

EXCELENCIAS DEL MOTOR 87-D

www.excelenciasdelmotor.com



**TAXIS-CUBA siempre al servicio
de la comunidad**

pág. 6

**Del museo
Nuestro único LaSalle**

pág. 44

**Kamaz 6282, exitoso
bus eléctrico ruso**

pág. 56



MONTAJE CONSTRUCCIÓN CIVIL
 DEFECTACIÓN TÉCNICA **JARDINERÍA**
REMODELACIÓN DECORACIÓN DE INTERIORES
 MONTAJE DE CLIMA

cooparconst@gmail.com

(+53) 7 832 0752 • (+53) 5 842 4310

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

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



NC-ISO 9001:2015
 Registro No. 006-2019

EDITOR Y DIRECTOR GENERAL

JOSÉ CARLOS DE SANTIAGO

ASESORA EDITORIAL

CONSUELO ELIPE RAMOS

REDACTORA JEFE

ANA MARÍA GÓMEZ

COORDINADORA REDACCIÓN INTERNACIONAL

VERÓNICA DE SANTIAGO

COORDINACIÓN ESPAÑA

ÁNGEL GONZÁLEZ

PUBLICIDAD ESPAÑA

MARISA SABIO

CORRESPONSAL PERMANENTE EN CUBA

JORGE IGNACIO COROMINA SÁNCHEZ

COORDINACIÓN CUBA

JULIET AGUILAR CEBALLOS

EDITOR JEFE

WILLY HIERRO ALLEN

COORDINADORA EDITORIAL

GOITYBELL HIERRO CAVEDA

EDITORA EJECUTIVA

LORIET GÓMEZ MEJÍAS

ARTE Y DISEÑO

MARVIN DÍAZ VALDÉS

WEBMASTER

YACIEL LÓPEZ PÉREZ

COMMUNITY MANAGER

EDDY NELSON COSTA LABRADA

COMERCIAL

REBECA VALDÉS ESPINOSA

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 // CUADOR: 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, PÁJARO 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 FEBRONIO 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 PANAMA@EXCELENCIAS.COM // GOURMET PANAMA@EXCELENCIAS.COM // ARGENTINA: PATRICIA JURADO E-MAIL: DIR.ARGENTINA@EXCELENCIAS.COM // COLOMBIA: JESSICA JAMES E-MAIL: DIR.COLOMBIA@EXCELENCIAS.COM // VENEZUELA: ANA MARÍA FERNÁNDEZ E-MAIL: DIR.VENEZUELA@EXCELENCIAS.COM // EL SALVADOR: 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 EDICIÓN: E.A. C/ CAPITÁN HAYA, 16, 28020 MADRID (ESPAÑA)

ISSN 1138-1641

FOTOMECÁNICA E IMPRESIÓN LA NUEVA CREACIONES GRAFICAS

TODOS 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 EXCELENCIAS LATINOAMERICANAS, S.L.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.U.D. TRAJA: 10.000 EJEMPLARES. DIFUSIÓN: 9.472 EJEMPLARES.

* 29/70003

www.exceleacias.com
www.exceleaciasdelmotor.com
www.exceleaciastravel.com
www.fucadhu.org

EN PORTADA

6 Taxis Cuba: siempre al servicio de la sociedad



AUTOS

12 Aston Martin Vallhala



14 Land Rover Defender 2021, líder por naturaleza

16 La nueva clase S 2021 de Mercedes-Benz

20 Trinity, el nuevo proyecto eléctrico que maneja Volkswagen

22 Otto Vu, un Fiat diferente

MOTOS

26 BMW Definition C04

28 Aprilia RS660, sorprende y hace soñar



30 Triumph Bonneville, ícono británico de dos ruedas

HISTORIA

36 ¿Panhard & Levassor o Cadillac?

38 Memorias del Motor

42 Ransom Eli Old

48 Nuestro único LaSalle



52 TATRA, Leyenda automoriz checa

CARGA Y PASAJE

58 Nuevo camión semipesado Volkswagen en Suramérica

60 Kamaz 6282, exitoso bus eléctrico ruso



64 Mitología hecha realidad

66 La electromovilidad despega en Vertiia

68 En tren a Machu Pichu

+ MOTOR

72 Alaska, la autopista Dalton

76 ¿Qué pasa si echamos azúcar en el tanque de combustible?

78 Digital light, ojos inteligentes de los autos

82 Volar pra rescatar animales

84 Aeromodelismo y pasión



86 ¿Cómo proteger tu vehículo en todo momento?

EVENTOS

90 *Exceleacias del Motor* presentó su edición 86

94 El arte de construir

100 Caravanas por la vida

DEPORTES

106 Lewis Hamilton, ¿el futuro supercampeón?



108 El primer campeón mundial de motociclismo



GUÍA DE SERVICIOS

TAXIS-CUBA

TAXIS-CUBA PROMUEVE BUENAS PRÁCTICAS A FAVOR DE LA SOCIEDAD MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE GESTIÓN AMBIENTAL

SIEMPRE

AL SERVICIO DE LA SOCIEDAD



POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: ARCHIVO TAXIS CUBA

Taxis-Cuba, empresa líder del transporte de taxis en la Isla, incorpora también la responsabilidad social del cuidado y preservación del medio ambiente. Se ha trazado el compromiso de diseñar, implementar y validar un Sistema de Gestión ambiental de acuerdo con la NG-ISO 14001-2015, con vistas a mitigar las fuentes de estrés ecológico.

«Hemos tenido presente todas las normas establecidas por el Ministerio del Transporte y la dirección del país para dar cumplimiento al programa de la Tarea Vida», comentó Dayamis Vizcaíno, especialista comercial de la empresa, a *Excelencias del Motor*.

Y es que como parte de este Sistema de Gestión Ambiental, Taxis-Cuba desarrolla varios proyectos encaminados a lograr una adecuada conservación del

medio ambiente mediante acciones de saneamiento, eliminación y corrección del impacto ecológico generado en el proceso de producción de bienes y servicios. Tal es así que, desde hace aproximadamente un año, han incorporado al esquema de transportación de la capital un total de 23 triciclos eléctricos (ecotaxis) con capacidad para seis pasajeros.

Esta estrategia, auspiciada por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo en Cuba y el Programa de Pequeñas Donaciones del Fondo para el Medio Ambiente Mundial, constituye un apoyo sustancial a la transportación urbana en cuanto arapidez, frecuencia y precio. Asimismo, a la vez que manifiesta una significativa reducción de las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera, propicia la integración de la mujer al Ministerio del Transporte, una política que también fomenta la Empresa: la totalidad de los ecotaxis son conducidos por féminas.

Otro de los resultados del Sistema lo es el proyecto colaborativo «Educando con fantasías», que promueve la creación, mediante la técnica de papel maché, de juguetes artesanales destinados a círculos infantiles y otros centros educativos. «Trabajamos de conjunto con el Fondo Cubano de Bienes Culturales (FCBC), especialmente con la artesana Niurka Cabañas. Se trata de reciclar el papel desechable en las oficinas de Taxis-Cuba y reutilizarlo en la creación de juguetes útiles para la enseñanza infantil. Estos juguetes son resistentes a pesar de la técnica empleada. Es decir, son duraderos y permiten la esterilización a base de agua clorada o alcohol, a propósito de la situación sanitaria actual», declaró Vizcaíno.

Beneficiados con esta iniciativa han sido ya los infantes del Círculo Infantil Constructores del Futuro y del Hospital Pediátrico William Soler. Se prevé realizar nuevas donaciones a otros círculos infantiles y casas de niños sin amparo familiar. De igual manera, se estudia la posible producción, con filtros de aceite y neumáticos, de artículos que puedan ser empleados también en la ambientación ornamental de estas instituciones.

«Aspiramos a que esta alianza se multiplique, que el proyecto crezca y que involucremos las agencias de Taxis-Cuba del resto de las provincias, como una forma de apoyar la educación y de pensar como país», concluyó.



AUTOS



Aston Martin Valhalla

EN EL SALÓN DE GINEBRA DE 2019, EL FABRICANTE DE AUTOMÓVILES BRITÁNICOS ASTON MARTIN, ASOCIADO CON RED BULL RACINGS, PRESENTÓ EL AM-RB 003: UN HIPERDEPORTIVO CON ESTILO FUTURISTA QUE SE ESPERA CALIENTE LA PISTA EL PRESENTE AÑO

POR MARVIN DÍAZ VALDÉS

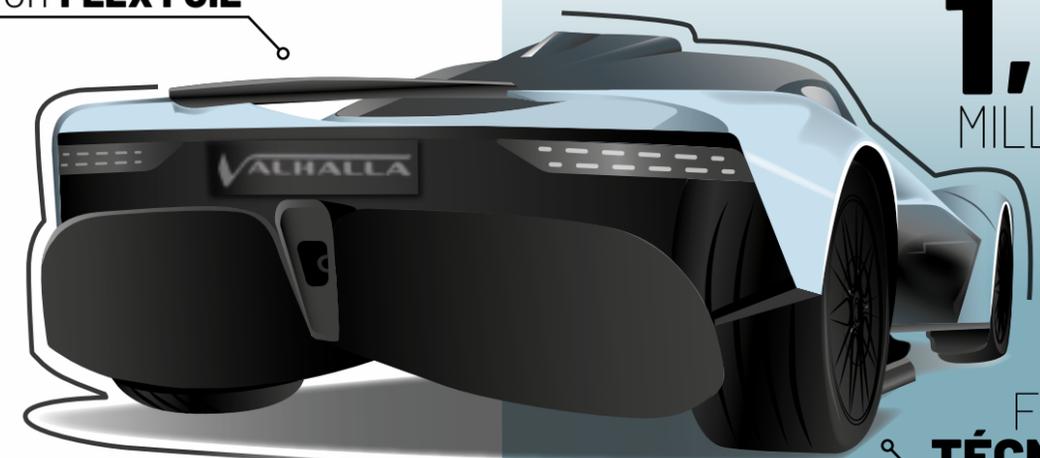
Su nombre, compuesto por las siglas de sus fabricantes, no es suficiente para mostrar al mundo un súper auto de altas prestaciones y se bautizó finalmente con una nomenclatura eufónica y comercial: Aston Martin Valhalla. Se remonta así a la mitología nórdica, reciente estrategia que emplea la firma británica, y mantiene, además, una tradición de potentes autos de lujo con la letra V.

El diseño de Aston Martin Valhalla estuvo a cargo de Adrian Newey, con un aspecto minimalista, pero sin perder el poderío y la fortaleza que transmite la marca. Es un coupé biplaza con puertas diédricas. El chasis monocasco de fibra de carbono le otorga la perfecta combinación entre peso y potencia.

Dotado con tecnología de vanguardia, carece de espejos retrovisores; en cambio emplea cámaras disimuladas en la carrocería. Los faros fabricados con tecnología 3D son 50 % más livianos que los convencionales implementados por el fabricante. Está provisto de un alerón Flex Foil, tecnología aprobada por la NASA, que demuestra ser mucho más resistente que la fibra de carbono y le permite modificar la fuerza descendente sin cambiar el ángulo de ataque del alerón ni generar resistencia o ruido al viento. Ello se resume en mayor velocidad en las rectas y apoyo en las curvas.

El habitáculo es amplio y confortable. La consola central es de fibra de carbono impresa en 3D, sin infoentretenimiento, por lo que el celular, sujeto con un soporte universal, hará función de administrador,

Alerón **FLEX FOIL**



para SOÑAR

1,3 EUROS
MILLONES

Ficha
TÉCNICA

Motor: híbrido enchufable V6 twin turbo + 4 motores eléctricos apoyados por una batería de ion-litio

Cilindrada: 3,0 L

Aceleración: de 0 a 100 km/h en menos de 2,5 s

V. máx.: mayor de 350 km/h

Potencia máxima: 1000 CV combinada

Tracción: total

Suspensión: tipo push-rod

Caja de cambios: secuencial de 8 velocidades, inspirada en los monoplazas de F1

Peso: 1350 kg

Material: Fibra de carbono

Unidades: 500

puertas
DIÉDRICAS



navegador y reproductor. Los asientos son de nylon balístico y el volante tiene monitor de frecuencia cardíaca. La perfecta alineación entre el eje central de la espalda del conductor, el volante y los pedales tiene un concepto apex ergonomics.

Como todo hiperdeportivo, tiene fuertes rivales con prestaciones similares, en este caso Mercedes Benz AMG-ONE, McLaren Senna, Ferrari SF 90 Stradale, Koenigsegg Generra y Bugatti Chiron. Su momento cumbre lo tendrá a finales de este año, cuando protagonice junto a Daniel Craig y sus hermanos mayores, el V8 Vantage y DBS Superleggera, la saga número 25 de 007, *No Time to Die*.

**SIN
TIEMPO
PARA
MORIR**



**Adrian
NEWHEY**

LAND ROVER DEFENDER 2021 LÍDER POR NATURALEZA

EL LAND ROVER DEFENDER ALCANZA NUEVAS COTAS EN ESTE 2021. MÁS POTENCIA, MÁS PRESTACIONES Y MEJOR CONFORT PARA UN LÍDER POR NATURALEZA

POR JORGE ESTÉNGER WONG

La producción del modelo actual, Defender, comenzó en 1983 como el Land Rover One Ten, aunque, en verdad, su herencia se remonta a 1948 con la salida del Land Rover Serie I. Desde entonces han sido vehículos excepcionales.

Con una sólida reputación ganada a base de solidez, fiabilidad y durabilidad —tres características vitales en su categoría—, el modelo lucha contra el reto de reinventarse y mantener ese prestigio. En 2021, el modelo actual eleva sus cotas gracias al desempeño del motor V8 sobrealimentado. Esta nueva planta de fuerza es capaz de llevar los niveles de potencia más allá de los 500 CV -518 CV, para ser exactos- y, lo que es más interesante, hasta 461 lb-p de par motor.

El nuevo V8 estará acoplado a la conocida transmisión automática del modelo y, por supuesto, lleva un esquema de tracción en las cuatro ruedas que asegura mover con toda solvencia un vehículo que alcanza las 2,5 t de peso.

Defender 2021 alcanza con esta configuración excelentes prestaciones. Aún inamovibles sus cualidades de todoterreno, la velocidad máxima ha tenido que ser limitada electrónicamente a 240 km/h; mientras, llega a los 100 km/h, desde la inmovilidad, en apenas 5,2 segundos.

Además, el Land Rover Defender también recibe algunos ajustes en suspensión, dirección y un modo dynamic que gestiona de mejor manera los parámetros propios de una conducción más dinámica.

En cuanto a su imagen, las novedades se enfocan en las llantas de 22 plg en acabado gris oscuro satinado, los calipers Xenon Blue y cuádruple salida de escape. Asimismo, estarán disponibles tres nuevos tonos de pintura para la carrocería y tonalidades más oscuras en el interior.



LA NUEVA CLASE S 2021 DE MERCEDES-BENZ



El alto nivel tecnológico se refleja también en el paquete de asistencia a la conducción que, incorporado de serie, convierte a la Clase S en un compañero de viaje inteligente, idóneo para una conducción automatizada. Con el

DESDE SEPTIEMBRE DE 2020 SE ANUNCIABA LA APARICIÓN DE LA SÉPTIMA GENERACIÓN DE LA ICÓNICA CLASE S DE MERCEDES-BENZ PARA ESTE 2021 (SERIE 223). VEAMOS ALGUNAS DE SUS CARACTERÍSTICAS E INNOVACIONES

POR ERNESTO POSADA ESCOTO

El nuevo Clase S 2021 viene acompañado de nuevas tecnologías, como ya nos tiene acostumbrados la marca teutona. Es también más largo, ancho y alto que su predecesor, y cuenta con una batalla superior. Existen 2 versiones de carrocería para estas cotas y la mayor puede alcanzar los 5,29 m de largo y los 3,22 m de batalla.

Nace con 2 variantes de potencia del motor diésel OM 656 (de 6 cilindros en línea) para 3 modelos: el S 350 d (286 CV), e ídem con versión 4MATIC y el S 400 d 4MATIC (330 CV). Se incorpora el motor de gasolina M 256 (de 6 cilindros en línea) para sumar los modelos S 450 (367 CV) y su misma versión 4MATIC, y el S 500 4MATIC (435 CV). Ambos con la tecnología mild-híbrida



(un alternador-arrancador integrado ISG), que incorpora otros 22 CV de potencia. Para este año 2021 se anuncia la salida al mercado de los modelos S 580 4MATIC y el S 580 e (versión híbrida enchufable). Se sumarán las versiones AMG, ambas electrificadas: el S 63e, con unos 700 CV de potencia; y S 73e, que podría superar los 800 CV. En los dos casos incorporarán el motor M 176 (V8 de 4,0 L).

Las numerosas y revolucionarias innovaciones que introduce la Clase S son pioneras, tanto para la marca como para la totalidad de la industria automovilística, e incrementan el lujo y confort del vehículo. Por ejemplo, el Head-up-Display, con realidad aumentada MBUX, en comparación con el Head-Up-Display clásico, cuenta con una superficie de visualizado notablemente mayor, y la información perceptible directamente se funde con la realidad. El equipo MBUX realidad aumentada para navegación proyecta indicaciones gráficas del sistema de navegación sobre las imágenes en tiempo real en el visualizador central OLED, todo lo cual abre el camino a una innovadora generación de equipos de asistencia al conductor. Las impresionantes flechas virtuales de gran tamaño del sistema de navegación se funden con el entorno real.

sistema de faros digital light comienza una nueva era de seguridad en el tráfico. Este equipo, con una resolución de más de un millón de píxeles por faro y técnica de proyección, crea condiciones luminosas ideales y proyecta indicaciones específicas sobre la calzada.

Como colofón, la nueva Clase S 2021 incorpora un eje trasero con dirección ajustable que permite un giro de las ruedas traseras de hasta 10° para mejorar la maniobrabilidad. Este equipo reduce el diámetro de giro en casi 2 m y lo sitúa al nivel de un turismo compacto.



CLASE S 500 4MATIC
MOTOR L6
Desplazamiento: 2,99 L
Número de válvulas: 24 (4 por cilindro)
Potencia: 435 CV a 6100 rpm
Par motor: 520 Nm entre 1800 - 5800 rpm
Hibridación: Generador integrado ISG. Batería de ion-litio. Incrementa 22 CV y 250 Nm. Tracción Integral Permanente 4MATIC+
Transmisión: Automática 9G-TRONIC
Consumo: 8,0 L / 100 Km (mixto)
Emisiones CO₂: 183 g/km (mixto)



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.



Refresca su imagen



www.losportales.cu
facebook.com/losportalescuba

Trinity

EL NUEVO PROYECTO ELÉCTRICO QUE MANEJA VOLKSWAGEN

EL COLOSO ALEMÁN ADELANTA LA PRIMERA IMAGEN DEL SEDÁN QUE PRODUCIRÁ EN 2026 CON UN SISTEMA DE CARGA ULTRARRÁPIDO Y UN MARCADO AVANCE DE LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

POR ARIEL B. COYA

Volkswagen maneja la estrategia de electrificación de su gama con luces largas, y buena prueba de ello lo es el sedán que proyecta fabricar en Wolfsburg a partir de 2026 con un nombre clave: Trinity.

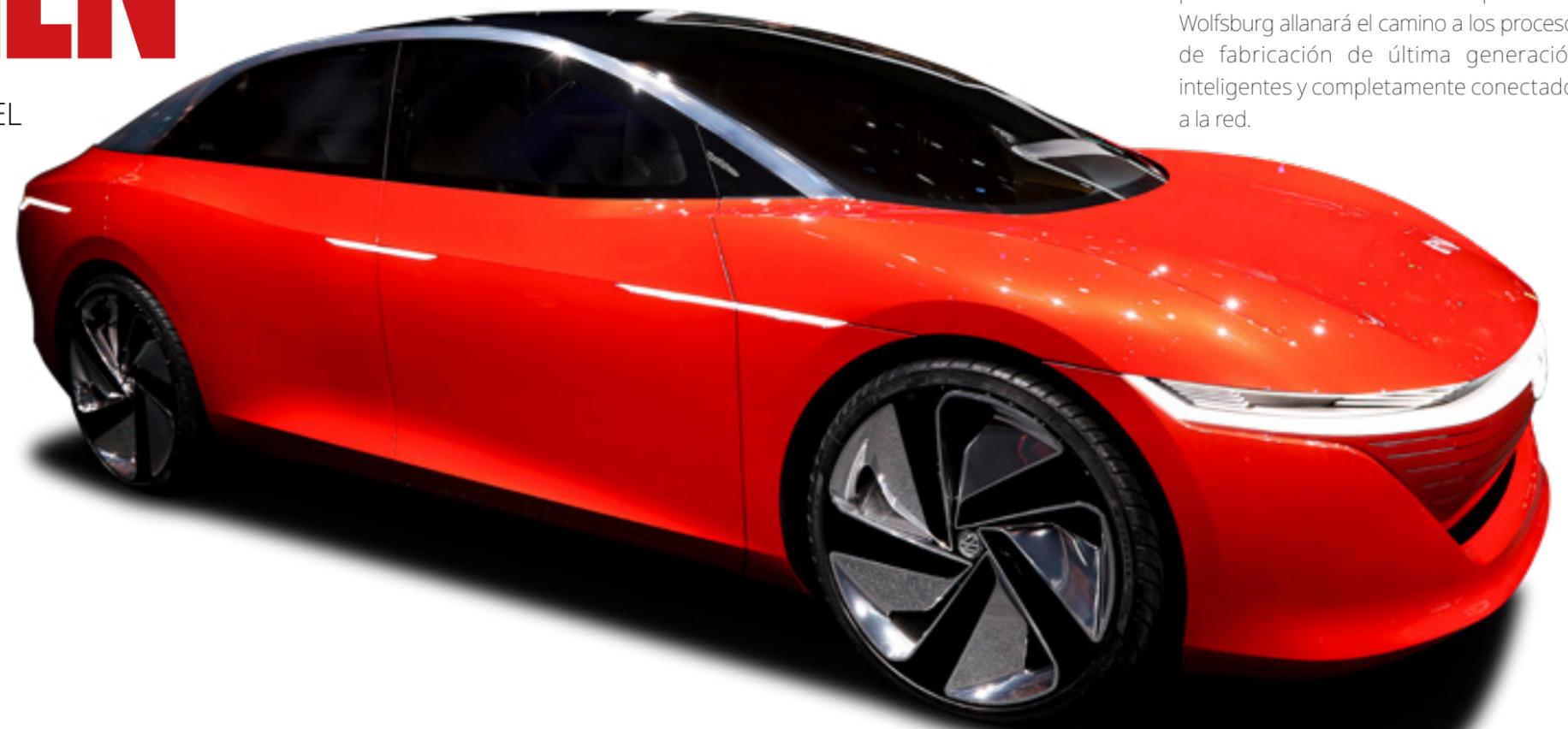
De hecho, el gigante alemán no solo acaba de mostrar una primera imagen a modo de teaser, sino que el propio CEO de la compañía, Ralf Brandstätter, ha adelantado que este vehículo se ubicará entre el Volkswagen ID.3 y un futuro modelo de acceso a la familia eléctrica.

Según la compañía, una de las grandes ventajas de este vehículo es que logrará minimizar los tiempos de recarga, algo que ahora mismo supone una de las cuestiones más acuciantes para los autos eléctricos.

Su nueva arquitectura, denominada SSP (Scalable Systems Platform), «marcará referencias en términos de autonomía, velocidad de carga y digitalización», asegura Volkswagen, lo cual da a entender que este sedán llegaría a «cargar tan rápido como repostar». Vamos, que sería casi casi el mismo tiempo que tardamos ahora en rellenar el tanque en una gasolinera.

Aunque eso no es todo. Trinity se presenta también como un abanderado de la conducción autónoma, ya que para el momento de su lanzamiento estaría preparado técnicamente para circular con un sistema de nivel 4, o lo que es lo mismo, sin necesidad de un conductor.

«Trinity hará que la conducción autónoma en el segmento de volumen sea posible para muchas personas», sostiene Volkswagen al dejar entrever que su producción en serie en la planta de Wolfsburg allanará el camino a los procesos de fabricación de última generación, inteligentes y completamente conectados a la red.



OTTO VU

UN FIAT DIFERENTE

UN BÓLIDO DIFERENTE A CUANTO RODABA EN ESE MOMENTO, CON UN CARISMA QUE LO PERPETUÓ EN EL TIEMPO: ASÍ ES EL FIAT OTTO VU

POR JORGE ESTÉNGER WONG

Justo en 1952 FIAT sorprendió gratamente a los asistentes al Salón del Automóvil de Ginebra con la presentación de un modelo singular dentro de su gama: el FIAT 8V, conocido también como Otto Vu.

Configurado como un coupé deportivo, estaba liderado por la mecánica bajo su capot: un motor de 8 cilindros en V que finalmente era estrenado en ese momento, pues había sido desarrollado para una berlina que jamás llegó a producirse.

Su concepción estuvo a cargo del ingeniero Dante Giacosa y del estilista Luigi Rapi, quienes complementaron sus esfuerzos para producir un vehículo atractivo y de buenos performances. FIAT decidió llamarle 8V, Otto Vu, por considerar que Ford tenía registro sobre el uso del término V8 en ese momento, para evitar posibles litigios.

El rasgo distintivo del 8V era su motor de 2,0 L de desplazamiento. En verdad se trataba de dos unidades de 4 cilindros a 70°, equipado con dos carburadores Weber 36 DCF 3. Según la modificación, su potencia se incrementó desde los 104 CV iniciales hasta 127 CV a 6600 rpm, con 8,75:1 de relación de compresión y mejoras en la distribución.

Estaba acoplado a un esquema de tracción trasera y caja de 4 cambios. Poseía suspensión independiente y frenos de zapata y tambor en las cuatro ruedas.

En aquel momento, los directivos de la fábrica estaban preocupados por la producción de vehículos en masa, por lo que solo llegaron a producirse 114 unidades de este coupé de alto rendimiento, hasta 1954 cuando cesó su producción.

Tuvieron, sin embargo, buenos resultados en competición e incluso continuaron ganando lauros, sobre todo el campeonato italiano de la categoría GT 2,0 L, hasta 1959.



De las 114 unidades producidas, la propia Fiat carrozó 34, mientras que el resto se encargó a otros diseñadores italianos. Carozzeria Zagato, completó otros 30 vehículos que mostraban una placa con el rótulo «Elaborata Zagato»; Vignale también fabricó algunas unidades; y Ghia, que produjo el más famoso de ellos: el FIAT Supersonic. Con sus detalles, regresamos próximamente.



MOTOS



APRILIA RS 660 SORPRENDE Y HACE SOÑAR

ESTE PUEDE SER EL PRINCIPIO DE UNA NUEVA GENERACIÓN DE MOTOS LIGERAS, CAPAZ DE CUBRIR LA AUSENCIA DE LAS TETRACILÍNDRICAS DE 600 CC DE LOS AÑOS 90 O, TAL VEZ, CREAR UN NUEVO SEGMENTO

POR WILLY HIERRO ALLEN

En el mundo del motor sobre 2 ruedas se comentaba, desde hace tiempo, sobre el proyecto de Aprilia; incluso se dijo que utilizarían la mitad del motor de la RSV4. El primer prototipo de la RS 660 se presentó en el Salón de Milán (EICMA) 2018: bicilíndrico de cilindrada media y muy poco peso. Una buena idea.

Evidentemente, Aprilia llegó con la intención de cubrir el hueco de aquellas tetracilíndricas de 600 cc, desplazadas por las deportivas de 1000 cc que, con el peso de aquellas, tienen casi el doble de potencia debido al milagro de la santa electrónica. La RS 660 tenía que ofrecer algo que no tuvieran las 1000 cc, como por ejemplo, más ligereza y menor precio.

La configuración bicilíndrica en paralelo es ya un estándar en casi todos los fabricantes de motocicletas: Honda, Yamaha, Suzuki, Triumph, KTM y BMW, por nombrar solo los principales, pues no es patrimonio de ninguno y sobran modelos. Sin embargo, Aprilia refrigeró ambos cilindros con una sola culata. Además de menos peso, su fabricación cuesta menos y puede bajar el precio de venta.

Al propio tiempo, la categoría de 600 cc (que es parte del Campeonato de Superbike), donde suelen comenzar los pilotos noveles, está en baja, solo dos marcas japonesas continúan su fabricación sin mejoras significativas. Aprilia, con su modelo RS 660, trae un nuevo tipo de supersport, quizás un nuevo segmento.

La marca italiana retoma un camino de poco interés de otros fabricantes. Teniendo en cuenta conceptos técnicos del motor original, como el cigüeñal a 270° de calado y con 660 cc, lograron

100 CV de potencia en una máquina compacta, ligera, con alto valor de par, electrónica de altísimo nivel y un escape de buen sonido con emisiones Euro-5.

El chasis es completamente nuevo: estructura de aluminio que emplea el bloque del motor como la parte resistente, muy ligero, con el basculante asimétrico (también de aluminio) enganchado al motor y con un soporte del amortiguador trasero, bien pensado, que consigue buenos niveles de tacto en la retaguardia. Con ello se obtienen unos ligerísimos 169 Kg que aseguran prestaciones importantes.

Es el primer bastidor de Aprilia tipo autoportante. Las suspensiones son multiregulables, con una horquilla invertida Kayaba, de 41 mm, y frenos Brembo con discos

delanteros de 320 mm, pinzas radiales y bomba radial.

La idea de aprovechar en esta deportiva el doble carenado con apéndices aerodinámicos integrados es también innovadora. Y no es precisamente una cuestión estética; ayuda a encontrar estabilidad a altas velocidades y aumenta la comodidad del piloto: resta presión de aire y desvía el flujo caliente del motor, ideal en una moto de carretera.

El frontal afilado, incorpora tres faros LED, luces DRL perimetrales con los intermitentes integrados y un sensor de luz ambiental que activa automáticamente las de cruce. En casos de frenado de emergencia, se activan los intermitentes, que presentan un sistema de cancelación automática.



TRIUMPH BONNEVILLE

Ícono británico de dos ruedas

POR WILLY HIERRO ALLEN

EL MODELO BONNEVILLE T120 APARECIÓ POR PRIMERA VEZ EN EL SALÓN DE LA MOTO EARLS COURT DE LONDRES, ALLÁ POR 1958, Y SE COMERCIALIZÓ AL AÑO SIGUIENTE

La *Triumph Bonneville* resultó un gran éxito de la marca en la postguerra.

Después de la II Guerra Mundial, Inglaterra desarrolló fuertemente su industria motociclista y, entre las más famosas, sobresale este modelo. Su nombre se debe a las famosas salinas del Lago Salado de Bonneville, en el estado norteamericano de Utah.

Corrían los años 50 cuando el motociclista privado Johnny Allen preparó un Triumph modelo Tiger T110 y se fue a las salinas de Bonneville a probar su velocidad. Sus marcas fueron récords (que luego no se reconocieron), pero la fama de esta Triumph le dio esa popularidad tan necesaria para convertirse en una de las motos míticas.

El fabricante inglés mostró un novedoso modelo en el Earls Court Bike Show de 1958: Bonneville, en honor a Johnny Allen. Así nació la Triumph Bonneville, cuya producción y venta comenzaron en 1959. El modelo era un mejorado Tiger T120, pero con prestaciones y una suavidad muy superiores.

Al Triumph Bonneville lo impulsaba un motor bicilíndrico en paralelo de 650 cc con válvulas en cabeza. Este impulsor, creado por Edward Turner, respondía a las exigencias del mercado estadounidense, el cual reclamaba motos de mayor rendimiento, potencia y velocidad.

Para cumplir tal objetivo, que incluía superar los 190 km/h, se introdujo la nueva configuración con doble carburador Amal Monobloc, de 30 mm, pues la versión inicial solo rendía 46 CV a 6 500 rpm. Se anunciaba como «el mayor rendimiento de una moto de producción en serie».

Después de una primera modificación del diseño, en 1960, el éxito fue generalizado tanto en el Reino Unido como en los EE. UU. El chasis monocuna del año 59 recibió algunas críticas y, al año siguiente, montaron un Dúplex desdoblado debajo del motor. En 1963 recibió un fuerte repaso, con nuevo motor, caja de velocidades y transmisión.



Triumph Bonneville, década 1960.

Los personajes más «duros» del Hollywood de los años 60, como James Dean (*Rebelde sin causa*), Steve McQueen (*The Great Escape*) y Marlon Brando (*The Wild One*), la llevaron a la pantalla grande. Bob Dylan y Clint Eastwood rodaron en sus Bonneville y el temerario Evel Knievel la usaba para realizar fabulosos saltos, como el de la fuente del Caesars Pallace.

El mejor momento del modelo Bonneville fue los años 1969-1970. Tras una serie de mejoras se logró alcanzar el cénit de su evolución. La más significativa se realizó en el motor, con una entrega de potencia mucho más suave y mayor facilidad de manejo a baja velocidad.

Además, el diseño del chasis cambió: los amortiguadores traseros pasaron a ser simples muelles expuestos, tal cual deseo de la mayoría de los pilotos jóvenes. Para 1971, la estructura usaba la espina central como tanque de aceite, algo novedoso que reducía, además, el peso de la moto.

La Triumph Bonneville fue un ícono de los British Rockers, que la hicieron suya durante la «guerra» contra los modelos scooter de Los Mods. La base de los Rockers fue el ACE Café (Londres), donde se podían ver aparcadas las Triumph. Ahí nació el modelo Café Racer.

Pero la crisis de los años 70 se hizo presente. La competencia de las motos japonesas apretó y la industria británica se resintió. Marcas emblemáticas como BSA y Ariel quebraron. Los altibajos del mercado, la anticuada maquinaria y los rumores de cierre amenazaban a Triumph. En 1973, ante esa situación, los obreros tomaron la fábrica e hicieron huelga.

Prácticamente no se fabricó ninguna motocicleta durante el siguiente año. En 1975 los trabajadores formaron la cooperativa Meriden Motorcycle. De vuelta a la producción, salió el Triumph Bonneville T140, con el bastidor convencional y el motor ampliado a 724 cc.

Más poderoso, el Bonneville T140 daba 53 CV a 6 500 rpm. Además, sumó una caja de 5 velocidades, el timón elevado y freno delantero de disco. Se produjo hasta principios de la

década del 80 y fueron las últimas Triumph Bonneville antes del cierre de la fábrica de Meriden, en el año 1983.

El Triumph Bonneville fue y será sinónimo de la tradición y de la historia del motociclismo británico. ¿Intensiones de revivir el modelo? Sí la hubo. Entre 1985 y 1988 se fabricaron algunas unidades más bajo licencia por LF Harris de Newton Abbot, Devon. Y hay más, pero esas ya son otras historias.



Triumph Bonneville T140, 1976.

HISTORIA





ACOMPÁÑENOS A DESENTRAÑAR LA CONTROVERSIA EN TORNO A CUÁL FUE EL PRIMER VEHÍCULO QUE CIRCULÓ EN VENEZUELA

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

El automóvil ha sido uno de los resultados más beneficiosos de la inventiva del hombre. Desde su primera aparición en 1885 a manos del ingeniero alemán Karl Benz, tras largos años de pruebas e intentos para crear un medio de transporte motorizado, de mayor velocidad y confort, han surgido disímiles marcas que apuestan por evolucionar y estar siempre un paso adelante en la tecnología. Sin embargo, no siempre estamos al corriente de determinadas encrucijadas que esconde su historia.

¿Panhard & Levassor O CADILLAC?

Hoy les traigo un hecho que ha despertado la polémica entre investigadores y cronistas: ¿Panhard & Levassor o Cadillac? ¿Cuál fue el primer vehículo que circuló en Venezuela?

Hasta hace muy poco tiempo se registraba que el primer automóvil en llegar a Venezuela era un Panhard & Levassor. Otras hipótesis planteaban que esa distinción

correspondía a otro vehículo que importara el Dr. Isaac Capriles en el propio año, o al del señor John Boulton, en 1906; todos traídos desde Europa. La tercera versión, al igual que otras tantas referidas por la declaratoria de periodistas y escritores, fue descartada.

La tradición recogía el automóvil francés Panhard & Levassor como el primer auto importado que

llegara a Venezuela, con un precio de 12 000 francos y que circulara por primera vez en Caracas el 10 de marzo de 1904. Según los historiadores, el vehículo fue traído por el presidente de la República, general Cipriano Castro, para la primera dama, doña Zoila de Castro.

Sin embargo, una revisión documental realizada por el periodista e historiador Javier González muestra publicaciones periódicas de 1903 y 1906 que

declaran mayo de 1907 como la fecha de llegada al país del carro de la primera dama de la República. Esta investigación hace replantear la historia y encontrar nuevos detalles que la sustenten. El vehículo de la señora Zoila de Castro fue adquirido en Francia por los generales Manuel Corao y Román Delgado Chalbaud, quienes lo enviaron a Venezuela a bordo del vapor inglés *Matadero* y que atracó en el puerto de La Guaira el 7 de mayo. Era un Panhard & Levassor, uno de los modelos de automotores más prestigiosos de la época.

Por su parte, el diario caraqueño *El Monitor*, en edición del 21 de abril de 1904, reseña «el lunes (18 de abril) por la tarde transitó por las calles de Caracas por primera vez un lujoso automóvil, el cual ha sido traído por el señor doctor Isaac Capriles. Lo manejaba un individuo extranjero, quien sin duda habrá venido para generalizar entre nosotros el uso del cómodo vehículo. En su tráfico por la vía pública no tuvo

ningún inconveniente». No se localizan fotos del referido paseo, pero sí de más de un cuarto de siglo después, en 1931, cuando aún se conservaba bastante completo como para identificarle como un Cadillac B de 1904, pintado en marrón con detalles negros, como los otros 2 417 hechos en Detroit. Con un costo de 810 dólares, entró por el puerto de La Guaira y fue desembalado en Caracas.

Las profundas indagaciones y la rigurosidad del método científico empleado por González desvanecen lo repetido hasta el año 2004. Asimismo, en los archivos gráficos más importantes del país, las reseñas alusivas al primer vehículo eran ilustradas con fotos del Cadillac B del Dr. Capriles. Su presencia en Caracas, el 18 de abril de 1904, se considera la apertura del automóvil en Venezuela.

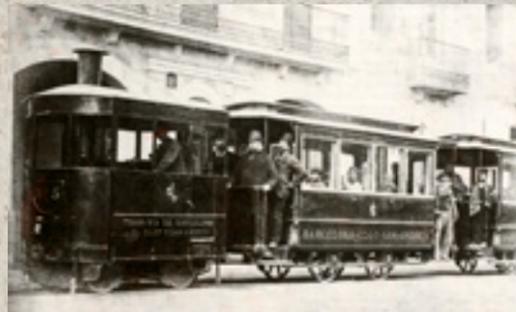
En diciembre de 1905, en Caracas había cinco automóviles y otro en el estado Lara, para un total de seis vehículos en Venezuela. Y el 18 de mayo de 1913 quedó constituido el Automóvil Club en Caracas.





1910

Élise Léontine Deroche, conocida como la baronesa de Laroche, consigue el título de piloto de aviación y se convierte en la primera mujer del mundo en recibir la licencia de piloto.



1879

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

1927



Se disputa la primera edición de la Mille Miglia, la carrera de automovilismo de ruta italiana. Es una de las responsables del desarrollo de la categoría Gran turismo a la que se debe en gran parte el crecimiento deportivo de marcas como Alfa Romeo, Ferrari, Maserati y Porsche.



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

1935



1960

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



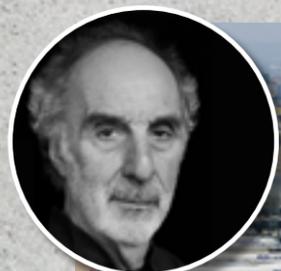
1917

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



1947

Fallece William Crapo Durant, fundador de General Motors y pionero líder de la industria automotriz de EE. UU. Creó el sistema de grupo empresarial multimarca con diferentes líneas de automóviles.



1974

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



2017

Fallece John Surtees, piloto de automovilismo y motociclismo británico. Ha sido el único en la historia en convertirse en campeón mundial de Fórmula 1 y de motociclismo.



1902

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



1952

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



1988

Entre las ciudades de Aomori y Hakodate (Japón) se inaugura el túnel Seikan, el túnel submarino más largo del mundo, con una longitud de unos 53,9 km y a una profundidad de más de 240 m por debajo del mar.



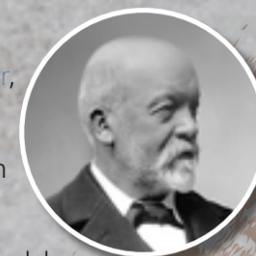
1834

Nace Gottlieb Daimler, ingeniero e inventor alemán. Fue el primero en montar un motor en un vehículo de cuatro ruedas. Ayudó en la elaboración del novedoso motor de petróleo de Otto en 1870 y junto a Maybach desarrolló el motor de combustión interna. Fallece, en Cannstatt, el 6 de marzo de 1900.



1858

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



1910

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



1929

Fallece Karl Benz, ingeniero alemán e inventor alemán, conocido por haber creado el Benz Patent-Motorwagen en 1886, considerado como el primer vehículo de la historia diseñado para ser impulsado por un motor de combustión interna.



1875

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



1921

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



1887

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



2005

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



1996

Nace Álex Márquez, piloto del motociclismo español que actualmente corre en la categoría de MotoGP. Ha ganado dos títulos del Campeonato del Mundo de Motociclismo (en Moto3 en 2014 y en Moto2 en 2019).



1917

En Madrid (España), comienza la construcción del Metro de Madrid. Su primera línea fue inaugurada en octubre de 1919 por Alfonso XIII.



1947

Fallece Henry Ford, fundador de la compañía Ford Motor Company. El Ford T revolucionó el transporte y la industria automovilística en Estados Unidos.



1902

Circula en Venezuela el primer automóvil, un lujoso Cadillac B 1904 perteneciente al Dr. Issac Capriles



1992

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



1964

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



1964

En el New York World's Fair, la Ford Motor Company presenta el Ford Mustang, un automóvil deportivo concebido originalmente por Lee Iacocca.



2008

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



1912

El transatlántico Titanic sale del puerto de Southampton (Reino Unido) en su viaje inaugural. La noche del 14 al 15 de abril de 1912 se hunde en aguas del Atlántico Norte tras chocar con un iceberg. Mueren 1517 personas de las 2223 que viajaban a bordo.



Ransom ELI OLDS

PARA CUALQUIER NUEVO AUTOMOVILISTA DE HOY, QUIZAS ESTE SEA UN NOMBRE DESCONOCIDO, PERO EL DE OLDSMOBILE SÍ SE CONOCE. FUE UNA MARCA DE AUTOS, DE AQUELLAS LEGENDARIAS NORTEAMERICANAS YA DESAPARECIDAS

POR WILLY HIERRO ALLEN

La marca más antigua de los Estados Unidos era Oldsmobile hasta que, en el año 2004, desapareció. En medio de una crisis económica mundial, muy afectada por vientos huracanados de posible quiebra, su matriz, General Motors,

decidió liquidarla, fue el triste fin para la gran marca fundada por Ransom Eli Olds en 1897.

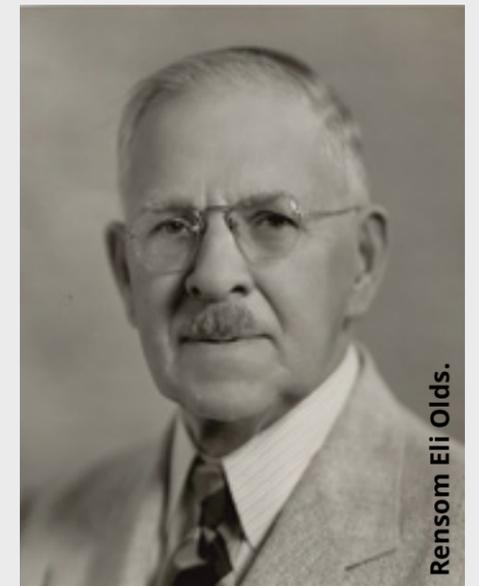
Cada Oldsmobile que usted vea rodando hoy, es futura pieza de museo. Se mantuvo activa en la fabricación de autos durante 117 años. La cadena de quiebras que asoló a General Motors a principios de este siglo causó sensibles bajas.

Oldsmobile no fue una de esas marcas del montón. Le acompañó siempre el espíritu creativo de fundador. Baste decir que fue Oldsmobile la primera marca de Estados Unidos con el cambio automático, la tracción delantera, la mecánica diesel, el airbag, los motores de 8 cilindros en V con válvulas en cabeza... en fin, un auto que hizo historia en el país de los autos.

RANSOM ELI OLDS

Nacido en Geneve, un pueblecito de Ohio (EE. UU.), en 1864, llegó a la ciudad de Lansing, capital del estado de Michigan, en compañía de sus padres y su hermano mayor. Tenía 16 años. A los 21 años le compró a su hermano la parte del negocio familiar por 1 000 dólares y en 1885 comenzó a dirigir su empresa: Pliny Fisk Olds and Son.

Al año siguiente empezó a trabajar con motores de vapor y en 1887 construyó su primer automóvil. Era un carruaje, tipo triciclo, con uno de sus motores a vapor y novedoso sistema de propulsión. Rápidamente fue conocido por su artilugio que alcanzaba 29 km/h. En 1893 perfeccionó su auto al colocar el motor a un cuadríciclo.



Ransom Eli Olds.

Este vehículo lo compró un rico rajá de la India, con vistas a llevárselo a su país. ¿Ransom Olds sería el primer exportador de automóviles de Estados Unidos? Lo cierto es que nunca llegó a la India. El buque que lo transportaba se hundió y aquella incipiente exportación de un automóvil americano fue a parar al fondo del mar.



Cuadríciclo de Ransom Olds, 1893.

Ransom Olds continuó con sus planes de fabricar vehículos automotores y, tras conocer los empeños de Daimler, Benz y Diesel, centró su esfuerzo en un motor de combustión interna. Así, en 1896, construyó su primer motor de gasolina y el negocio se llamó entonces Olds Gasoline Engine Works.

Pronto, empresarios locales quisieron sumarse al negocio de Olds, quien logró conseguir unos 50 000 dólares para refundar la empresa: Olds Motors Vehicle Company. Su objetivo: fabricar un automóvil tan perfecto como fuera posible. Así vendió los primeros cuatro, a razón de 1 000 dólares cada uno.

APARECE SAMUEL LATTA SMITH

Conocido como «el barón de la madera y del cobre», Smith se asoció con Olds y aportó 500 000 dólares para crear una nueva compañía: la Olds Motors Works. Quedó constituida el 8 de mayo de 1899 y resultó ser la primera firma dedicada exclusivamente a la fabricación de automóviles en Estados Unidos.

Al año siguiente (1900) se convocó a un concurso para nombrar los automóviles que construiría la nueva empresa. Un participante (anónimo) propuso llamarlos Oldsmobile, nombre con el cual, al cabo del tiempo, se dio a conocer la legendaria marca.

Los éxitos de Ransom Olds son históricos. En tiempos tan lejanos como 1904 se vendieron casi 5 500 unidades del Oldsmobile modelo Curved Dash. No había ningún competidor que se acercara siquiera a tales cifras. Oldsmobile llegó a ser la marca más importante de los Estados Unidos.

Las ideas siempre innovadoras de Ransom Olds (que implantó la cadena de producción antes que Ford) y su propósito de fabricar cada día un auto más fuerte, fiable y barato, fueron el camino del gran éxito de la compañía.



Oldsmobile, 2004.

EL CHOQUE OLDS-SMITH

Por esos tiempos, Frederik Smith, hijo de Samuel Latta Smith, entró en el negocio. Tal vez cegado por los triunfos de Oldsmobile, Smith discrepaba con Olds porque otro de los padres del automóvil, Henry Leland, proponía un motor más ligero y potente, y Olds se oponía, pues elevaría el precio de sus autos. Ransom Olds defendía una de sus premisas: un auto de bajo costo.

Finalmente, Frederik Smith retiró a Olds del cargo de vicepresidente y director general en 1904. Smith y Henry Leland cerraron filas, y Ransom Olds terminó por abandonar la compañía que había fundado y tantos éxitos cosechaba.

EL FIN DE ESTA HISTORIA ¿QUÉ FUE DE RANSOM ELI OLDS?

Con sus ideas y experiencia, Olds fundó una nueva marca: REO, patronímica, que produjo autos hasta 1935 y camiones y ómnibus hasta 1974. Ransom Eli Olds fue su presidente hasta 1925 y vicepresidente hasta 1946. Ese propio año se le incluyó en el Salón de la Fama de la Automoción (EE. UU.). Falleció en 1950. Desde 1966, la actual Carretera Interestatal 496 lleva su nombre.

¿QUÉ PASÓ CON SMITH?

La salida de Ransom de Oldsmobile no se apreció de inmediato. Un año después, en 1905, Oldsmobile todavía produjo unos 6 500 vehículos, al tiempo que la nueva REO solamente llegaba a 846. Tres años después, en 1908, la decoración industrial había cambiado completamente: REO ya vendía 4 105 automóviles, mientras que Oldsmobile apenas llegaba a 1 055 unidades. El fracaso de Smith lo sacó del juego, en 1909, terminó por vender la marca a General Motors.

¿Y OLDSMOBILE?

Oldsmobile con General Motors floreció. La marca fue ubicada en uno de los nichos medio-altos de ventas y se convirtió en el auto experimental e innovador que tanto agradaba al amante del automóvil. Consiguió récords de ventas, fabricó modelos que hoy son antológicos, hasta que, asfixiada por otras marcas de General Motors, desapareció en 2004.



REO Speedwagon, 1926.



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



Nuestro único LaSalle

TEXTO Y FOTOS: IGNACIO M. REYES FANDIÑO

Uno de los ejemplares que más sobresale por su estado de conservación e importancia dentro de la colección del Museo del Automóvil del Centro Histórico de La Habana es un vehículo que, hasta hoy, se considera único en la Isla. Dentro de nuestro panorama automovilístico, la marca LaSalle se encuentra casi ausente, excepto por el modelo 340, fabricado en 1930.

LaSalle fue una división de Cadillac, perteneciente a General Motors Corp. Surgió en 1927 y extendió su producción hasta 1940. Como sucede con Cadillac, su nombre se deriva de un explorador relacionado con la región de América del Norte, en este caso el francés Robert Cavalier LaSalle, quien en 1692

reclamó la región que es hoy Louisiana a nombre de Luis XIV.

Constituyó una estrategia comercial de G.M. respecto al vacío existente entre Cadillac, división insignia de la empresa, y Buick. Se trataba de un vehículo de alto precio, cuyas carrocerías fueron fabricadas por Fisher Body Corp., propiedad de GM, la cual también fabricó carrocerías para las versiones más baratas de Cadillac (las más caras estaban a cargo de Fleetwood Body Corp.) y otras marcas como Chevrolet y Oldsmobile.

Su creación marcó un hito dentro de la industria automotriz norteamericana. Fuentes como la revista *Road & Track*, en su edición de octubre de 1959, apuntan que LaSalle fue el primer vehículo norteamericano diseñado por un estilista. En la actualidad es una de las marcas



norteamericanas más apreciadas por los coleccionistas por la relación que se establece entre su alta calidad de construcción y diseño y los pocos ejemplares que aún sobreviven.

Nuestro automóvil fue propiedad de Dionisio Milián Cantero, integrante de una acaudalada familia habanera de la década de 1930. Poco sabemos hoy acerca de cuáles fueron los cuidados que lo mantuvieron en tan óptimas condiciones a través del tiempo. Es una de las piezas que fundaron la colección del Museo Depósito del Automóvil, en la década de 1980, luego de ser rescatada por el Historiador de La Ciudad, Dr. Eusebio Leal Spengler, de su posible venta al extranjero.

Eduardo Mesejo Maestre, recientemente desaparecido y director de la institución durante años, condujo, en ocasiones, el automóvil a través de las calles del centro histórico habanero. En 1997, conducido por el propio Mesejo, nuestro LaSalle participó en el Primer Rally de Autos Antiguos Habana-Varadero-Habana, con el número 40.

Ante el proceso de restauración de la colección en vistas a la apertura del nuevo espacio que la acoge, al vehículo le fue respetado en gran medida

su aspecto anterior. El Grupo Rocapra, encargado de las labores de restauración, trabajó sobre las piezas de madera que componen la estructura de la carrocería. Se preservó, por su alta calidad y condiciones de conservación, la tapicería; y los elementos cromados fueron recuperados casi totalmente. El trabajo de pintura respetó, de igual modo, el aplicado al automóvil cuando ya formaba parte de nuestra colección.

Si bien el aspecto externo del vehículo evidencia un inusual grado de conservación remarcado por restauraciones muy certeras, los elementos mecánicos también son muestra de ello. Su motor V8 con válvulas laterales y 90 hp conserva todos sus elementos, algunos de ellos de gran fragilidad, como su carburador LaSalle de tiro descendente, ubicado entre ambas bancadas de cilindros.

Se trata, sin dudas, de un ejemplar poco utilizado, pues no son muchos los automóviles antiguos en Cuba que hoy conservan su sistema eléctrico original de 6 volts. Nuestro LaSalle es una pieza de inigualable valor que, a 91 años de construido, aún ostenta la robusta elegancia de los grandes modelos producidos en Detroit durante el periodo conocido como Gran Depresión.



TATRA

LEYENDA AUTOMOTRIZ CHECA

TATRA ES LA TERCERA AUTOMOTRIZ MÁS ANTIGUA DEL MUNDO, CUYA RAÍZ DATA DE 1850. HA CONSTRUIDO TODA CLASE DE VEHÍCULOS. HOY NO FABRICA AUTOMÓVILES, SOLO CAMIONES





TATRA tipo 77, 1934.



La identidad visual de este fabricante automotriz checo ha tenido muy pocos cambios a lo largo de su historia. Identificado como TATRA, toma su nombre de los Montes Tatra, frontera entre la actual Eslovaquia y Polonia, montañas de mayor altura de la cordillera de los Cárpatos.

La última evolución de la marca TATRA salió a la luz en la década de los 90 del siglo pasado con un estilo más contemporáneo. Su logotipo

está compuesto por caracteres sans-serif en caja alta, ajustados e insertados en un círculo rojo escarlata. La paleta de colores rojo y blanco de la identidad visual de la marca TATRA se puede identificar como cierto reflejo del poder y la pasión con que labora esta empresa.

Por su parte, para su implementación en vehículos, su contorno blanco se sustituye por una textura plateada que le confiere mayor elegancia y modernidad.



LOGOTIPO



President, 1897.

LA MARCA

Los orígenes de esta antigua fábrica checoslovaca, se remontan al lejano 1850, cuando Ignacio Schusta la abrió en Nesselsdorf, localidad entonces perteneciente al imperio austrohúngaro. Era un pequeño taller para la construcción de coches de caballos, actividad que no tardó en ampliarse y en 1891, comenzó la construcción de vagones de ferrocarril.

Hugo Fischer von Rosselstamm, su nuevo dueño, logró el apoyo del barón Von Liebig, un entusiasta del automóvil. Y la marca de Nesselsdorf empezó a construir vehículos a motor (1897). Bajo la dirección técnica de Leopold Svitak y la ayuda del joven Hans Ledwinka, quien será uno de los mejores proyectistas de automóviles de Europa, construyeron el primer automóvil, Prásident, propulsado por motor Benz (2 cilindros opuestos, 5 CV a 2 750 rpm) colocado en la parte trasera.

Tras la I Guerra Mundial y la caída del imperio austrohúngaro, la ciudad de Nesselsdorf pasó a ser checoslovaca. Su nuevo nombre fue Koprivnice y a los autos fabricados allí los llamaron TATRA. La consagración de la marca (1923-1926) se produjo con los novedosos tipos 11/12 de Hans Ledwinka, fabricados hasta 1934.

Bastidor de viga central con semiejes traseros oscilantes, diferencial fijo al bastidor, suspensiones de 4 ruedas, independientes, y motor de 2 cilindros opuestos de 1056 cc y 12/14 CV, refrigerado por aire y alojado en la

parte delantera. Además, algo insólito para la época: la calefacción con el aire caliente del motor.

La producción estaba representada por autos medianos, resistentes y con precios y consumos reducidos. En 1929 llegan los de lujo. El primero: tipo 17/31, gran limousine de 6 cristales laterales, con motor de L-6, válvulas y árbol de levas en cabeza, 1 930 cc, doble carburador y cuatro marchas.

Con los años 30 llegó la aerodinámica y en 1934 el tipo 77 A con carrocería envolvente, motor V-8, 3 400 cc, 70 CV, refrigerado por aire y montado en la parte trasera. La II Guerra Mundial paró todo. Al finalizar la beligerancia, TATRA fue nacionalizada por el Gobierno checo y su producción se reinició con los antiguos modelos de antes de la guerra u otros como el Tatra plan.

Pero pronto los técnicos de TATRA propusieron motores V8 y, en 1956, salió el T 603: V-8 de 2.545 cc y 100 CV. En 1961, el T 603 2 (125 CV). Para los años 70, la producción de TATRA se centra en vehículos industriales. La gama de automóviles se halla muy reducida. La debacle socialista fue el fin de los automóviles TATRA.

Después de 1999, la maltrecha empresa checa solamente hace camiones y maquinaria pesada. Tiempo después, la compañía estadounidense Terex Corporation compró 71 % de TATRA (2003) y DAF Trucks NV 19 % (2011), el resto queda aún en manos checas.

CARGA Y PASAJE



NUEVO CAMIÓN SEMIPESADO VOLKSWAGEN EN SURAMÉRICA



ES EL PRIMER PESADO RÍGIDO CON TERCER EJE DE LA MARCA ALEMANA EN EL ÁREA, CON 17 TON DE CARGA ÚTIL Y HASTA 7,63 M DE LARGO

POR JORGE ESTÉNGER WONG

Volkswagen ha lanzado, a finales de 2020, una nueva configuración para el exitoso 280. Se trata del camión Volkswagen Constellation 24.280 de esquema 6x2. Con él la marca alemana busca ampliar la variedad de oferta en el segmento de semipesados.

El rango de potencia de 280 CV se conjuga con un esquema rígido 6x2 y se convierte en el primero de este tipo de la marca alemana en el área. Así, con un tercer eje, el 24.280 permite incrementar el Peso Bruto Total hasta los 24 100 kg, y la capacidad de carga útil hasta las 17 ton.

El Volkswagen Constellation 24.280 está impulsado por el reconocido motor MAN D08 de 6.9 L, con sistema de inyección common-rail y con la innovadora tecnología EGR, que lo convierte en el único motor de la industria de camiones con estas prestaciones, a tono con la norma de emisiones Euro V, sin el requerimiento de úrea. Esta planta ofrece una potencia de 275 CV con un par motor de 1050 Nm entre las 1100 y las 1750 rpm.

Está acoplado a una transmisión manual, de nueve marchas, de origen ZF y con una primera marcha muy reducida, llamada crawler, que posee las siguientes características: combinación del sistema de tracción 6x2 junto con la suspensión trasera tag-tandem tipo balancín y un chasis reforzado, todo lo cual permite aumentar la capacidad total técnica de carga del vehículo hasta 24 100 Kg.

El nuevo camión está equipado con una cabina Constellation, caracterizada por su sencillez, durabilidad y bajísimo costo operacional. Puede ser extendida o con dormitorio y con techo bajo, lo que representa un equilibrio entre confort interno y largos carrozables. Esta cabina es reconocida por su amplitud interior en el segmento, su piso rebajado sobre el vano de motor, lo que facilita el movimiento dentro del habitáculo.

Resaltan los nuevos acabados internos y detalles estéticos exteriores. Se destacan nuevos tonos más oscuros en todas las terminaciones internas, nuevos tapizados para sus versiones de asientos, tanto para los revestimientos en cuero sintético como en tela hidro-repelente, todos con el detalle Constellation inscripto. En el exterior, se destaca la máscara en la parte superior del capot, y la renovada parrilla en el mismo color que el resto del capot.

Además, presenta un nivel de equipamiento nada despreciable: asientos con múltiples regulaciones, reposacabezas y cinturón de seguridad de 3 puntos, calefacción y aire acondicionado, tapizado de asientos en cuero sintético, sistema de audio AM/FM, CD+MP3, USB, Bluetooth, control de velocidad crucero y tecla adicional para accionamiento de toma de fuerza.

El Constellation 24.280 6x2 permite elevar el tercer eje mediante un sistema electro-neumático. Cuando se viaja descargado, al levantar el último eje, se reduce el desgaste de neumáticos, entre otras variables, y se minimiza el costo de operación.

KAMAZ 6282

EXITOSO BUS ELÉCTRICO RUSO

EL KAMAZ 6282 YA TIENE CIENTOS DE UNIDADES CIRCULANDO EN MOSCÚ. SU SEGUNDA GENERACIÓN TIENE IMPORTANTES MEJORAS. VEAMOS



POR JORGE ESTÉNGER WONG

El Kamaz 6282 fue presentado en 2018 y desde entonces incorporó una segunda generación que introduce varias mejoras: una válida opción para nuestra movilidad en las ciudades actuales.

Con una imagen moderna, de formas suaves y despejadas, sobresale por el amplio uso del vidrio, lo que se traduce en excelente visibilidad y mejor ambiente en su interior. Esto permite a sus pasajeros, disfrutar de las vistas que se presenten y escapar del agobio que a veces supone tener que viajar en ómnibus por la ciudad.

El Kamaz 6282 tiene una versión estándar y otra articulada, muy apreciada en ciudades congestionadas. En este último caso, el Kamaz 6282 está provisto de cuatro espaciosas puertas —acristaladas por completo— las cuales, combinadas con su arquitectura Low Floor garantizan una excelente facilidad de acceso.

Los principales cambios han estado dirigidos, precisamente, al aprovechamiento del espacio y funcionalidad, sobresaliendo las facilidades para discapacitados y su equipamiento con video-cámaras y tecnologías de comunicación satelital.



El Kamaz 6282, ofrece hasta 70 km de autonomía en una carga de sus baterías de litio-titanio, las cuales se pueden recargar entre 6 y 12 minutos, si se emplea una estación de carga ultra-rápida, a través de un pantógrafo. También dispone de la opción de carga normal desde una toma trifásica de 380 V, que Kamaz denomina carga nocturna.

Tiene una longitud de 12,4 m y 3,3 m de alto en su versión estándar, con una capacidad de 85 pasajeros. El Kamaz 6282 puede alcanzar una velocidad máxima de 75 km/h, pero esta no es la prioridad, como se puede entender.

Se utiliza sobre todo en Moscú que, a día de hoy, es la ciudad europea con mayor número de autobuses eléctricos en funcionamiento —con 500 vehículos— seguida de Londres con 300 y París con 259.

Los buses 100 % eléctricos —como el Kamaz 6282— eliminan 10 ton de óxidos de nitrógeno, 350 lb de partículas de diésel y 1,690 ton de CO₂, en 12 años de servicio, acorde con el mismísimo Departamento de Transporte de EE. UU.

EMCARGA

Empresa de Cargas por Camiones



LIDERA LAS CARGAS

SERVICIOS
a personas naturales y jurídicas

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



PRESTAMOS SERVICIOS
EN TODA CUBA

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

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

 leticia@emcarga.transnet.cu



www.emcarga.transnet.cu

MITOLOGÍA HECHA REALIDAD

EL HERALDO DEL DIOS POSEIDÓN, EL GUÍA DE LOS ARGONAUTAS EN LA BÚSQUEDA DEL VELLOCINO DE ORO, TRASCIENDE EN EL TIEMPO Y VIENE MATERIALIZADO EN UN MINI SUBMARINO DE LUJO CON NOMBRE TRITÓN 3300/6, QUE SOLO DIOSES TERRENALES EN EL SIGLO XXI PODRÁN ADQUIRIR, POR SOLAMENTE 4,5 MILLONES DE EUROS

POR MARVIN DÍAZ VALDÉS

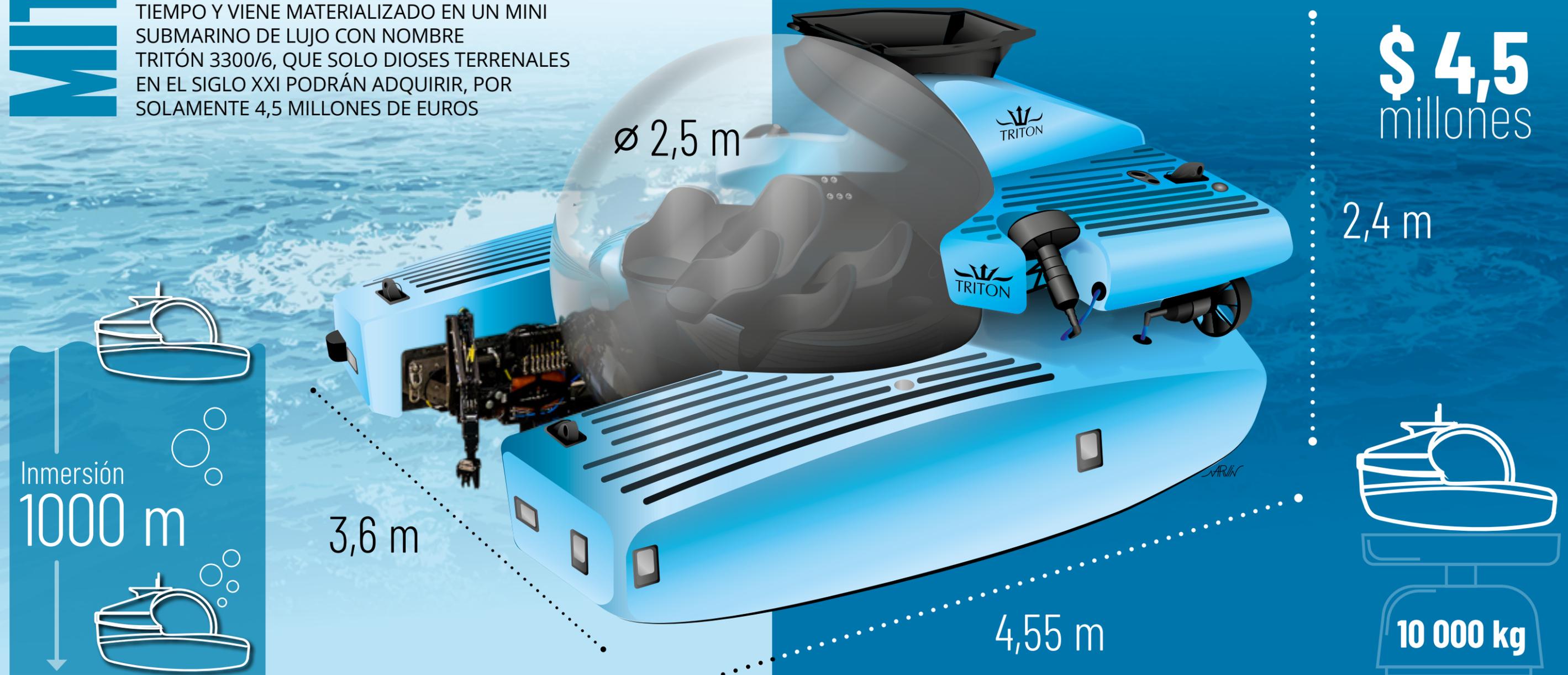
Para los magnates, dominar el cielo con jets y helicópteros, la tierra con los superdeportivos y la superficie del mar con sus yates ultra tecnológicos no es suficiente. La moda ahora es pasear por las profundidades marinas, como si de un mega acuario se tratase.

Tritón 3300/6 es un producto de Tritón Submarines, diseñado para una inmersión de 1000 m con un casco de acrílico a presión de 5,1 m² y un compartimento esférico de resina acrílica de 2,5 m de diámetro, transparente, que permite una visión en 360°. Tiene una longitud de 4,55 m, ancho de 3,6 m y altura de 2,4 m y pesa 10 000 kg.

La cabina es comparada con la de un Cessna Citation CJ2. Cuenta con 6 asientos forrados en cuero, incluido el del piloto, y soporta 800 kg. El color identitario es el azul, pero los usuarios podrán modificar el tinte exterior y el diseño interior.

Dos propulsores de 12,5 kw cada uno le brindan una velocidad máxima de 3 nudos, baja, para no perderse los detalles del mundo oceánico, y se complementa con 20 000 lúmenes de luces led.

El proyecto demoró dos años, y como mismo el dios con cola de pez mostró el camino a Sansón y sus argonautas en la mitología, *Tritón 3300/6* guía en la realidad hacia el mejor candidato para su integración, hasta ahora el Nord, un yate alemán con 142 m de eslora.



La electromovilidad DESPEGA en Vertiiia

LA ELECTROMOVILIDAD ESTÁ DE MODA EN EL SIGLO XXI, CONSECUENCIA DE LA RECESIÓN ECONÓMICA GLOBAL, EL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA CARRERA POR CREAR MEDIOS DE TRANSPORTE MÁS LIVIANOS

POR MARVIN DÍAZ VALDÉS

Todo indica que, en los años venideros, medios de transporte eléctrico con diseños vanguardistas, vistos solamente en el cine de ciencia ficción, contribuirán a la sostenibilidad de nuestro planeta.

La aviación no se queda atrás y para el año 2023 la empresa australiana AMSL Aero PtyLtd tendrá disponible, oficialmente, el *Vertiiia*.

Actualmente es un prototipo de avión eléctrico eVTOL / VTOL híbrido-eléctrico. Puede despegar y aterrizar en la vertical, atributo que le ganó su primer cliente, la empresa de aeromedicina CareFlight, que emplea aeronaves como vehículos de emergencia. Sin embargo, su misión apunta a la movilidad urbana.

La cabina en forma de vaina fabricada con fibra de carbono le otorga una perfecta aerodinámica. Con capacidad para 6 pasajeros, se planea prescindir del piloto y que pueda volar de forma autónoma.

Posee 8 rotores eléctricos, en soportes de fibra de carbono: 4 en una línea delantera al mismo nivel de la base sobre el suelo y el resto en una línea trasera sobre el nivel del techo. En su línea trasera existen

unas pequeñas alas que acompañan el movimiento de los rotores para no bloquear el flujo de aire. El diseño le permite planear en la horizontal para reducir el consumo energético, aumentar el rendimiento y girar 180°.

Su velocidad de crucero será de 300 km/h con una autonomía de 250 km alimentado por baterías, lo que requiere tiempo de recarga elevado, y 800 km alimentado por hidrógeno.

Lo cierto es que la joven empresa australiana, fundada en 2017, tiene un proyecto entre manos muy ambicioso, con cliente potencial para el empleo de su producto en 2023; mientras la competencia apunta iniciar sus operaciones para 2024.

Ficha técnica

Tipo de aeronave: eVOLT / VTOL híbrido-eléctrico

Pilotaje: manual / autónomo

Capacidad: de 2 a 6 pasajeros

Velocidad de crucero: 300 km

Autonomía: 250 km (eVOLT) / 800 km (VTOL híbrido-eléctrico)

Motores: 8 (eléctricos)

Alas: 4 (basculantes)

Seguridad: propulsión eléctrica distribuida, de modo que si uno o más hélices o motores fallan, el resto puedan aterrizar la aeronave de manera segura.



EN TREN A MACHU PICHU

UN VIAJE MUY APRECIADO POR EL PAISAJE, LA AVENTURA Y LA OPORTUNIDAD DE VER UNA MAJESTUOSA OBRA DE LA SOCIEDAD INCA, UNA DE LAS MÁS CONOCIDAS CIVILIZACIONES ORIGINARIAS DE AMÉRICA



POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

Olvidada por la naturaleza a los ojos del hombre durante siglos, es descubierta por el explorador norteamericano Hiram Bingham en 1911. Fue el centro del Imperio Inca, una de las civilizaciones más desarrolladas encontrada por los españoles a su llegada al continente americano. En la actualidad, la vía más segura de acercarnos a los restos de esa maravilla arqueológica es el ferrocarril.

Dos compañías brindan el servicio: Perú Rail e Inca Rail. La primera y más antigua accede a Machu Pichu a través de su ramal Ferrocarril Santa Ana, que desde Cuzco alcanza la estación de Aguas Calientes mediante una vía estrecha de 914 mm. Inca Rail ofrece el servicio igualmente desde Cuzco. Ambas tienen siete salidas diarias con diferentes categorías de confort a los viajeros. El tramo final de la estación a las ruinas se realiza en transporte automotor, con intervalos de 15 minutos.

Existen tres puntos de embarque hacia Machu Pichu desde la ciudad de Cuzco: Ollantaytambo, Poroy y Urubamba. El regreso solo es posible desde la estación de

Aguas Calientes, en el pueblo de Machu Pichu, y el tiempo de recorrido hasta allí varía según lugar de embarque y tipo de excursión: desde Poroy, 3 h 15 min (65,8 km) a través el Valle Sagrado; desde Urubamba, 2 h 30 min (47,6 km) en paralelo con el río Vilcanota; y desde Oyantaybambo, menos de 2 h (30,5 km) mediante el Valle Sagrado por la ribera del río Urubamba.

A fin de vencer las alturas de esta ruta hasta la estación de Aguas Calientes, se utilizan cinco chuchos con desvíos en zigzag que posibilitan las trepadas en tan empinados planos. Asimismo, existe una conexión de doble trocha entre las estaciones de San Pedro y Huanchac que permite el acceso a Machu Pichu.

Los servicios más costosos de este recorrido son los ofertados por Belmont Hiram Bingham de Perú Rail, uno de los más lujosos del mundo, con servicio a bordo, coche-comedor, coche-bar, cena gourmet y otros extras. Inca Rail, brinda The Private, un coche para 8 pasajeros de clase Presidencial conocido como Princesa India, con decorados y servicios propios de su clasificación, comida a bordo y free bar. Puede optar por alguno de ellos u otros más convencionales. ¡Feliz viaje...!

+MOTOR



Welcome to the
James
**Dalton
Highway**

Gateway to the Arctic - the Road to Prudhoe Bay

ALASKA

LA AUTOPISTA DALTON

HAY QUIENES ASEGURAN QUE, SI CONDUCES DE PUNTA A CABO POR LA AUTOPISTA DALTON, CONQUISTARÁS CUALQUIER OTRO CAMINO, SIN IMPORTAR QUÉ DESAFIANTE PAREZCA

POR AMPARO LÓPEZ REGO

Alaska, en los EE. UU., es hogar de algunas de las autopistas más frías del planeta; sin embargo, hay una, la Dalton, particularmente famosa.

De la Dalton se ha dicho que es la carretera más solitaria del mundo. Conducir por ella no solo es una prueba de habilidad, sino de control y tenacidad, por eso muchos consideran que es «el viaje por carretera decisivo». Después de recorrerla, la destreza del chofer queda más que establecida.

LA CARRETERA MÁS SOLITARIA DEL PLANETA

La autopista Dalton, identificada como la Ruta 11 de Alaska, resulta ser uno de los tramos más septentrionales del mundo;

su nombre, James W. Dalton, honra al ingeniero, nativo de Alaska, que dirigió y supervisó su construcción, en 1974, como una vía de abastecimiento para el Sistema de Oleoductos Trans-Alaska.

La Dalton es una carretera de grava de dos carriles que comienza en la autopista Elliot, al norte de la ciudad de Fairbanks, a la altura de Livengood, y se extiende por 666 km (con solo 175 km pavimentados) hasta terminar en Deadhorse (Caballo Muerto), cerca de los campos de petróleo de Prudhoe Bay y del Océano Ártico.

Un tramo de la Dalton se desliza a través del bosque, otro por la tundra; cruza el río Yukón, la Cordillera Brook, que es cuando la autopista se eleva a 1 444 m sobre el nivel del mar, para finalizar, al pasar la ladera norte, a pocos kilómetros del océano Ártico.

La Ruta 11 es esencialmente transitada por camiones de carga, y todo el recorrido se acompaña de alrededores sombríos y desérticos, por ello se afirma que pocas carreteras del mundo acaparan un grado de recogimiento como del que se adueña la Dalton.

A SABER

Los que toman este trayecto, recomendado para conductores experimentados, tienen que avituallarse cuidadosamente.

En toda la travesía, hay solo tres pueblos con escasos habitantes —Coldfoot, en la Milla 175 (282 km); Wiseman, en la Milla 188 (302 km); y Deadhorse, al final de la carretera en la Milla 414 (666 km)—, y tres puntos para reabastecer combustible.

Es necesario empacar suficientes suministros, también aquellos de supervivencia y, por supuesto, el vehículo debe estar en perfectas condiciones para la desafiante jornada.

En la Dalton no hay restaurantes, ni cafeterías, ni gasolineras, ni hoteles escoltando el paso. Nada de estaciones de policía, talleres de reparación ni tiendas de venta de piezas de repuesto. Por si fuese poco, tampoco hay cobertura de teléfono celular. Los servicios de emergencia médica solo están disponibles en Coldfoot y Deadhorse.

Esta autopista es conocida localmente como Haul Road, algo así como «camino de carga». Cada mes, cientos de camiones recorren la Ruta 11, con calor o frío, con lluvia o nieve.

Cualquier conductor de un vehículo que no sea camión, no debe olvidar que es una carretera para camiones, sin importar su tipo: camiones-remolques, camiones articulados..., ellos son los reyes de la Dalton y por ello hay ocho reglas de oro a cumplir en esta vía.

Visto así, los camiones siempre tienen derecho al paso, a fin de cuentas, es un camino construido para ellos. Tenga en cuenta que estos levantan a su paso grandes volúmenes de polvo, fango y grava, por lo que es indispensable manejar siempre con las luces encendidas, en cualquier estación del año, pues la visibilidad se reduce enormemente.

De otra, hay que mantener los faros delanteros y traseros limpios para que el vehículo sea visible. Maneje por el lado derecho de la carretera y chequee su espejo retrovisor con frecuencia.

Si sucede que hay animales entorpeciendo el camino, detenga el vehículo; pero hágalo en un punto seguro, nunca en puentes ni en colinas, ni en curvas, ni cerca de estas.

Reduzca la velocidad al pasar a otro vehículo, particularmente si ese otro es un auto, bicicleta, o motocicleta, pues puede impactarlo con piedras y fango y ocasionar algún accidente.



UN VIAJE CARGADO DE ADRENALINA

Aunque los conductores de camiones toman protagonismo en la Dalton, para esos otros choferes que anhelan demostrar sus mañas y perseverancia, se aconseja que lo hagan a bordo de vehículos tipo camionetas, todoterreno (SUV), de tracción a las cuatro ruedas (AWD), y no en automóviles chicos, motocicletas y bicicletas.

El mejor periodo para realizar el recorrido es desde junio hasta mediados de julio, respetando la velocidad límite de 80 km/h.

La autopista Dalton es una carretera particularmente peligrosa, hay cruces en el camino que atestiguan tristes finales y, desafortunadamente, nadie está exento de ser víctima de las circunstancias y sufrir un accidente, a veces mortal.

Numerosos conocedores aseveran que uno de los enemigos letales en esta autopista es la fatiga. No hay nada que ver, solo un entorno, literalmente, primitivo, inalterado, con tramos en los que se encuentran pendientes muy pronunciadas. Y añadan que, sin importar preparación y equipamiento, siempre habrá que vencer una milla de terror... al menos.

Sí, el pasaje es paradisíaco, pero en ocasiones poco tiempo queda para deleitarse con él cuando hay que estar atento a

los fuertes vientos que lanzan rocas, la baja visibilidad, posibles avalanchas, los hoyos en la carretera -con tramos que pueden estar helados-, cambios repentinos del clima, o la lucha por no congelarse. Para muchos es una experiencia atronadora, de esas que nunca se olvidan.

Lo más prudente es pasar una noche en algunos de los campings de Coldfoot o Wiseman, luego otra en Deadhorse y, de vuelta, pues nuevamente una noche en un camping.

Jack Gustafson es un residente de Alaska que ha recorrido la Dalton más de 20 ocasiones, con diferentes motocicletas y en distintas épocas del año. El aguerrido motorista es pródigo y preciso en sus recomendaciones y no duda al afirmar que «hay gente que ha muerto en esta autopista por no tomársela en serio». Y aunque el propio Gustafson ha rodado en solitario, no lo sugiere. Confirma que es mejor con un compañero: es más seguro y disminuye el agotamiento mental.

Así las cosas, la Ruta 11 regala tanto rosas como espinas, quizás más de estas últimas; pero como no hay unas sin otras, para los que anhelan un viaje estremecedor por un paraje desolado, todo está ahí, en la autopista Dalton, que dicen es «la carretera más solitaria del planeta».



¿QUÉ PASA SI ECHAMOS AZÚCAR AL TANQUE DE COMBUSTIBLE?

SIEMPRE HEMOS ESCUCHADO DE UNA «BROMA PESADA» QUE CONSISTE EN ECHAR AZÚCAR AL TANQUE DE COMBUSTIBLE. DICEN QUE 1 LB BASTA PARA FUNDIR UN MOTOR. ¿CUÁNTO HAY DE CIERTO EN ESTO?

POR ALEXIS VEGA

Según la leyenda urbana, el azúcar viajará en el torrente de combustible y pasará a la cámara de combustión de forma fluida debido al calor del proceso. Una vez enfriada «caramelizará» los cilindros y pistones, lo que deviene en una catástrofe cuando el motor arranque de nuevo. ¡Tremendo! Pero, ¿quién me puede asegurar que lo ha visto?

Todo es falso: el azúcar no se disuelve en la gasolina ni en el diesel. Al mezclarse, se mantendrá en forma granular. No lo digo yo. En 1994, el Dr. John I. Thornton, profesor forense de la Universidad de California, realizó un experimento en el que centrifugó azúcar marcada con carbono radioactivo y demostró que las cantidades disueltas no pasaban de menos de una cucharadita por cada 15 galones de gasolina (unos 57 L). Como su densidad es de 1,587 g/cm³, más del doble que la que pueden tener la gasolina o el diésel en Cuba, los granos se asentarán en el fondo del tanque.

Supongamos que un nivel se ponga a viajar por el circuito. ¿Llegaría hasta el cilindro? Un grano de azúcar mide unos 200-600 μm y los filtros de combustible típicos bloquean las partículas mayores a 8 μm (en la inyección electrónica entre 3-5 μm). Por si fuese poco, tendrían

que vencer los filtros primarios, en el tanque, y secundarios en la línea, la bomba y los inyectores. Es evidente que no podrían llegar a un nivel dañino a la cámara de combustión. Si el «bromista» termina echando más azúcar para contrarrestar esto, solo haría que los filtros se tupan más rápido, pero no cambiará la historia.

Si en vez de añadirla en granos se mezcla antes con agua, el efecto será dañino, pero debido al agua. La solubilidad del azúcar en este líquido es de 203,9 g/100 ml a 19,85 °C, por lo que para diluir la libra que dice la leyenda, habría que meterla al tanque prácticamente en ¼ de litro. Todo el que ha tenido la desdicha de habilitar combustible con agua sabe que, con menos de esa cantidad, enseguida el motor da señales de problemas de combustión y te obliga a apagarlo. No habrá espacio para que se funda.

En fin, si alguna vez sufres de esta «broma pesada», tu motor no se fundirá, aunque arreglar el daño te costará tiempo y recursos. En el peor de los casos, se obstruirán los filtros y sufrirás los trastornos de la poca entrada de combustible. No habrá «melcocha», pero tendrás que cambiarlos y bajar el tanque para limpiar su interior. Para evitar disgustos, asegura bien la entrada de combustible de tu auto.

DIGITAL LIGHT

ojos inteligentes de los autos

POR ERNESTO POSADA ESCOTO

El proyecto del digital light nació en 2016. Entonces parecía solo un concepto futurista, pero ya es toda una realidad. Los ingenieros de Mercedes-Benz trabajaron durante dos años para lograr el mejor producto posible y lo presentaron en el Salón de Ginebra de 2018. Ahora, más perfeccionado, forma parte de los opcionales de sus coches de alta gama y de la nueva Clase S 2021.

Digital light es la clave para disfrutar de condiciones luminosas ideales en todo momento, adaptadas a las condiciones del entorno y a la presencia de otros usuarios de la vía. Al mismo tiempo, este sistema puede asistirte, mediante la proyección de indicaciones sobre la calzada (de la misma manera que lo hace el Head Up Display en el parabrisas). Una señal te advierte si estás a punto de saltarte un semáforo en rojo o de no detenerte ante una señal de stop, entre otras acciones.

La disponibilidad de estas funciones adicionales depende de las disposiciones locales de homologación (en la actualidad esta última función se ofrece en Alemania, Líbano y Qatar)

En un faro Digital light se encuentran dos fuentes de luz. Además de la matriz de 84 led de la tecnología MULTIBEAM LED, también se ha integrado un dispositivo digital de microespejos por cada faro, formado por aproximadamente 1,3 millones de microespejos individuales, dispuestos en forma de matriz, que basculan mediante control electrónico. Tres diodos de alta resolución irradian la superficie reflectante y la luz se proyecta mediante espejos móviles sobre la calzada de forma similar al principio de proyección. El sistema mejora el funcionamiento de las luces de carretera automáticas. La estructura de píxeles más fina y mejorada oculta el tráfico en sentido contrario o el tráfico que circula por delante con mayor precisión. Otra

novedad es la compensación topográfica. Mediante datos cartográficos se registran las diferencias de altura de la calzada con un alcance de los faros constante e iluminación óptima. A ello se suma la luz de carretera ULTRARANGE que alcanza una intensidad lumínica superior al valor de referencia de luminosidad de 1 lux hasta una distancia de más de 650 m (se conecta automáticamente bajo determinadas condiciones de la carretera).

La técnica inteligente destaca, además, a los peatones que se encuentran en la zona de peligro con una función spotlight y proyecta puntos de dirección para facilitar la percepción de su posición. Por supuesto, entre las funciones integradas se encuentran el ajuste de la luz de giro con función para rotondas y función de cruce y las luces activas para curvas con control anticipativo.

La inteligencia digital del equipo se muestra en la interacción con el conductor. Un ejemplo es la luz de bienvenida, con la que Digital light saluda al conductor al desbloquear el vehículo, y le despide al bloquearlo.

Ola Källenius, responsable de investigación de Mercedes-Benz, expresaba «Con una resolución de más de un millón de píxeles por faro, digital light no solo crea las condiciones de luz ideales para cada situación; también amplía el soporte visual de nuestros sistemas de asistencia a la conducción».



DISTRONIC
ON

VELOCIDAD
81 km/h
>20 km/h

ÁNGULO

TEMPERATURA

DETECCIÓN DE ENTORNO

Objeto detectado	Distancia	Luz
CAR 1 Anterior	40.5 m	Luz 0%
CAR 2 Anterior	45.2 m	Luz 0%
CAR 3 Anterior	49.9 m	Luz 0%

SUSCRÍBETE

www.excelenciasdelmotor.com

AHORA



Contáctenos
PROMOCIONA tu producto
o servicio

(+53) 7 205 8274

asistente.motor@excelencias.co.cu



La nueva Sprinter construida para usted

Un concepto más novedoso en el segmento de las grandes furgonetas. Mayor confort y seguridad al conducir. Su versatilidad facilita encontrar el modelo ideal según las necesidades de transporte. Tan atractiva que llama positivamente la atención.

Mercedes-Benz

Vans. Born to run.



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

VOLAR PARA RESCATAR ANIMALES

PAUL STEKLENSKI TOMÓ DOS DECISIONES QUE LE CAMBIARON LA VIDA: SE CAPACITÓ COMO PILOTO DE AVIÓN E INCLUYÓ UN PERRO EN LA FAMILIA. HOY ES OTRA PERSONA

POR WILLY HIERRO ALLEN

Ingeniero de redes y veterano del ejército de los Estados Unidos, aprendió a pilotar aviones en 2013 y se dedicó a rescatar animales de refugios para perros y gatos en su país. Se sabe que, después de permanecer un tiempo en tales refugios, la superpoblación requiere de medidas que usualmente terminan en la eutanasia del animal.

Paul Steklenski, aprovechando sus conocimientos aeronáuticos, se alistó en el Pilots N Paws, un grupo que coordina a los pilotos voluntarios con las organizaciones de rescate de animales. Su amor por estos seres indefensos lo despertó Tessa, una perrita que conoció a través de una red y rescató de un refugio, en agosto de 2013.

La familia Steklenski, salvadora de animales indefensos, la componen Paul, de 45 años y su esposa Michelle, de 46; la mascota Tessa y, recientemente, Layla, otra perrita abandonada. Viven en Schwenksville, Pensilvania, EE. UU. y no tienen hijos. En febrero de 2015, Paul compró su propio avión con el fin de operar independiente en el rescate de perros y gatos.

La aeronave, por la que pagó 70 000 dólares, es un monoplano utilitario Beechcraft Bonanza 33, variante cola en V. El Beechcraft Bonanza llegó al mercado aeronáutico en 1947 como uno de los primeros aviones de metal de postguerra y ostenta el título de avión privado de más larga producción en la historia: 17 000 unidades. Aún se fabricaba en 2008.

En mayo de 2015, creó su proyecto Flying Fur Animal Rescue que, según el sitio web de la organización, a mitad de 2020 ya se habían salvado 1 657 vidas y hoy, probablemente, ronde los 2 000 animalitos rescatados. Junto con el avión, Flying Fur Animal Rescue dispone para su labor de un bus que se usa para el traslado de perros y gatos abandonados, hacia o desde los refugios, con el fin de encontrarles una familia de adopción.

Los sentimientos de los Steklenski hacia los animales callejeros, indefensos y sin hogar son, como se ve, mayúsculos. Paul declaró que ver

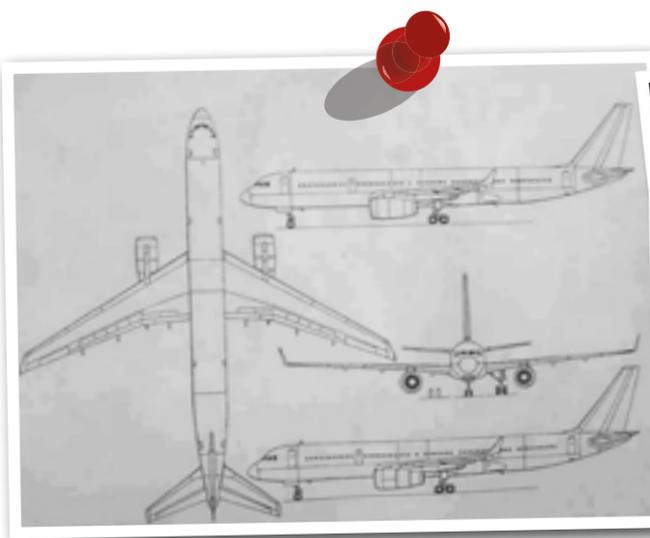
a los perros en el refugio fue desgarrador, es horrible pensar que de permanecer ahí serán sacrificados porque no es posible mantener tantos animales en esos locales de abrigo.

Fue así que decidió sacarlos y buscarles nuevos hogares de adopción. Dice Paul que ha llegado a tener hasta 23 animales de pasajeros en su pequeño avión, cuya capacidad nominal es de 5 personas. Para viajar con sus perros y gatos desmanteló asientos y enseres, aumentando la capacidad de carga en la aeronave.

Comenta que cuando eleva el vuelo, tanto perros como gatos a bordo, se quedan embelesados y disfrutan mucho del viaje, al igual que el piloto, quien realiza en solitario tales itinerarios. Va especialmente hacia el sur, donde la población de animales de compañía es más numerosa, por ende, los refugios están llenos y existe mayor peligro de eutanasia.

Este veterano de guerra que posiblemente vio los horrores de la contienda bélica, encontró un hermoso objetivo en su existencia: salvar vidas. Y no le importa que sean perros y gatos, a fin de cuentas, todos somos seres vivos en este turbulento y convulso planeta. A mis amigos consagrados a la bella labor de la protección de animales, dedico esta Curiosidad.





Aeromodelismo y PASIÓN

EL AEROMODELISMO SE CONVIRTIÓ, MÁS QUE EN EL ARTE QUE RESULTA DEL TALENTO Y SUS MANOS, EN LA PASIÓN QUE DESBORDA TODA SU VIDA



POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: CORTESÍA DEL ENTREVISTADO

El gusto por la aviación ha sido una constante en su vida. Adrián Enrique Granado Echemendía no pudo realizar su sueño de ser piloto, pero encontró en el aeromodelismo la vía para expresar tanta pasión: no gobierna la aeronave; la construye.

«Comencé desde muy temprana edad. Fabricaba los aviones a imagen y semejanza, aunque con líneas imperfectas. Era entonces solo la visión de un niño».

Pero cada modelo superaba al anterior. Y aprendió a interpretar los planos para construirlos a escala. Así han tomado forma diminuta réplicas de todos los tipos y épocas, desde los que han marcado pautas en la historia de la aeronáutica en Cuba, hasta modelos construidos en Estados Unidos, Rusia, Alemania y Reino Unido. Según testimonio del propio Granado, el capitán Rolando Marrón Duque de Estrada, historiador de la aviación, le calculaba más de 400 aeronaves producidas.

«Uso planos y medidas reales del avión para luego llevarlo a la escala deseada. A partir de ese momento, empiezo a elaborar los patrones o plantillas y a sacar todas las piezas en madera. Los ensablo y sello con dope y talco de aluminio para impermeabilizar la madera. Listo entonces para proceder a la pintura. Después, es el momento de la decoración del modelo».

Y hasta parece fácil esta manera de describir el proceso de creación. Pero la verdad es que va mucho más allá de la adecuada selección de los materiales (poliespuma, yeso, pegamento, papel, aluminio, madera, pintura, etcétera) y del acertado cálculo de las dimensiones. El secreto está en el talento que despierta su pasión.

«He trabajado en muchos proyectos a diferentes escalas, en dependencia de la solicitud del interesado, desde los 28 cm hasta 158 cm. Pero el modelo más significativo para mí es An2 agrícola y multipropósito. Lo conozco desde que tengo uso de razón porque es el que realiza las aplicaciones avioquímicas en las arrocetas. Mi avión favorito, sin dudas», confiesa este artista del tamaño, que además se desempeña como productor arrocero usufructuario de la Cooperativa Tony Alomá, en el municipio La Sierpe, provincia Sancti Spíritus.

Muestras de su obra se encuentran expuestas en el Museo Jesús Fernández Duro de la Felguera, en España, y en otras instituciones nacionales como el IACC y el Planetario de La Habana. Pero el certamen más relevante ha sido «100 años de alto vuelo», exposición conjunta con pinturas del capitán aviador Gastón Sariol Hernández en homenaje a la aviación cubana. «Esta exhibición tuvo lugar en la Casa Alejandro de Humboldt, en la Oficina del Historiador de la Ciudad, y tuve el privilegio de mostrar, junto a las pinturas de Gatón, 34 modelos, entre aviones y helicópteros, todos construidos artesanalmente pieza a pieza».

¿CÓMO PROTEGER TU VEHÍCULO EN TODO MOMENTO?

CUANDO TENEMOS UN AUTO O CUALQUIER MEDIO DE TRASPORTE, UNA DE LAS COSAS QUE MÁS CAUSA PREOCUPACIÓN ES CÓMO MANTENERLO PROTEGIDO EN TODO MOMENTO DE UN POSIBLE HURTO

POR REBECA VALDÉS ESPINOSA

En la actualidad son diversos y modernos los sistemas de alarma que permiten reforzar la seguridad de su automóvil contra ladrones mientras quedan estacionados, muchas veces en lugares poco seguros.

A continuación mencionaremos algunos tipos de alarma y funcionamiento que, por sus avanzados sistemas de seguridad, son de la preferencia de muchos conductores:

CARLOCK: REAL TIME CAR TRACKER AND ALERT SYSTEM

Sistema de seguridad de última generación que incluye una app compatible con su teléfono inteligente, donde le brinda toda la información necesaria sobre el auto. Con la aplicación puede programar a distancia la alarma del vehículo, asegurar las puertas e incluso ver su ubicación en tiempo real vía GPS.

Este sistema deja a tu disposición lo último en tecnología de seguridad de vehículos, en un dispositivo muy discreto que puedes chequear con la aplicación de interfaz amigable y fácil de utilizar.

UXCELL: AUTO REMOTE CENTRAL KIT

Un sistema de alarma universal que incluye cables, manual de instalación, caja de procesamiento y dos controles remotos. Este sistema puede ser programado para controlar remotamente las ventanas y mecanismo de cerradura de las puertas.

CARVOXX-2WAYLCD

Sistema de alarma universal que incluye dos controles remotos con pantalla LCD que le mantiene informado constantemente sobre el estado de su auto. El kit incluye cables, caja de procesamiento, sirena, unidad de control central y manual. Es mucho más fácil de instalar

de lo que podría parecer y, gracias a sus modernos controles remotos, podrá revisar constantemente el estado del vehículo sin tener que estar junto a él.

En caso de tener una moto, ya sea de combustión o eléctrica, se recomienda algunos modelos con tecnología avanzada. En un comienzo, solo disponían del recurso del ruido para espantar a posibles ladrones, pero en la actualidad, son auténticos sistemas electrónicos de seguridad equipados, incluso, con mensajería móvil.

La alarma Bikensente da la alerta en su smartphone, en tiempo real, de un intento de robo o de algún movimiento inesperado que se produzca cerca o en la moto. De esta manera la protege en cualquier lugar que la tenga aparcada, mientras esté a un radio de 400 m.

También podemos utilizar los sistemas antirrobo con alarma añadida. Este es uno de los más usados en Cuba en las motos eléctricas. No es una alarma en sí. Son los llamados sistemas antirrobo como candados con alarma de sonido, los cuales llevan incorporado una alarma dentro de sus funciones para espantar ladrones.

Tiene un bajo consumo de energía, lo que posibilita mayor durabilidad de la batería; y un sensor que permitirá configurarla con distintos niveles de sensibilidad y fijarla a la motocicleta.

Aunque se prefieran diferentes marcas y tipos de alarmas, lo importante es mantener su auto o moto completamente a salvo de cualquier peligro como son los hurtos. No obstante, si no se posee un sistema de alarma, estos son los consejos básicos para proporcionarle seguridad a su vehículo:

- Cierre las puertas con llave.
- Retire las llaves del vehículo.
- No deje una llave de repuesto cerca del vehículo.
- Cierra las ventanas.
- Estacione en áreas bien iluminadas.

EVENTOS



Excelencias del Motor 86

PRESENTÓ SU EDICIÓN 86

EXCELENCIAS DEL MOTOR PRESENTÓ DESDE CASA SU EDICIÓN 86 CON MUCHAS NOVEDADES: LA MEJOR MANERA DE CELEBRAR SU 15 ANIVERSARIO

POR YACIEL LÓPEZ

FOTOS Y VIDEO: SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI

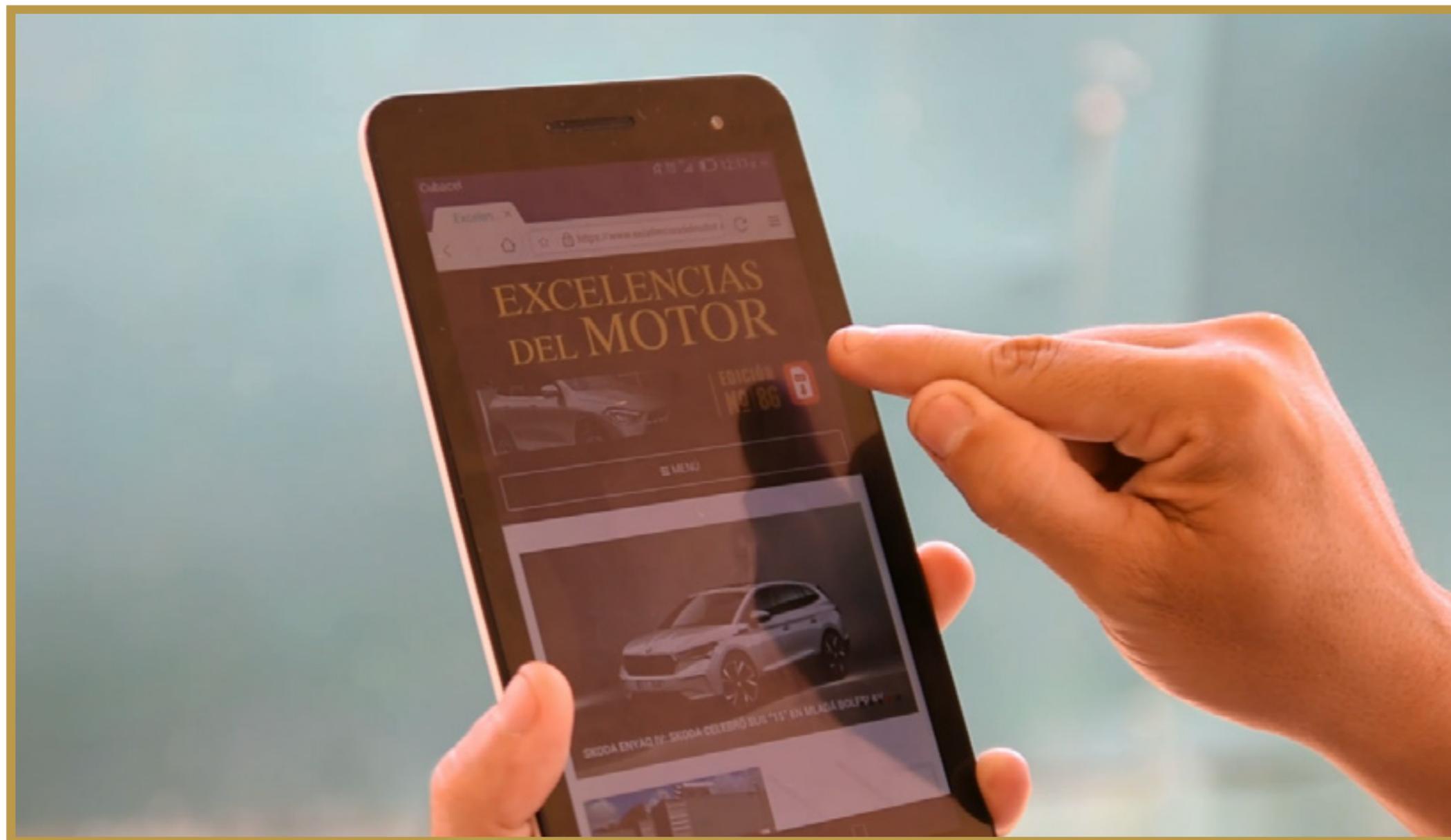
La más reciente entrega de la revista *Excelencias del Motor*, en su edición 86 completamente digital, se presentó desde casa y, entre otras novedades, ofrece mayor interactividad a sus lectores y permite un mejor diálogo con los diferentes formatos del producto, sobre todo nuestra página web www.excelenciasdelmotor.com: una manera muy al estilo Motor para celebrar sus 15 años.

Y es que las nuevas condiciones que impone la pandemia no han impedido que Motor se detenga. Con el cumplimiento a cabalidad de las medidas de protección y distanciamiento físico, continúa en la carrera por más.

La presentación estuvo reducida a su equipo editorial que, liderado por Willy Hierro Allen, editor jefe, explicó cada una de las secciones y oportunidades de esta edición 86 que luce en su portada el nuevo GLA 2021 de Mercedes Benz, idóneo para la vida en centros urbanos, y cuyas características técnicas encontrará también en el apartado de Autos.

Es de hacer notar un nuevo acápite en la sección de Historia, Del Museo, resultado del vínculo interinstitucional logrado con el Museo del Automóvil de La Habana «El Garaje». En esta ocasión trae los pormenores del último almendrón llegado a la capital, nada más y nada menos que en pleno siglo XXI: un DeSoto Custom Convertible Coupe 1949 que le fuera obsequiado al Historiador de La Ciudad, Eusebio Leal Spengler.

Pero no le adelanto más. Dejo a los protagonistas de *Excelencias del Motor 86* que le expliquen a detalle cada página. Veamos el video.





SERVICIOS DE CÁTERIN Y A DOMICILIO

5ª. Ave, entre 256 y 258 No. 25 604,
Santa Fe, Playa, La Habana, Cuba.

(+53) 7290 7511

lagiraldillarestaurante@gmail.com





El arte

de CONSTRUIR

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: MARVIN DÍAZ VALDÉS / ARCHIVO ARCONTS

CON SOLO SIETE AÑOS DE CREADA, LA COOPERATIVA DE CONSTRUCCIÓN ARCONST SE CONSOLIDA Y VALIDA SUS RESULTADOS

La Cooperativa de Construcción ARCONST es un sueño hecho realidad. Aprobada en el año 2013, cuenta ya con una amplia hoja de trabajo eficiente y de calidad certificada que la ha hecho merecedora de disímiles reconocimientos y premios como el más reciente: Premio Giraldilla 2020.

En diálogo con su presidente, el Arq. Rolando Guevara Muñiz comentó a *Excelencias del Motor* que la materialización del sueño de crear una empresa constructora ha sido el reto más ambicioso a lo largo de su carrera profesional.

Motivados por la premisa de construir con arte, «en ARCONST se llevan a cabo disímiles programas constructivos y de diversa complejidad, gracias a la labor de un equipo técnico profesional y de obreros con altos niveles de cualificación. Gracias a ello, hemos logrado la satisfacción de todos nuestros clientes».

Como cooperativa consolidada, y muy a tono con los principios de belleza, firmeza y utilidad, ARCONST se enfoca en brindar servicios de construcción civil y montaje, demolición, desmontaje, mantenimiento constructivo, remodelación, decoración, reconstrucción, impermeabilización de cubiertas, suelos y paredes, rehabilitación, reparación, así como los servicios de jardinería asociados al proceso constructivo y los servicios de instalación y montaje de equipos de clima y refrigeración.

En consonancia, su equipo de trabajo, que ya suman 207 socios, conoce a cabalidad los preceptos de cooperativismo y se robustece con un control exquisito de su producción. Es así que posee un Sistema de Gestión de la Calidad certificado de acuerdo con la norma NC ISO 9001:20 desde 2019, y el aval de la Oficina Nacional de Normalización (ONN) y Lloyds Register (LRQQ). «Desde el año 2016, nuestra Cooperativa comenzó la implementación de un Sistema de Gestión de la Calidad basado en la Norma NC ISO 9001-2015 lográndose que, desde abril del año 2019 hayamos alcanzado la condición



de Cooperativa Certificada por la Oficina Nacional de Normalización y por el Órgano Certificador Internacional Bureau Veritas». Del mismo modo, integra la implementación de otros sistemas de gestión como el de Seguridad y Salud en el Trabajo según la norma NC ISO 45001:2018.

Obras como la Empresa Metal Mecánica Inoxidables Varona, el Ministerio de Relaciones Exteriores, la sede del Banco Financiero Internacional en el edificio Someillán, el Mercado de Cuatro Caminos, el Centro de Prensa Internacional (CPI), y el Restaurante Beijing, por solo mencionar algunas, le han otorgado merecido prestigio y le confieren un lugar sobresaliente en el ramo de la construcción.

Y es que en ARCONST, el buen gusto, el humanismo y la sustentabilidad se encuentran en perfecto equilibrio con la economía, en busca de mayores posibilidades de desarrollo y bienestar social. Tal empeño ha hecho que el Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente (CITMA) la reconociera como una de las entidades destacadas a nivel nacional por la eliminación total del uso de las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono (SAO) y su aporte al cumplimiento de los compromisos de Cuba con el Protocolo de Montreal.

Asimismo, en la más reciente convocatoria del Premio Giraldilla a la Calidad de la Gestión Empresarial, abierta por vez primera al sector no estatal, ARCONST fue laureada con el más alto reconocimiento que otorga el Gobierno de La Habana a entidades que sobresalen por su desempeño eficiente en favor de la calidad y actúan con el incentivo de la mejora continua. «Este galardón significa mucho para nuestro colectivo. Es resultado, sin duda alguna, del arduo trabajo, y nos pone en condiciones para alcanzar otros tan exigentes como el Premio Nacional y el Iberoamericano de Calidad», afirmó Guevara Muñiz.

¿Aspiraciones? «Crecer y ampliar la gama de servicios se presenta como una perspectiva firme para la cooperativa, aprovechando las oportunidades y el contexto histórico. Para ello confiamos en nuestra gente y en la confianza de todos nuestros clientes», aseveró Guevara Muñiz, convencido de que tienen bien sabido el arte de construir.





POR LA VIDA

MUCHOS DE LOS CLUBES DE AUTOS Y MOTOS DE CUBA SE UNIERON A LA CARAVANA CONTRA EL BLOQUEO DE EE. UU. CONTRA CUBA

POR SERGEI MONTALVO AROSTEGUI

Más de una caravana por la vida ha recorrido el malecón habanero y otras avenidas del territorio nacional como parte de las jornadas mundiales de solidaridad con Cuba en apoyo al cese del bloqueo económico, comercial y financiero que por más de 60 años mantiene EE. UU. contra la isla caribeña.

Ciudadanos de todas las edades en bicicletas, motos eléctricas, coco-taxis, bici-taxis... y hasta lanchas se sumaron en marcha, y regata, unida. Diferentes clubes de la familia del mundo del motor, de dos y cuatro ruedas, y miembros del club náutico decidieron colorear el paisaje.

Desde el Este de la capital cubana, Alto Voltaje y ME de motos eléctricas representaron la ECO movilidad. Y es de resaltar el apoyo incondicional de estos clubes en labores sociales en el enfrentamiento a la pandemia COVID-19.

Asimismo, una pequeña representación del Club de Autos Clásicos Británicos y el Club VW de Cuba, con alrededor de 10 miembros, exhibieron sus joyas en las caravanas.

Se alistaron también más de 80 autos de los aproximadamente 150 que integran el novel Club Lada-Cuba, el cual cada día gana más espacio dentro del escenario automotor, pues Lada es el auto por excelencia del cubano.

Por su parte, cerca de 40 embarcaciones del Club Náutico y una flotilla de lanchas navegaron desde las cercanías del Morro hasta el Torreón de la Chorrera con banderas cubanas y de otras naciones.

Las caravanas en apoyo a la Isla comenzaron hace 9 meses en la ciudad de Miami, EE. UU. Desde entonces, cada último domingo de mes cuentan más participantes. Cuba agradece las muestras de apoyo de los diferentes países, pues el bloqueo constituye el mayor obstáculo para el desarrollo del país.



Fotos: cortesía de los clubes de Motos Eléctricas, Club Lada-Cuba, Club Autos Clásicos Británicos y Moto 100.

Illinois, EE. UU.



Villa Clara, Cuba.



Miami, EE.UU.



Las Tunas, Cuba.



Regata en LA HABANA



DEPORTES

Lewis HAMILTON

¿el futuro súper campeón?

TRAS EMPATAR CON MICHAEL SCHUMACHER EL AÑO PASADO, AL LOGRAR SU SÉPTIMO TÍTULO MUNDIAL, LEWIS HAMILTON AHORA VA POR MÁS ¿CONSEGUIRÁ EL OCTAVO?

POR WILLY HIERRO ALLEN

LOS TÍTULOS MUNDIALES DE AUTOMOVILISMO

Desde que comenzó el actual Campeonato Mundial de Automovilismo, el 13 de mayo de 1950 en el circuito inglés de Silverstone, solo unos pocos pilotos han alcanzado varios títulos durante su carrera deportiva. Quien empezó con más de uno fue el italiano Alberto Ascari, que hizo doblete (1952-1953), ambos al timón de Ferrari.

Sin embargo, el año anterior (1951), un argentino: Juan Manuel Fangio, se había hecho campeón mundial, faena que repitió en el 54, 55, 56 y 57, para así acumular la que parecía inalcanzable cifra de cinco títulos mundiales. Al menos lo era para mí, que lo conocí aquí en La Habana en febrero de 1957, cuando ganó el Gran Premio de Cuba, corrido en el Malecón, con un Maserati.

Quien más se le acercó luego fue el francés Alain Prost, que se impuso en 1985 y 1986 con Porsche, en 1989 con Honda y, en 1993, con un Renault. Amenazó a Fangio, ya retirado, pero solo alcanzó cuatro títulos. A Prost lo venció Michael Schumacher, un joven piloto alemán que se convertiría en el «Káiser».

Michael Schumacher ganó en 94 y 95 con Benetton-Ford y, más tarde, en los años 2000, 2001 y 2002, con Ferrari, para empatar con Fangio. Aquel récord de Juan Manuel Fangio, a mitad del siglo XX, no pudo igualarse hasta el segundo año del siglo XXI. Estuvo imbatible durante 45 campeonatos.

Pero «Schumi», como se le llamaba cariñosamente, continuó cosechando victorias y se coronó en 2003 y 2004 para llegar a un total de siete títulos, algo inimaginable en eventos cada vez más competitivos y

donde la mecánica se transformó en ciencia y la valentía en tecnología. ¿Es que alguien pensó que el trono de Schumacher era inaccesible?

Quien lo haya pensado, se equivocó. En 2007 entra al circo de la Fórmula 1 el piloto británico Lewis Hamilton con la escudería McLaren, y para 2008 conquista su primer título. Tenía 23 años y fue el campeón más joven de la historia de campeonato mundial de automovilismo, hasta que, en 2010, el piloto alemán, Sebastián Vettel, lo suplanta con la misma edad, pero 5 meses y 15 días menos.



Alberto Ascari,
campeón mundial 1952 y 1953.



Juan Manuel Fangio,
campeón mundial 1951, 1954, 1955, 1956 y 1957.



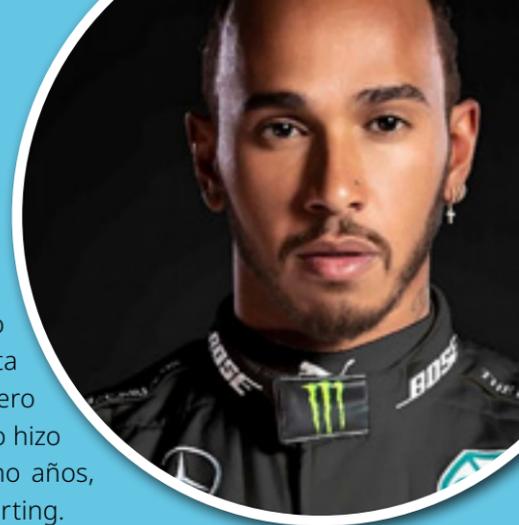
Alain Prost,
campeón mundial 1985, 1986, 1989 y 1993.



Michel Schumacher,
campeón mundial 1994, 1995, 2000, 2001, 2002, 2003 y 2004.



¿QUIÉN ES LEWIS HAMILTON?



Nació el 7 de enero de 1985 en la pequeña ciudad de Stevenage, condado de Hertfordshire, en Inglaterra. Sus padres lo nombraron Lewis, como el atleta estadounidense (Carl Lewis), pero su afición por el automovilismo lo hizo renunciar al atletismo. A los ocho años, Lewis Hamilton comenzó en el karting.

A los diez (1995), logró su primer campeonato en karts y allí conoció a Ron Dennis, jefe de la escudería McLaren. Dos años después, el aún muy joven piloto inglés, firmó un contrato con dicha escudería de la Fórmula 1.

Denis vio en Lewis Hamilton mucho potencial, por lo que decidió llamarlo para que se uniera al programa de jóvenes pilotos de McLaren.

De esta forma, se convirtió en la persona más joven en hacerlo (solo tenía 14 años). Al año siguiente, se hizo con el campeonato europeo de karts. En 2001, Hamilton tuvo oportunidad de correr con Michael Schumacher en una carrera de karting junto a varios de los futuros pilotos de la Fórmula 1. En 2003 entró a la Fórmula 3 y, dos años después, ganaba el campeonato de la Fórmula 3 EUROSERIES.

Este título lo logró con números increíbles: 15 victorias, 10 vueltas rápidas y 13 poles. El inglés se proclamó campeón faltando aún cuatro carreras. Su éxito lo llevó al GP2 Series en 2006 y, en septiembre de ese año, obtuvo la corona, lo que le valió ser nombrado piloto oficial de la escudería McLaren.

En su primera carrera en la Fórmula 1 (GP de Australia 2007), entró en 3.º para igualar el récord conquistado por el canadiense Jacques Villeneuve: el podio en su primer GP, conseguido ahí mismo, pero en 1996. En las dos siguientes carreras finalizó 2.º, para así convertirse en el primer piloto de la historia en conseguir tres podios consecutivos tras su debut.

En 2008 consiguió su primer título en el Fórmula 1 y en septiembre de 2012, tras el retiro de Michael Schumacher, la escudería de Mercedes lo fichó como piloto. En 2014, Lewis Hamilton se proclamó campeón por segunda vez y, al año siguiente, 2015, revalidó el título. Faltando aún dos carreras, ganó por cuarta vez el título mundial en 2016.

Y volvió a repetir en 2017 para acumular cinco campeonatos. ¡Alcanzó a Fangio! Pero no se detuvo, se alzó con los de 2019 y 2020 e igualó a Schumacher con siete títulos. ¡Empató con Schumacher apenas en 16 años! Y va por más. ¿Logrará su octava victoria? Lewis Hamilton va delante, lidera este campeonato 2021...

EL PRIMER CAMPEÓN mundial de motociclismo

ALESSANDRO ANZANI, INMIGRANTE ITALIANO ASENTADO EN FRANCIA, SE RECONOCE COMO EL PRIMER CAMPEÓN MUNDIAL DE MOTOCICLISMO, EN 1905

POR WILLY HIERRO ALLEN

La invención de lo que luego sería la motocicleta ocurrió cuando Gottlieb Daimler acopló su pequeño maravilloso motor a una bicicleta de madera y su intrépido colega, Wilhelm Maybach, la tripulara sin demoras para así convertirse en el primer motociclista del mundo. Eso ocurrió allá por el año 1885, y la velocidad fue lo que impulsó su desarrollo.

Comoquiera que la moto estuvo ligada a la bicicleta en su nacimiento, es en las competencias de ciclismo donde aparecen las primeras motos: una bicicleta con

un motor acoplado para marcar el ritmo de los ciclistas en carrera. Pronto, aquellas bicicletas motorizadas comenzaron a competir entre sí.

Solo nueve años después de construida la primera motocicleta, en 1894, ya se tienen noticias de las primeras carreras de motos en Europa. Pero no es hasta principios del siglo XX que se organizan las primeras carreras en circuito cerrado y surgen las primeras disposiciones para las competencias de motos, entre las que están el motor menor de 1/3 de litro.



Alessandro Anzani, campeón mundial de motociclismo

El primer campeón mundial de motociclismo, nació en Gorla (Italia), el 5 de diciembre de 1877. De pequeño descubrió que su pasión estaba en el taller. Durante algunos años, laboró en un negocio de venta y reparación de bicicletas, propiedad de su tío, en Monza. Allí ganó experiencia y en poco tiempo era un hábil mecánico que, a la vez, participaba en carreras de su pueblo natal.

Después de terminar su servicio militar, en 1899, se fue a correr a Milán donde conoció a Gabriel Poulain, un ciclista francés que más tarde sería campeón mundial y con quien trabajó amistad. Anzani quedó maravillado al conocer de los avances tecnológicos que tenía Francia en mecánica y, tras la invitación de Poulain, cruzó los Alpes.

Anzani se instaló en Saint-Nazaire y empezó a interesarse por mecánica de motores. En las competencias de ciclismo, montaba las motos que llevaban el ritmo de la carrera y, en breve, se convirtió en corredor de motos. Como sabía de mecánica, arreglaba los motores y por eso lo llamaban «demonio de la carburación». Trabajó en la fábrica de motores Buchet y estaba muy ligado al incipiente mundo de la motocicleta.

CAMINO A LA FAMA

En la primavera de 1905, a bordo de una motocicleta Alcyon con el motor Buchet, el cual se conocía muy bien: monocilíndrico de 330 cm³, arreglado por él mismo, estableció un nuevo récord de velocidad al alcanzar los 100 km/h. También fue ganando reconocimiento por su capacidad innata para preparar motores.

Semanas después, Anzani apareció en Bélgica llevando la moto Alcyon con el mismo motor Buchet, para así presentarse en la primera edición de la carrera de motocicletas llamada «Championnat du Monde de moto». El 13 de julio de 1905 se celebró la carrera en el velódromo de Zurenborg, cerca de la ciudad de Amberes.

Anzani fue favorecido por la caída, en plena carrera, del famoso as local, el belga Jan Olieslagers. Asimismo, logró cruzar la meta por delante de su compañero de equipo, el francés André Pernette. Y Alessandro Anzani se alzó con la victoria. Era el primer campeón del mundo en la historia del motociclismo de velocidad.

Alessandro Anzani siguió conquistando fama como fabricante de motores, tanto para motocicletas y autos como para aviones, con los que adquirió mayor renombre. Fue un gran industrial con reconocimientos públicos por su obra. Falleció en Franceville, una comuna francesa de la región de Baja Normandía, en 1956.



ALESSANDRO ANZANI

GUÍA DE SERVICIOS



Cooperativa
TAXI RUTERO 1
 en tiempos de **COVID-19**



TDEA

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.**



COOPERATIVA 1
TAXI RUTERO



Matadero N°. 116 e/ Nueva del Pilar
 y Final. Cerro, La Habana, Cuba.



Taller
BARRIOS-ILEN
 SOLUCIONES INTEGRALES
 PARA DAEWOO TICO



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

FAMILIA
HERO
 SERIGRAFÍA

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



Oswaldo Hernández Naranjo

email: osva3cu@gmail.com

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

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

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



WENCHIMPORT

Taller automotriz especializado en clima

+53 5284 4546 / +53 5429 4954

Calle 6, entre 100 y 7.ª, Boyeros.



Diagnósticos / Soluciones generales / Mantenimiento / Reparación de compresores

PRODUCCIÓN ESPECIALIZADA
 PARA ACTOS Y EVENTOS

cuba★**SHOW**
 LA FIESTA EN GRANDE

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

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

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 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.

LA EXCELENCIA EN EL BRILLO
T-FREGARÉ

T-FREGARÉ
BUSCANDO 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

CALE 27 ESQ. 4, VEDADO, LA HABANA.

9 AÑOS
de experiencia



EL MEJOR AMIGO DE SU AUTO
MiSocio
MECÁNICA AUTOMOTRIZ



MECÁNICA ESCANER ELECTRONICA



Calle 5.ª 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.

**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



**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

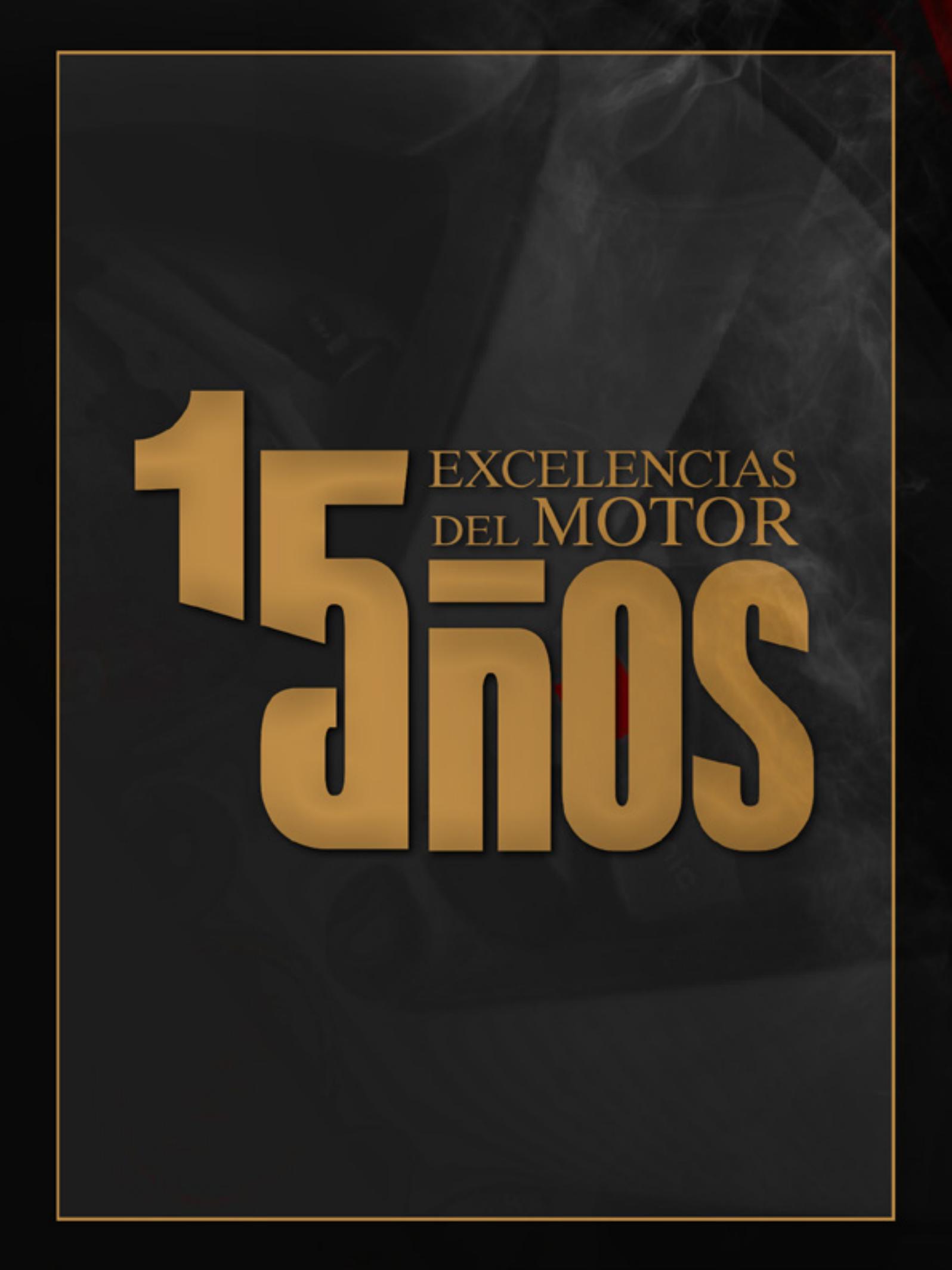
SUCURSAL EN ESPAÑA: Taller Carrer de Toledo N.º 6, Barcelona. C.P. 08014 / +34 933 31 09 97

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