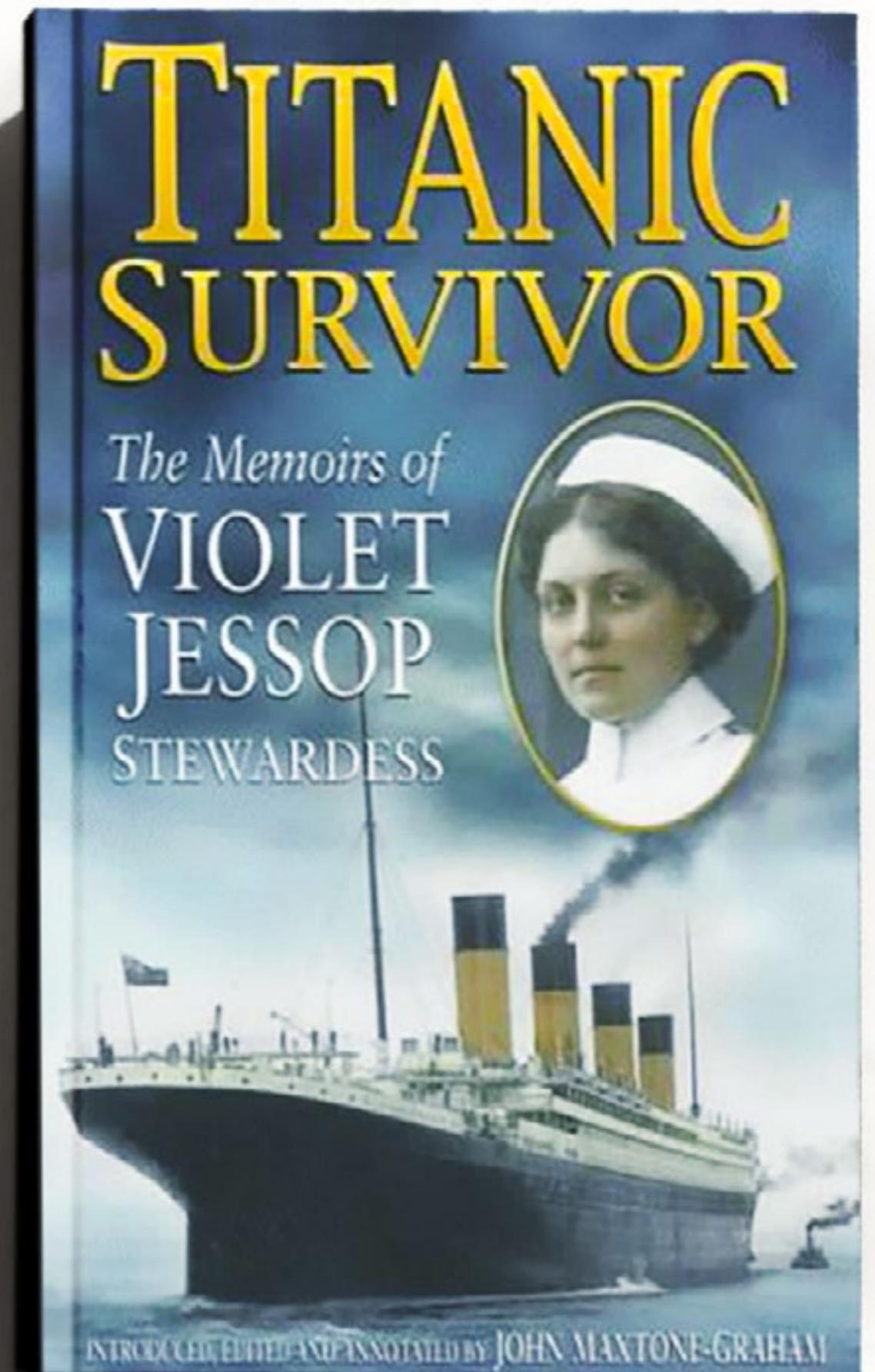
Violet navegó por muchos años. Felizmente, no tuvo que enfrentar otra contingencia a la altura de las ya vividas, y si fue una maldición desconocida la que la llevó a ser parte de tamañas calamidades, evidentemente también la acompañó una estrella de la buena suerte.

Muchos al hablar de ella solían llamarla «Miss Unsinkable»: la señorita insumergible, o más bien, la señorita que no podía hundirse.

Con casi 40 años Violet contrajo matrimonio con un marinero, pero la relación duró poco y no hubo hijos. Al finalizar la II Guerra Mundial, en 1945, ocupó un puesto de oficinista, pero en 1948 y con 61 años de edad, volvió a embarcarse.

Se retiró en 1950 después de 42 años dedicados al mar. Compró una casa en Great Ashfield, en el condado de Suffolk, al este de Inglaterra. Allí vivió hasta 1971, cuando, con 83 años, murió por una falla cardíaca.

Violet escribió sus memorias, pero fueron sus sobrinos los que se encargaron de publicarlas, a fines de los años 90; las memorias de Violet Jessop, la joven nacida en Argentina que tres veces escapó a las aguas que amenazaron con tragarla.



Violet Jessop fue azafata de los pasajeros de primera clase del Trasatlántico *Titanic*. Sus memorias sobre lo ocurrido constituyen un auténtico relato de una testigo de la tragedia.

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

ETEP

TRANSPORTE Y EQUIPOS PESADOS



CONTÁCTENOS

seski@etep.me.co
nicolas@etep.me.co

(+53) 76433117

(+53) 32097617

Encuentranos en

Paseo N.º 67, al 2.º y 3.º, Vibron Park, Arroyo Barrojo



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 PRODUCTOS 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.co
www.transimport.co

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

FOTOS Y VIDEO: CARLOS D. BALDARRAÍN FONTE



Soñar en GRANDE

EL MODELISMO SE HA CONVERTIDO EN SU PASIÓN: MOTIVO SUFICIENTE PARA SOÑAR EN GRANDE LO PEQUEÑO

lo pequeño

Lo vi crecer desde niño en nuestro querido Ciego de Ávila. No pude resistirme a entrevistarlo cuando encontré en las redes sociales una publicación con su trabajo. Y es que Carlos Dairon Baldarraín Fonte (Carlitos, como cariñosamente le llaman) se ha convertido en todo un apasionado del modelismo.

«Empecé viendo videos de juguetes de radio control en YouTube. Todo les funcionaba y eso me cautivó».

Pero su interés por las miniaturas fue más allá de la mera apreciación. Ante una problemática para cargar bolos de madera en la Empresa Forestal donde se desempeña como Ingeniero Agrónomo, encontró soluciones en las autocargas forestales y las desarrolló en prototipos a escala que luego fue perfeccionando.

«Lo hago porque me gusta la mecánica. Trato de que no me falte ni el más mínimo detalle: sistemas hidráulicos, house, luces, focos, espejos, extintores... Además, todo funciona».

Ya se suman a su colección una excavadora, un camión forestal, camiones recolectores de basura, ural y un camión europeo, una pala mecánica, un camión autocarga con la grúa atrás de la cabina, un tractor. En la mesa de trabajo cobra forma a escala una cargadora frontal. «Busco modelos, fotos y me empeño en hacerlo lo más semejante posible. Mientras más complejo sea el modelo al que me enfrento, más me motiva».

Y mi asombro y admiración crecieron al preguntar por los materiales que emplea: 100 % reciclables. «Utilizo plásticos, aluminio, todo reutilizable. Los sistemas hidráulicos, por ejemplo, son hechos con jeringuillas y tienen una fuerza capaz de levantar hasta una lata de refresco llena».

Hoy Carlitos disfruta cada ejemplar que resulta de la perfecta armonía de sus manos e ingenio. Observa, investiga, crea y perfecciona. «Siempre estoy soñando», afirma. Solo espero que siga soñando en grande para verlo crecer también aquí, en el arte de lo pequeño.



POR ERNESTO POSADA ESCOTO

El novedoso sistema se ha introducido recientemente en los autos de la Clase E y Clase S de la reconocida marca teutona Mercedes-Benz. El sistema de control utiliza una esterilla sensora de dos zonas integrada en el aro del volante para reconocer si el conductor lo sujeta con sus manos. Por tanto, ya no es necesario realizar movimientos del volante para señalar a los sistemas de asistencia a la conducción que estás en condiciones de controlar el vehículo. Su sensibilidad es tal que puede detectar al conductor que agarra con mayor o menor fuerza el aro del volante; incluso, el número de dedos que se emplean sobre este. Es por ello que si detecta un agarre mínimo (como prácticamente una caricia), el sistema central asume la conducción, detiene el vehículo en el arcén, y activa la llamada de emergencia automática. Esto supone un aumento claro del confort y la seguridad.

El nuevo volante capacitivo de Mercedes-Benz es un hito revolucionario desde este punto de vista. Se adapta perfectamente a las manos del conductor, muestra proporciones armoniosas en el airbag, los radios y el aro, y no hay ninguna irregularidad que moleste el tacto. Todos los paneles de mando están enrasados en la superficie de los radios, y los botones Touch Control están por primera vez separados, sin que pueda apreciarse ninguna junta. Su sensibilidad al tacto es tal que el conductor puede operar, de manera intuitiva, diferentes funciones al tocar o barrer con el dedo, tal como está acostumbrado a hacer en un smartphone.

En este sentido, Hans-Peter Wunderlich, director creativo de diseño de interiores en Mercedes-Benz, expresaba: «El diseño del volante es un mundo en sí mismo y un desafío muy especial que a menudo se subestima. Además del asiento, el volante es el único componente en el vehículo con el que tenemos contacto físico intenso. Las yemas de los dedos sienten pequeñas cosas que normalmente no notamos. Esta sensación háptica se envía al cerebro como retroalimentación y determina si nos gusta o no el automóvil».

Sin dudas continuará la introducción de avances tecnológicos en los nuevos diseños de volantes con el objetivo de mejorar el confort y la seguridad activa de los conductores en aras de ampliar y desarrollar la conducción autónoma.

NUEVO VOLANTE CAPACITIVO

HACE UN TIEMPO PUBLICAMOS, EN ESTA MISMA SECCIÓN, ALGUNOS AVANCES INTRODUCIDOS EN LOS VOLANTES DE LOS VEHÍCULOS HASTA LLEGAR AL CONOCIDO VOLANTE MULTIFUNCIONAL Y SU DESARROLLO. AHORA DAMOS UN PASO MÁS EN ESTE EMPEÑO MEDIANTE EL LLAMADO VOLANTE CAPACITIVO: UNA NUEVA GENERACIÓN DE VOLANTES CON SENSORES CAPACITIVOS PARA RECONOCIMIENTO HANDS-OFF

AGUA EN EL ACEITE DE MOTOR: ¿POR QUÉ NO DEBEN MEZCLARSE?

CUALQUIER LUBRICANTE DEBE TRABAJAR LIMPIO, SECO Y FRESCO. EN UN MOTOR ESTO IMPLICA ESPECIAL IMPORTANCIA POR SER UN ELEMENTO CRÍTICO Y MUY COSTOSO

POR ALEXIS VEGA

Puede decir con confianza que, luego de las partículas metálicas, el agua es el peor contaminante. No importa que sea limpia o sucia, si se mezcla con su aceite de motor será un desastre, aunque este fenómeno suele verse como algo normal.

¿QUÉ PROVOCA EL AGUA?

El agua puede ocasionar daños físicos y químicos al aceite e impedirle trabajar de manera eficaz. Pero también destruye partes de la máquina.

Al lubricante, o bien le sube la viscosidad o, en el peor de los casos, crea emulsiones estables con viscosidad aparente. ¿Qué es esto? Si la mides en reposo es mayor que la que lleva tu motor, pero cuando arrancas, baja. Eso es particularmente malo porque la película pierde resistencia.

Además, puede incrementar su tasa de oxidación hasta 10 veces, lo que quiere decir que ahora el aceite durará mucho menos (más gastos para ti). Esto pasa porque reacciona con los aditivos antioxidantes y antidesgaste que tienen la misión de proteger las piezas y alargar su vida. El agua los convierte en ácidos y sedimentos que atacan las superficies de tu motor.

Por si fuera poco, también «lava» a los aditivos detergentes y dispersantes -que combaten los ácidos de la combustión y a los inhibidores de herrumbre. ¿Qué crees que sucederá si el aceite no puede defenderse? Pérdida en su desempeño, lodos, lacas, barnices...

Con esto, la máquina sufre. La corrosión se abre paso ante el aumento de acidez, el desgaste se incrementa; con la suciedad y las deposiciones los filtros se saturan y la transferencia de calor se afecta. Literalmente, puedes taponar un conducto de lubricación y fundir tu motor. Una desastrosa reacción en cadena.

¿CÓMO EVITAR SU ENTRADA?

Siempre existirá agua condensada del ambiente, por eso mantenga resguardados los bidones y vasijas que sirven para el trasiego de aceite. Obtenga su lubricante de un proveedor fiable como CUBALUB, que tenga un sistema de control de calidad eficaz, evitando que el producto nuevo llegue a sus manos contaminado.



A veces los recipientes son lavados con agua para luego servir el motor. Esto es un error: trate de enjuagar siempre con un solvente o con el mismo aceite que va a añadir y evite hacerlo además con kerosina, gasolina o diésel, pues son otros contaminantes.

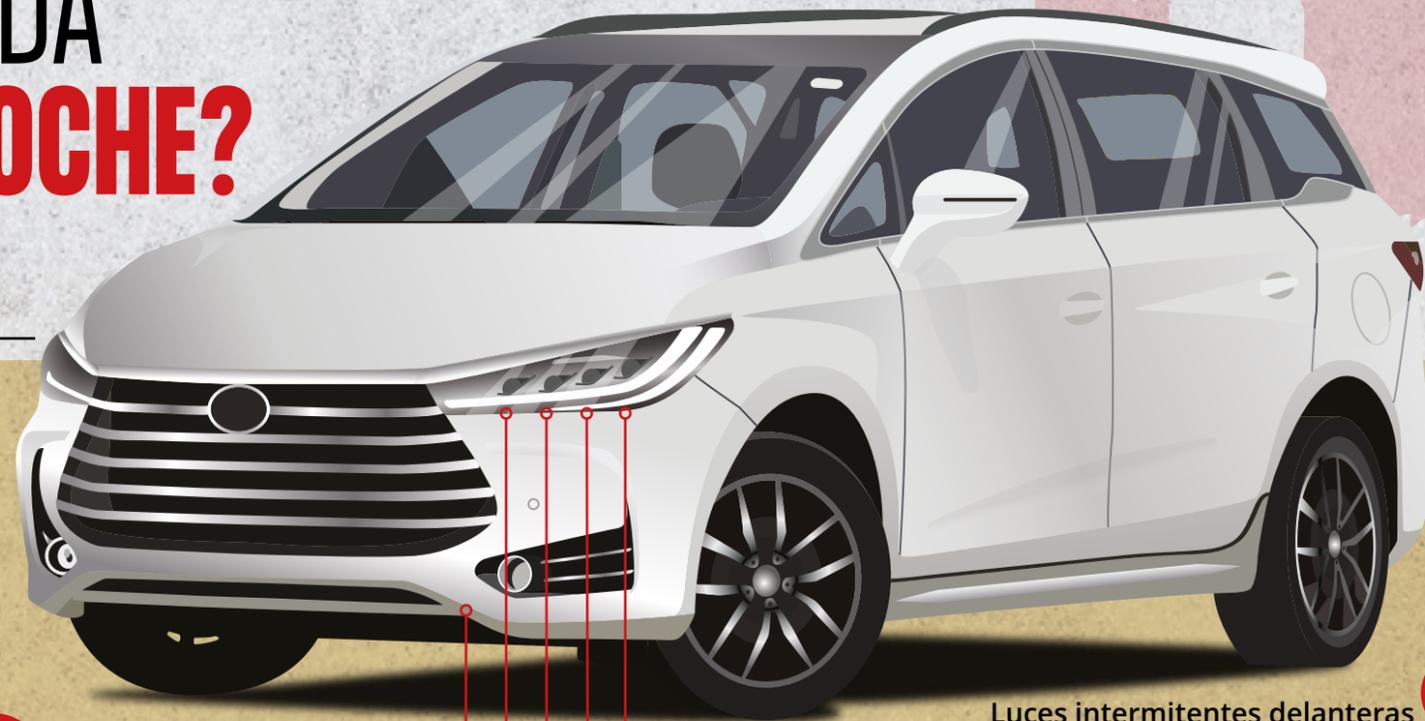
El agua también puede entrar cuando llueve o cruzamos zonas inundadas. Si tiene un motor estacionario, protéjalo de la intemperie. Al lavar, debemos tapar con nylon el tapón roscado en la tapa de los balancines. Otras causas se asocian con elementos averiados: fisura en las camisas de los cilindros, enfriadores, roturas en sellos, retenes, etcétera.

EN RESUMEN

Mientras menos humedad tenga su lubricante, mejor. Si en algún momento la detecta, busque la causa raíz y corríjala. Luego de arreglada, no corra riesgos: realice un *flushing* y ponga aceite nuevo. Con un aceite seco gana en fiabilidad, ahorra tiempo y dinero.

¿REALMENTE CONOCES EL USO DE CADA LUZ EN TU COCHE?

POR REBECA VALDÉS ESPINOSA



TIPS

Luces traseras (marcha atrás, frenado, posición y niebla)

Luces intermitentes traseras

DISTANCIA DE ILUMINACIÓN SEGÚN TIPO DE LUZ



Luces delanteras de niebla

Luces intermitentes delanteras



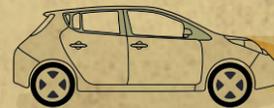
Luces de carretera



Luces de cruce

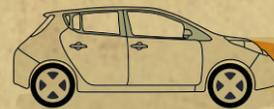


Luces de posición



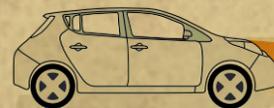
60 m

LUCES HALÓGENAS



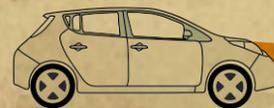
90 m

LUCES DE XENÓN



300 m

LUCES LED



600 m

LUCES LÁSER

Si te debes detener, deberán estar encendidas para que seas visible. ¡Atención! Estas luces no sirven para circular solo con ellas, ya que no iluminan lo suficiente en carretera.

Luz corta: son las luces que debes encender de noche, también al pasar por túnel, o en cualquier hora del día que haya baja visibilidad por neblina, lluvia, nieve, polvo o humo. Como su iluminación no encandila ni molesta a otros choferes, se recomienda en algunos países usarlas también de día, así serás aún más visible para otros autos.

Luces altas o largas: también son conocidas como «Luces de carretera», ya que, justamente, se utilizan de noche y en carreteras poca iluminadas. ¡Ojo! Debes cambiar a las luces cortas si deslumbras a otros conductores, ya sea los que vienen en el sentido contrario o los que van por delante de ti y les llega el reflejo a través de los espejos retrovisores. Si las luces son de alógeno, tienen un alcance 60 m, aproximadamente; pero si son de xenón, hasta los 90 m. Incluso las más modernas led pueden iluminar hasta los 300 m de distancia.

Luz de estacionamiento: es la utilizada para señalar la presencia de un vehículo estacionado en la carretera o borde de un camino insuficientemente iluminado.

Antes de salir a la calle, debes cerciorarte que las luces de tu auto funcionan y revisar todos los componentes de iluminación, luces traseras, de freno e intermitentes.

Un conductor debe saber qué luz encender en cada momento e interpretar los cambios de luces en los demás choferes.

El sistema de luces de un automóvil es de gran importancia, pues permite ver cuando tenemos baja visibilidad, ¿pero realmente sabes el uso de cada una en tu coche?

Las luces sirven para ver y ser visto. Corresponde estar conscientes de que los diferentes tipos de luces tienen una función de comunicación que todos los que manejan debemos conocer.

Luces de posición: son las básicas, las que siempre van encendidas cuando activamos las luces bajas, altas o los neblineros. Su función es indicar la situación y el tamaño del coche.



CARGA Y PASAJE

EL FUTURO AVIÓN SUPERSÓNICO MACH 3

ESTA AERONAVE, QUE MIRA AL FUTURO, VIAJARÁ A TRES VECES LA VELOCIDAD DEL SONIDO Y SERÁ UTILIZADA PARA VUELOS COMERCIALES DE LAS LÍNEAS AÉREAS

POR WILLY HIERRO ALLEN

El tercer avión supersónico de pasajeros en la historia de la aeronáutica, fabricado en serie, está en camino. Primero fue el *Tu-144*; el segundo y más famoso fue el *Concorde*, que voló durante 27 años. Finalmente, ambos quedaron en tierra por su baja rentabilidad, caros mantenimientos y otras dificultades.

Además del *Tu-144* soviético y el *Concorde* franco-británico, Norteamérica creó dos proyectos: el *Boeing 2707* y el *Lockheed L-2000*. El primero fue el más favorecido; sin embargo, nunca se construyó ni siquiera un prototipo. El segundo solo quedó en la aspiración. Y ninguno de los dos supersónicos estadounidenses voló jamás.

La aeronáutica tiene, entre sus «asignaturas pendientes», que las aeronaves supersónicas comerciales disminuyan los tiempos de vuelo entre grandes ciudades y hagan de nuestro mundo una «aldea cada vez más pequeña». Ahora está en marcha un nuevo proyecto: el Mach 3, más rápido y más soñador que sus antecesores.

El Mach 3 espera viajar a unos 3 700 km/h: será más rápido que los míticos *Tu-144* (Mach 1 y 2), entre 1000 y 2000 km/h, y el *Concorde* (Mach 2.04), alrededor de 2 500 km/h. Lo lleva a cabo Virgin Galactic Holdings Inc., una compañía que proyecta los viajes aeroespaciales y cuenta con su propia constructora de aviones.

Virgin Galactic fue fundada en 2004 por el empresario británico Richard Branson, quien ya era propietario, desde los años 80 del siglo pasado, de la aerolínea Virgin Atlantic, una empresa que comenzó a dar vuelos entre el Reino Unido y las Islas Malvinas desde 1982. La propulsión del Mach 3 está a cargo de Rolls-Royce.

En agosto del año pasado (2020) ya fue presentada la primera etapa del diseño de esta aeronave supersónica. El diseño del prototipo acaba de pasar las revisiones de la Mission Concept Review de la NASA. Sin embargo, a Virgin Galactic y Rolls-Royce les queda por definir los materiales adecuados para el veloz avión, pues hay que tener en cuenta las altas tensiones y las temperaturas por la velocidad, así como el rozamiento del avión con la atmósfera. Asimismo, es preciso reducir el ruido que genera todo supersónico al cruzar la barrera del sonido. Fue justamente ese ruido lo que privó al *Concorde* de volar sobre las ciudades a su velocidad máxima. Solo podía hacerlo cuando ya sobrevolaba el Atlántico.

A todo ello hay que agregar, por supuesto, que el emprendimiento sea rentable. Y un aspecto que no se debe olvidar es la capacidad total de la aeronave. Según precisó la compañía, dispondrá entre 9 y 12 asientos o entre 9 y 19, en dependencia de la configuración escogida (en el *Concorde* viajaban 128 y en *Tu-144*, 140).

Aunque transcurrirá algún tiempo antes de ver volar al Mach 3, ya se ofrecen algunas expectativas muy favorables. La aeronave podrá volar a unos 3 700 km/h a una altura de 20 000 m, por lo que viajar de Londres a Nueva York serían solo 90 minutos. Además, no necesitaría de ningún aeropuerto especial para operar.

Asimismo, la cabina podría personalizarse de acuerdo con los requerimientos de cada cliente, incluido el reacondicionamiento de las plazas a bordo, con los tipos *Business* o *First Class*. Por otra parte, el avión estaría disponible para ser utilizado como parte de la flota comercial de cualquier aerolínea o por propietarios que tengan su aeronave privada.



TREN AL VACÍO

¿DE NUEVO CHINA?

MÁS ALLÁ DE LO ALCANZADO EN ALTAS VELOCIDADES FERROVIARIAS Y EL USO DE TRENES MAGLEV, LA R. P. CHINA CONSIDERA LA EXPLOTACIÓN DE UN SISTEMA MOVIDO A TRAVÉS DE TUBOS AL VACÍO

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

A fines del siglo XIX se había manejado una idea sobre esta tecnología cuando en 1888 Michael Verne, sobrino del famoso Julio Verne, presentaba la novela *Un expreso del futuro*, donde una cápsula se movía a 1 800 km/h dentro de un tubo neumático submarino a través del océano Atlántico. En 1906 y 1909, respectivamente, Robert Goddard (EE. UU.) y Boris Weinberger (Rusia) escriben sobre el transporte al vacío, aunque aún sin avances prácticos.

No es hasta 1970 que vuelve a considerarse el tema a profundidad. Es Robert M. Salter, de la firma RAND, quien nuevamente y considerando el desarrollo tecnológico del momento, lanza la ambiciosa propuesta de un subway transcontinental capaz de hacer el viaje Los Ángeles - New

York en una hora y a una velocidad de 4 800 km/h. La tecnología necesaria y el altísimo costo de la obra fueron decisivos para el abandono del proyecto.

Durante las décadas del 80 y 90 del pasado siglo, nuevamente se trató de impulsar un sistema de este tipo, pero sin resultados tangibles. En 2001, James R. Powell, uno de los inventores del sistema MAGLEV, propone un tubo al vacío para lanzamientos espaciales, donde el vehículo a utilizar alcanzaría entre 14 300 y 31 500 km/h, en sustitución de los actuales lanzamientos coheteriles. El túnel para su enterramiento sería en la Antártica, dado el menor costo de labor con relación a la roca.

En agosto de 2013, Elon Musk, el CEO de la automotriz TESLA (autos eléctricos) y Space X (naves espaciales reusables), publica el documento *Hyperloop Alpha*, y propone una vía con esa tecnología para enlazar Los Angeles con el área de la bahía de San Francisco.

Ya en julio de 2018 se informa que la Hyperloop Transportation Technologies (HTT) ha firmado un acuerdo con la Tongren Transportation & Tourism Investment Group de la provincia China de Guizhou para construir una vía de pruebas de 10 km. Su fin era crear un sistema que transportaría carga y pasajeros en cápsulas, a una velocidad de 1000 km/h, mediante el uso de tubos presurizados que mantendrían un coeficiente de fricción de casi cero.

De resultar positivas las pruebas, una de las primeras rutas a establecer sería la conexión de la ciudad de Tongren con Guiyang, la capital provincial de Guizhou: una distancia de alrededor de 400 km. El tiempo de transportación actual se reduciría de una hora de vuelo o cinco horas por carretera, a solo 20 minutos.

Habría que ver todo lo anterior en el escenario que ha creado la COVID-19 en el mundo, aunque China ha demostrado otras veces que la realidad puede superar la ficción.





EL YATE A MOTOR DEL AÑO FUE PARA EL DAR

EL MEGA-YATE *DAR*, DE OCEANCO, SE LLEVÓ EL PREMIO AL «YATE A MOTOR DEL AÑO» (2019) EN LOS WORLD SUPERYACHT AWARDS. AQUÍ SE LO TRAIGO. DISFRÚTELO

POR WILLY HIERRO ALLEN

En la esfera marítima, hay un sector de la ingeniería naval en el cual el límite lo ponen la imaginación y buen gusto de los diseñadores, más allá de costos y deseos: los súper yates. Ahora mismo, entre los más espectaculares que navegan está *DAR*, el súper yate con mayor número de lauros de los últimos tiempos.

Cuando en mayo de 2019 se celebró en Londres la 14 edición de World Superyacht Awards, evento anual organizado por la revista británica *Boat International*, en colaboración con la marca de yates de lujo Oyster, *DAR* se ganó el Premio al «Yate a Motor del Año».

En esta cita, un reconocido y selecto equipo de jueces, profesionales en la esfera marítima, se reúne para analizar y reconocer a los mejores navíos construidos el año anterior. *DAR* ha ganado, además, el Premio al «Yate del Año» del Cannes Yachting Festival, evento que se reúne anualmente para elegir lo mejor en yates.

Se destaca por su superestructura terminada completamente en vidrio reflectante, lo cual ofrece impresionantes vistas desde su interior hacia proa, popa y estribor. Es un yate elegante y deportivo.

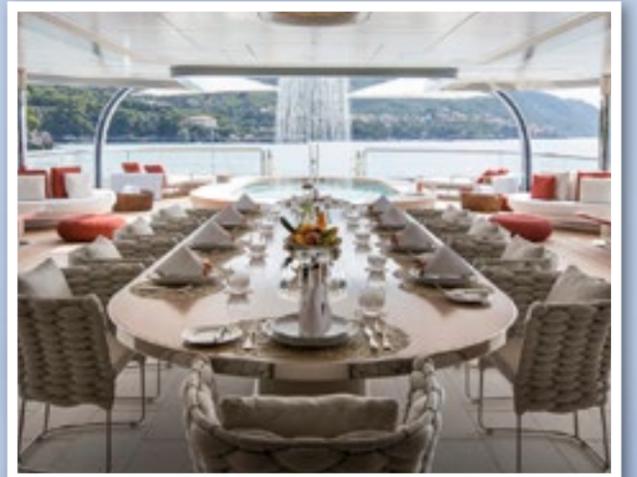
Fue diseñado exteriormente por el portugués Luiz de Basto, al tiempo que la Azure Naval Architects y el propio astillero holandés Oceanco, desarrollaban de conjunto la ingeniería. Mientras que el diseño interior, por su parte, estuvo a cargo de Nuvolari & Lenard.

El *DAR* es el primer yate construido en Holanda que recibe la nota Integrated Bridge System (IBS) del Lloyd's Register. Su puente está provisto de una serie de pantallas y módulos interconectados, de manera que se centraliza la información de navegación, propulsión y control, así como la monitorización del yate. Todo ello incrementa la seguridad y eficiencia en la gestión marinera.

Sus atrevidas y estilizadas líneas le confieren uno de los diseños náuticos más osados de la actualidad. Para su construcción se emplea como referente la morfología del tiburón, lo que le otorga el apodo de «Shark Project».

Fabricada por la naviera neerlandesa Oceanco, es una poderosa embarcación de 90 m de eslora por 14 m de manga, capaz de alcanzar 20 nudos (37 km/h). Tiene espacio para alojar a 14 invitados en sus siete camarotes, además de contar con plazas para acoger a 31 tripulantes a bordo. Pero hay más.

Según la revista *Forbes*, Ziyad Manasir, dueño de la envarcación, declaró: «Mis dibujos iniciales parecen un concepto futurista, pero ahora es un yate muy real debido a su posible ejecución, gracias a la tecnología avanzada del equipo de ingenieros de la Oceanco, así como la visión de su experimentado propietario y todo su equipo». El *DAR* es una obra de arte de la ingeniería naval moderna.



EMCARGA LIDERANDO LAS CARGAS



PRESTAMOS
SERVICIOS
PORTODA
CUBA



SERVICIOS

A PERSONAS JURÍDICAS Y NATURALES

- Carga general
- Servicio expreso
- Carga especializada de alcoholes y aguas
- Carga especializada de congelados
- Servicio especializado de vagón
- Servicio de mudanza local (La Habana)

 Avenida independencia No. 867, entre Sta. Ana  + (537) 879 9018, + (537) 879 0913
y Cuchillo de Ayestarán, Plaza, La Hababna.  leticia@emcarga.transnet.cu

IVECO TRAKKER HI-LAND

Suramérica puede
trabajar duro

IVECO LANZA EN SURAMÉRICA EL TRAKKER HI LAND, ORIENTADO A SECTORES DE MINERÍA, CONSTRUCCIÓN, CAÑA DE AZÚCAR Y MADERA, CON HASTA 500 CV Y CONFIGURACIONES 6×4 Y 8×4



POR JORGE ESTÉNGER WONG

Robusto, potente y con las prestaciones propias de este siglo XXI, el nuevo Trakker Hi-Land es ideal para trabajar fuera del pavimento, en condiciones desfavorables o en trazados con esporádicos itinerarios de ruta. Este camión es sinónimo de capacidad de carga y robustez.

Tanto en su versión de cabina corta como de cabina larga, el nuevo Trakker Hi-Land fue concebido para mejorar la comodidad de la conducción, una característica fundamental para la productividad y la seguridad del transportista.

Con una imagen europea, el camión de Iveco trae ingeniería de avanzada y alto confort, ergonomía, confiabilidad y performance.

Para solventar la movilidad en las condiciones para las que se propone, el camión confía en la gama de motores Cursor, de FPT Industrial, los cuales se han convertido en un punto de referencia en cuanto a resistencia, mantenimiento y bajos costos.

Dependiendo de las aplicaciones, estos motores consumen entre un 2% y un 5% menos en referencia a su versión Euro 3. Partiendo del motor Cursor 13 de 440 o 480 CV y 2200 Nm de par motor, el vehículo llega hasta la versión de 500 CV de ese motor.

Esta planta de fuerza puede estar acoplada a dos configuraciones de ejes: el 6x4, rígido o tractor, y la versión 8x4, fabricada directamente en Europa e importada a Suramérica. En cuanto a su capacidad, la versión rígida puede cargar hasta 41,5 t y tiene una capacidad de arrastre de 132 t. Asimismo, en su configuración Tractor, cuenta con una capacidad máxima de tracción de arrastre de 132 t.

El nuevo extrapesado de la marca cuenta, además, con un kit de protección electrónico que permite un ralentí prolongado para operaciones en lugares de trabajo donde los vehículos deben permanecer largas horas en esta condición. Además, el vehículo ofrece caja automatizada de 16 velocidades Eurotronic y, opcional, caja manual.





DEPORTES

LA CARRETA

más SALVAJE Y LOS GANADORES DE 2021

UNA FERROZ COMPETENCIA AUTOMOTRIZ, DE MILES DE KILÓMETROS, POR COMPLEJAS ZONAS DESÉRTICAS POCO TRANSITABLES QUE PONE A PRUEBA A HOMBRES Y MÁQUINAS

POR WILLY HIERRO ALLEN

Este 2021, el Rally Dakar se llevó a cabo entre el 2 y el 15 de enero y, por segundo año consecutivo, en Arabia Saudita, Medio Oriente. Es la tercera vez que se realiza dentro de los límites de un solo país. Las dos anteriores fueron en Perú (2018 y 2019), en Latinoamérica.

Esta vez el Rally recorrió 7 658 km por zonas desérticas, de los que 4 778 km fueron cronometrados (velocidad). En esta 43 edición, para mayor seguridad de los pilotos, se crearon las «zonas lentas», tramos peligrosos

cuya velocidad estuvo limitada a 90 km/h y que tuvieron, además, alertas sonoras en lugares críticos. En 2020 hubo dos fallecidos.

El piloto francés Stéphane Peterhansel, apodado Monsieur Dakar, quien sumó su victoria número 14 (6 de ellas en motos y el resto en autos), quedó primero en Autos. Corrió con un Mini de la escudería X-Raid Mini JCW Team y su copiloto fue el también francés Edouard Boulanger. En el podio le acompañaron el piloto qatari Nasser Al-Attiyah, con su copiloto francés Matthieu Baumel, de Toyota Gazoo Racing (segundo lugar); y el piloto Carlos Sainz con su copiloto Lucas Cruz, ambos españoles, con el otro Mini del equipo X-Raid Mini JCW Team (tercer lugar).

En Motos: el piloto argentino Kevin Benavides, con un Honda, se alzó con la victoria por el Monster Energy Honda Team. En segundo lugar quedó, también con Honda, el piloto norteamericano Ricky Brabec. El piloto británico Sam Sunderland, con una KTM de la escudería Red Bull KTM Factory Team, subió en tercero.

La categoría de Camiones fue dominada por Kamaz, toda una leyenda en el Dakar. La victoria para el equipo ruso Kamaz-Master, compuesto por el piloto ruso Dmitry Sotnikov y sus compañeros Ruslan Akhmedeev e Ilgiz Akhmetzianov. Asimismo, subieron al podio el piloto Anton Shibalov y sus camaradas Dmitrii Nikitin e Ivan Tatarinov (en segundo lugar), y el piloto Airat Merdeev junto a Dmitry Svistunov y Akhmet Galiautdinov (en tercero): todos de Kamaz-Master. Un podio completo de camiones y personal ruso.

Por su parte, en Quads (motos de cuatro ruedas) se llevó las palmas el piloto argentino Manuel Andujar; en la categoría SVS, el binomio chileno formado por Francisco López Contardo y Juan Pablo Latrach Vinagre. Finalmente, en la nueva categoría de Clásicos, resultó vencedor el duo francés integrado por Marc Douton y Emilien Etienne.





¿Cómo nació el Dakar?



Cuenta la leyenda que el corredor de motocicletas off-road francés Thierry Sabine se perdió en diciembre de 1977 en el desierto Teneré de Costa de Marfil, en el África occidental, mientras competía (estaba en cuarto lugar) en el Rally Abiyán-Niza, con su Yamaha XT 500. En aquel tiempo no había GPS y los pilotos solamente disponían de brújula, mapa e intuición.

Solo y perdido en una inhóspita zona arenosa con pequeñas montañas, armó, con piedras, una cruz gigante en el suelo con la esperanza de ser visto desde el aire. Y así ocurrió. Un avión del equipo de organización del Rally, pilotado por su compatriota francés Jean Michel Siné, lo avistó y rescató milagrosamente.

Poco después, Thierry Sabine contó que, mientras esperaba un milagro, el desierto lo marcó profundamente y desarrolló en él un instinto y una sensibilidad muy particulares, sobre todo, unos deseos insuperables de volver. Efectivamente, involucró dos años después con 90 motos, 80 autos y 12 camiones!

Así nació el Rally París-Dakar, el 26 de diciembre de 1978, en París, cerca de la Torre Eiffel. En dos continentes, recorrió unos 10 000 km en 16 días, para finalizar en las playas de Dakar, capital de Senegal, en África, a donde llegaron solo 74 vehículos de los 182 participantes, tras competir en la carrera más dura y salvaje del mundo.

Thierry Sabine, que entonces tenía 29 años, se le considera el inventor del Rally más famoso del mundo, pero ¿cómo lo logró? Dicen que no más que aterrizó en Francia, comenzó a desarrollar su sueño con su primera esposa, Diane Thierry-Mieg (modelo y actriz), y un grupo de amigos. La inscripción a este primer París-Dakar costaba un dólar (4,5 francos).



¿Qué sabemos de Thierry Sabine?



Nació el 13 de junio de 1949 en Neuilly-sur-Seine, un barrio metropolitano de París. Su familia no tenía apremios económicos, pues su padre era dentista y su madre una reconocida anticuaria. Siempre mantuvo estabilidad social. Fue amante del deporte en general, se destacó en actividades ecuestres y en fútbol rugby. Pero pronto empezó su amor por el deporte motor, tanto automovilismo como motociclismo.

Debutó en el automovilismo (1973) al participar en el Rally de Montecarlo con un Renault Alpine A110 1600 y, en 1975 y 1976, en las 24 Horas de Le Mans con un Porsche 911 Carrera. Sin embargo, su gran pasión eran las carreras de motos, en especial la modalidad off-road.

El creador del Dakar, Thierry Sabine, pierde la vida el 14 de enero de 1986. El helicóptero en que viajaba enfrentó una tormenta de arena y chocó con una duna del desierto cuando supervisaba el Rally ese año. Falleció el que lo creó, pero el Rally siguió vivo bajo la dirección de Gilbert Sabine, padre de Thierry. En el desierto de Teneré existe un árbol con una placa con su nombre, a modo de homenaje.

LOS AVATARES Y SORPRESAS DEL DAKAR

Aunque continúa llamándose Rally Dakar (o como se tituló originalmente Rally París-Dakar), ya ni sale de París ni termina en Dakar. En 1992, el

Dakar atraviesa el continente africano de extremo a extremo y llega a Ciudad del Cabo en Sudáfrica, cruza por once países y recorre unos 12 500 km.

Para el año 1995, el Dakar no parte de París, Francia, sino de la ciudad de Granada, en España. En el 2000, se despidió del siglo xx y pone rumbo a Egipto, para concluir en una de las siete maravillas del mundo antiguo: la pirámide de Keops, en Guiza. Y en 2001 se corre el último Rally París-Dakar, con salida de Francia.

Pero la sorpresa la da una mujer piloto a bordo de un Mitsubishi 4x4, Jutta Kleinschmidt, quien hizo su primer Dakar, en 1988, tripulando una moto. En 2001 gana el Rally París-Dakar en la categoría de Autos para ser, además, la única mujer que ha logrado tal victoria en la historia de esta ruda carrera.

En 2008, la víspera de la salida del Dakar desde Lisboa, Portugal, este Rally canceló su edición 30 debido a las amenazas terroristas detectadas por las autoridades francesas. Pero, al año siguiente (2009), se mudó a América Latina para competir ahora por tierras argentinas y chilenas.

Después de cubrir tres circuitos en bucle, con salida y meta en Buenos Aires, se diseña una nueva ruta en 2012, lineal, con remate a orillas del océano Pacífico, en la ciudad de Lima, capital del Perú. En 2014, Bolivia se convierte en el país número 28 que recibe el Dakar y es el Altiplano la nueva pista a recorrer.

Un elemento diferente hay que vencer en esta carrera: la altitud, la cual afecta tanto físicamente al personal como al rendimiento de los vehículos.

En 2020, tras once ediciones corridas en Suramérica, el Dakar viaja al Oriente para rodar en el mayor país de la península arábiga: Arabia Saudí, donde se ha competido en estos dos últimos años (2020 y 2021).

CALENDARIO DE CARRERAS Y CIRCUITOS 2021

POR LEO ALLEN

En el calendario de la temporada 2021 del Campeonato del Mundo de MotoGP, todavía quedan dos fechas por definir: el Gran Premio de la Argentina, que se corre en el Autódromo Termas de Río Hondo; y el Gran Premio de las Américas (EE UU), suspendido el año pasado, que se corre en el Austin, Texas.

Este año se incluye oficialmente el Gran Premio de Portugal, en Algarve International Circuit de Portimao, que tras debutar en MotoGP el pasado 2020 como prueba final, estaba como reserva en el primer calendario de 2021. Ahora mismo, el calendario solo cuenta con 19 GP (Gran Premio), al tiempo que el Mandalika International Street Circuit, de Indonesia, se ofrece como reserva.

Sin embargo, como se especifica que el máximo de carreras será de 20, entonces, de no haber cancelaciones, resultaría imposible que entraran Argentina y E.E. U.U., porque entonces serían 21. Alguna quedaría fuera. Y como es habitual, las carreras en Qatar (ambas) serán de noche. El GP de Finlandiade butará en MotoGP este 2021.

EL CALENDARIO DE ESTE AÑO TIENE, DE MOMENTO, 19 CARRERAS, AUNQUE SE ANUNCIA UN MÁXIMO DE 20. AÚN QUEDAN DOS GRANDES PREMIOS SIN FECHA



PAÍS	CIRCUITO	FECHA
Qatar	Losail International Circuit	28 MAR
Doha	Losail International Circuit	04 ABR
Portugal	Algarve International Circuit	18 ABR
España	Ángel Nieto, Jerez	02 MAY
Francia	Le Mans	16 MAY
Italia	Mugello	30 MAY
Catalunya	Circuit Barcelona-Catalunya	06 JUN
Alemania	Sachsenring	20 JUN
Países Bajos	TT Circuit Assen	27 JUN
Finlandia	Kimi Ring	11 JUL
Austria	Red Bull Ring – Spielberg	15 AGO
Gran Bretaña	Silverstone	29 AGO
Aragón	MotorLand	12 SEP
San Marino	Misano - Marco Simoncelli	19 SEP
Japón	Twin Ring Motegi	03 OCT
Tailandia	Chang International Circuit	10 OCT
Australia	Phillip Island	24 OCT
Malasia	Sepang International Circuit	31 OCT
Comunidad Valenciana	Comunidad Valenciana Circuit Ricardo Tormo	14 NOV





CALENDARIO DE CARRERAS Y CIRCUITOS 2021

LA FÓRMULA 1, CATEGORÍA REINA DEL AUTOMOVILISMO MUNDIAL, TRABAJÓ DURO Y YA TIENE EL CALENDARIO 2021, ASÍ COMO EL INICIO DEL CAMPEONATO DE ESTE AÑO

POR LEO ALLEN

El señor Stefano Domenicali, nuevo CEO de la Fórmula 1 (F1), presentó el calendario 2021 actualizado: «Ha sido un comienzo de año muy ocupado en la F1 y nos complace confirmar que el número de carreras previstas para la temporada se mantiene sin cambios.

»La pandemia mundial aún no ha permitido que la vida vuelva a la normalidad, pero demostramos en 2020 que podemos correr con seguridad como el primer deporte internacional que regresa y tenemos la experiencia y los planes para cumplir con nuestra temporada.

»Es una gran noticia que ya hayamos podido acordar una fecha modificada para el Gran Premio de Australia en noviembre y que sigamos trabajando con nuestros

colegas chinos para encontrar una solución para correr allí en 2021 si algo cambia».

Y concluye: «Estamos muy contentos de anunciar que Imola regrese a la temporada 2021 y sabemos que nuestros fans estarán esperando el regreso de la F1 después del descanso invernal y nuestro nuevo inicio de temporada en Bahrein.

»Obviamente, la situación del virus sigue siendo cambiante, pero tenemos la experiencia de la temporada pasada con todos nuestros socios y promotores para adaptarnos en consecuencia y con toda seguridad en 2021».

La Fórmula 1, la FIA (Federación Internacional de Automovilismo) y los equipos han acordado hacer las pruebas previas al inicio del campeonato 2021 en Bahrein, del 12 al 14 de marzo. Será el circuito de Sakhir-Bahrein, el cual acogió por última vez un test de pretemporada en 2014.

Esta elección implica que los equipos tendrán más problemas logísticos, dado que el circuito está lejos. Lo bueno es que los coches se quedarán ya allí para el inicio del campeonato, por lo que los mecánicos podrán quedar trabajando en los garajes durante el tiempo acordado entre el final de las pruebas e inicio del campeonato.

PAÍS	CIRCUITO	FECHA
Bahréin	Sakhir	28 MAR
Italia	Imola	18 ABR
PENDIENTE DE CONFIRMACIÓN		02 MAY
España	Montmeló	09 MAY
Mónaco	Montecarlo	23 MAY
Azerbaiyán	Bakú	06 JUN
Canadá	Montreal	13 JUN
Francia	Paul Ricard	27 JUN
Austria	Spielberg	04 JUL
Inglaterra	Silverstone	18 JUL
Hungría	Hungaroring	01 AGO
Bélgica	Spa	29 AGO
Holanda	Zandvoort	05 SEP
Italia	Monza	12 SEP
Rusia	Sochi	26 SEP
Singapur	Marina Bay	03 OCT
Japón	Suzuka	10 OCT
E.E. U.U.	Circuito de Las Américas	24 OCT
México	Hermanos Rodríguez	31 OCT
Brasil	Interlagos	07 NOV
Australia	Albert Park	21 NOV
Arabia Saudí	Yeda	05 DIC
Abu Dabi	Yas Marina	12 DIC





**Guía
de SERVICIOS**



DILLY·DILLY
BAR - RESTAURANTE



Calle 30 N.º 2714, entre 27 y 29, Playa.
+53 7209 4298 / +53 5511 9492



Taller de David Electricidad Automotriz

Todo tipo de accesorios

RAPIDEZ, CALIDAD & GARANTÍA



Defección
Reparación
Comprobación
Motores de Arranque
Alternadores

27 años de experiencia

TDEA, Taller de electricidad automotriz con más de 27 años de labor ininterrumpida. Nuestros servicios son contratados por empresas, cooperativas y personas naturales.

Empleamos las más nuevas y emergentes tecnologías de comprobación, limpieza, horneado y arenado para la defección y reparación del equipo.

Dotado de un colectivo laboral que tiene como objetivo optimizar el rendimiento de alternador y motor de arranque en explotación.

Esto dará como resultado alargar su vida útil y evitar futuras fallas mecánicas o eléctricas en su funcionamiento.



Si desea saber más de TDEA y está interesado en nuestros servicios, visítenos en:

@ davidelectricistauto@gmail.com
www.tdea93.com

+53 (5) 800 16 16
+53 (7) 267 83 33
+53 (7) 262 63 88

Calle 25 B, e/ 120 B y 122,
Marianao, La Habana, Cuba.



Jaller BARRIOS-ILEN SOLUCIONES INTEGRALES PARA DAEWOO TICO



Calle 150 A, e/ 235 y 237, N.º 23515. Bauta. Reparto Yumurí.
(53)047 37 2810 • (53)5 264 9702 • (53)5 248 2608



WENCHIMPORT

Taller automotriz especializado en clima

+53 5284 4546 / +53 5429 4954

Calle 6, entre 100 y 7.ª, Boyeros.

Disgnósticos / Soluciones generales / Mantenimiento / Reparación de compresores

AAA
Auto Adornos Alex

f

Dirección: Calle 14, e/ Canal y 16, Casino Deportivo.
Teléf.: (+53) 5680 7086 **Cel.:** (+53) 5347 2254

Audio, luces, empapelados, montajes de fibra de carbón, cierres centralizados, alarmas y otros servicios especializados.

T-FREGARÉ
LA EXCELENCIA EN EL BRILLO

24 HORAS

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

9 AÑOS
de experiencia

CALE 27 ESQ. 4, VEDADO, LA HABANA.

PRODUCCIÓN ESPECIALIZADA PARA ACTOS Y EVENTOS

cubaSHOW
LA FIESTA EN GRANDE

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

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

EL MEJOR AMIGO DE SU AUTO

MiSocio
MECÁNICA AUTOMOTRIZ

MECÁNICA ESCANER ELECTRONICA

Calle 5.^{ta} B, entre 60 y 62, Miramar, Playa, La Habana, Cuba,
tallermecanicomisocio@gmail.com
(+53) 5 295 8255

LAZAR MOTOR

Soluciones Mecánicas



Lázaro Chávez Pérez

Móvil: (+53) 5 284 6606
Calle 38, e/ 3.^a y 3.^a A, Miramar,
Playa, La Habana, Cuba.

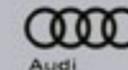
KAMILLO

Camilo Ernesto Sánchez Martínez

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



TALLER ESPECIALIZADO



**taller
108**

MECÁNICA AUTOMOTRIZ

Especializados en Yaris, Corolla, Camry, Rav 4, Hilux y Land Cruiser.

Reparación de motores, cajas automáticas y manuales,
frenos con y sin ABS, suspensión, dirección y amortiguación.

+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 a.m. - 6:00 p.m.



mantén la confianza



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

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

(+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.

SUSCRÍBETE
www.excelenciasdelmotor.com
AHORA



Contáctenos
PROMOCIONA tu producto
o servicio
(+53) 7 205 8247
asistente.motor@excelencias.co.cu



FAMILIA
HERO
SERIGRAFÍA

Oswaldo Hernández Naranjo

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



email: osva3cu@gmail.com

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

Rodríguez 55, e/ Rabí 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.



**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



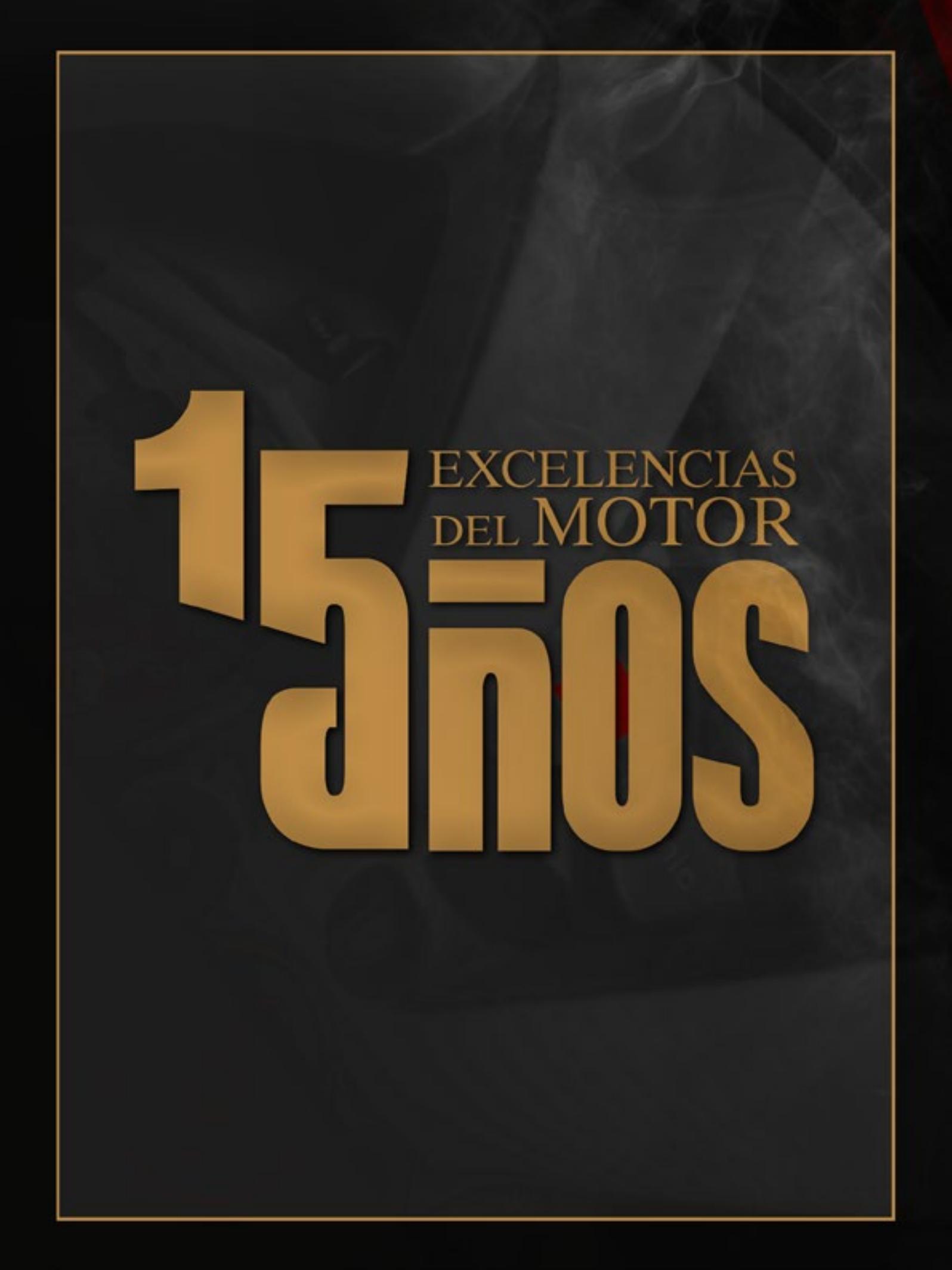
Via Blanca s/n entre Carretera Central y Calzada de Guanabacoa, San Miguel del Padrón, La Habana / +53 5264 3068 • +53 5262 2556
naphilperez@gmail.com • elenanonell@gmail.com • elenaelisa@nauta.cu

SUCURSAL EN ESPAÑA: Taller Carrer de Toledo N.º 6, Barcelona. C.P. 08014 / +34 933 31 09 97

Carrer Concel de Cents N.º 161, Barcelona. C.P. 08015 / +34 931 92 24 61

naphilautomocion@gmail.com

+34 666 61 54 79



15 EXCELENCIAS
DEL MOTOR
años