

# EXCELENCIAS DEL MOTOR 88-D

[www.excelenciasdelmotor.com](http://www.excelenciasdelmotor.com)

## **Ducatti 900** *super sport*



**14** Nuevo Mercedes-Maybach  
Clase S 2021

**26** La española  
Rieju Nuuk

**98** Taxi Ruter 1,  
razones para celebrar su 8.º aniversario

EL ARTE DE CONSTRUIR



**ARCONST**

COOPERATIVA DE CONSTRUCCIÓN

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

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

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



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

**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 SABIDO

**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 MEJIAS

**ARTE Y DISEÑO**

MARVIN DÍAZ VALDÉS

**FOTO DE PORTADA**

MANUEL OKATA

**WEBMASTER**

YACIEL LÓPEZ PÉREZ

**COMMUNITY MANAGER**

EDDY NELSON COSTA LABRADA

**COMERCIAL**

REBECA VALDÉS ESPINOSA

**SUSCRIPCIONES Y ATENCIÓN AL CLIENTE:**

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

**PUBLICIDAD Y CORRESPONDENCIA:**

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

CUBA: LA HABANA: CALLE 10, NO. 113 E/ 1ª Y 3ª MIRAMAR, PLAYA. TLF.: +53 7 204 8190. E-MAIL: CARIBE@EXCELENCIAS.COM //

ECUADOR: QUITO: CALLE EL BATÁN N34-122 Y AV 6 DE DICIEMBRE, ED. SAN MARINO, OF. 601. TLF.: +593 2 332 4212. MÓVIL: +593 9 8332 0255. E-MAIL: DIR.ECUADOR@EXCELENCIAS.COM //

MÉXICO: CIUDAD DE MÉXICO: ALEJANDRA MADEL DIOS, PAJARO NO. 25, SECC. PARDUES, QUATITLÁN IZCALLI 54720. TLF.: +52 55 58714034. MÓVIL: +52 44 5523160511. E-MAIL: DIR.MEXICO1@EXCELENCIAS.COM // PUERTO VALLARTA, JALISCO: CONSUELO ELIPE, CALLE FEBRONIO URIBE 100, PLAZA SANTA MARÍA 404 C. ZONA HOTELERA. TLF.: +52 322 225 0109. E-MAIL: DIR.MEXICO2@EXCELENCIAS.COM //

QUINTANA ROO: DIANA CAMPEÁN. E-MAIL: DIR.MEXICO3@EXCELENCIAS.COM // PANAMÁ: E-MAIL: DIR.PANAMA@EXCELENCIAS.COM //

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. E-MAIL: DIR.EL.SALVADOR@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 EDEN. E.L.A. C/ CAPITÁN HAYA, 16, 28020-MADRID (ESPAÑA), ISSN 1138-1841

FOTOMECÁNICA E IMPRESIÓN LA NUEVA CREACIÓN GRÁFICAS

10000 LOS DERECHOS RESERVADOS. LOS CONTENIDOS DE ESTA PUBLICACIÓN NO PODRÁN SER REPRODUCIDOS, DISTRIBUIDOS, NI COMUNICADOS PÚBLICAMENTE EN FORMA ALGUNA SIN LA PREVIA AUTORIZACIÓN POR ESCRITO DE LA SOCIEDAD EDITORA EXCLUSIVAS LATINOAMERICANAS, S.L.A. S.A. EXCELENCIAS TURÍSTICAS DEL CARIBE ES UNA PUBLICACIÓN PLURAL. LA DIRECCIÓN NO SE HACE RESPONSABLE DE LA OPINIÓN DE SUS COLABORADORES EN LOS TRABAJOS PUBLICADOS. NI SE IDENTIFICA CON LA MISMA. ÚLTIMO CONTROL DE Q.U.D. TRABAJO: 10 000 EJEMPLARES. DIFUSIÓN: 9 472 EJEMPLARES.

\* 29/7/2003

www.exceleacias.com

www.exceleaciasdelmotor.com

www.exceleaciasstravel.com

www.fucadhu.org

## AUTOS



**8** Sián Roadster, el espíritu de Lamborghini

**12** Seat Ibiza 2021, la «revolución» va por dentro

**14** Nuevo Mercedes-Maybach Clase S 2021

**18** Toyota BZ4X, el primer SUV eléctrico del coloso japonés

**20** Supersonic, unFIAT excepcional

## MOTOS



**24** La BMW F900 XR de 2021

**26** La española Rieju Nuuk

**28** Guzzy V7

## CARGA Y PASAJE

**32** Serie 9 de SUNWIN, autobuses de última generación



**34** eTGM, el futuro de MAN ya es realidad

**38** El ferrocarril en Argentina

**40** Big Twin, el carguero del futuro

**42** Wonder of the seas, el más joven y poderoso en su familia

## HISTORIA

**46** Primer ferrocarril transcontinental de los Estados Unidos

**48** Memorias del Motor

**54** Ducati 900 Super Sport. Un hito del motociclismo italiano

**58** Edsel, el hijo único de Henry Ford



**62** Motocicletas Kawasaki

## + MOTOR

**66**

El Canal de Suez, una obra faraónica



**70** TUK TUK

**72** ¿Cabe una motocicleta en la palma de la mano?

**78** Sistema PRE-SAFE, protección lateral

**80** ¿Cómo el lubricante ayuda al ahorro de combustible?

**82** ¿Cuánta presión de aire lleva tu neumático?

## DEPORTES

**86** Silverstone 1950, la primera carrera oficial del mundial de F1

**88** Valentino Rossi, el ocaso del campeón



## EVENTOS

**92** A Monte Barreto, con los defensores del Medio Ambiente



## GUÍA DE SERVICIOS

**96** Taxi Rutero 1: razones para celebrar su 8.º aniversario

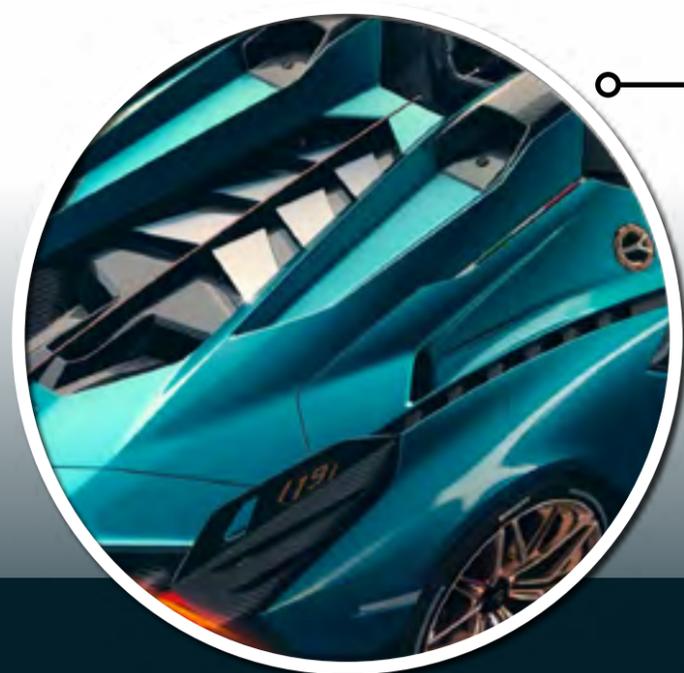
# AUTOS



# Sián ROADSTER el espíritu de Lamborghini

LAMBORGHINI NO PIERDE LA COSTUMBRE Y SE EMPEÑA EN SIEMPRE SORPRENDER CON DISEÑOS DE AUTOS MÁS AGRESIVOS Y LLAMATIVOS





LÍNEAS TIPO PERISCOPIO



**POR MARVIN DÍAZ VALDÉS**

El fabricante de automóviles italiano se acerca a sus 60 años y quiere darse a notar más que nunca, esta vez con un superauto híbrido descapotable: el Lamborghini Sián Roadster.

Se trata de una edición limitada de solo 19 unidades, con un costo cercano a los 4 millones de dólares cada una. Resulta lógico que, con tantos dígitos en el precio y tan pocos autos, ninguno se parezca. Y es que los incógnitos compradores tuvieron la posibilidad de personalizar a su gusto el color de la carrocería y los detalles en el interior.

En cuanto a su imagen exterior, podemos ver un coupé con líneas tipo periscopio en su vista superior que se asemejan a las de su ancestro, el primer Countach, al igual que las luces traseras exagonales, que le otorgan un sello inconfundible y tradicional a la enérgica marca. En su parte delantera, los peculiares faros en forma de Y. La aerodinámica, con un diseño al más mínimo detalle para aislar la cabina, que mira al cielo, del flujo de aire, y un alerón integrado al perfil que solo se extiende durante la conducción para un mejor rendimiento.

Genera 819 CV, resultado de la suma de su poderoso motor V12 de 785 CV y un generador eléctrico de 48 V de 34 CV. No dispone de baterías de litio para alimentar el sistema eléctrico; en cambio, emplea un sistema supercondensador, que consiste en recuperar energía del frenado, que lo favorece con más millas.

Acelera de 0 a 100 km/h en solo 2,9 s y su velocidad máxima supera los 350 km/h, de ahí que se gane el título del hiperdeportivo más rápido de los bravos toros de Lidia.

Al decir de Stefano Domenicali, presidente y director ejecutivo de Automobili Lamborghini, «el Sián Roadster encapsula el espíritu de Lamborghini a la perfección. Es la expresión de un diseño impresionante y un rendimiento extraordinario, pero lo más importante es que incorpora tecnologías muy importantes para el futuro. Su innovador sistema de propulsión híbrido anuncia la dirección de los súper deportivos de nuestra marca, a medida que avanzamos hacia un mañana que exige nuevas soluciones».





# SEAT IBIZA 2021

EL SUPERVENTAS ESPAÑOL SE ACTUALIZA CON UN PROFUNDO REDISEÑO INTERIOR, MÁS TECNOLOGÍA Y CONECTIVIDAD Y UN MAYOR NÚMERO DE ASISTENCIAS A LA CONDUCCIÓN

## la «revolución» va por dentro



POR ARIEL B. COYA

El SEAT Ibiza se pone al día y, a diferencia de lo que suelen ser los lavados de cara, el popular turismo español no se actualiza solo con ligeros retoques estéticos o alguna adición mecánica, sino que lo hace con una renovación completa de su interior en la que la tecnología es la gran protagonista.

A simple vista, efectivamente, puede que el Ibiza 2021 apenas se distinga de la quinta generación que ya conocíamos, salvo por el logotipo de la marca, ahora con un acabado cromado bitono, y los tres nuevos diseños de rines, faros LED de serie y otros dos nuevos colores para su carrocería (azul zafiro y azul asfalto). Sin embargo, dentro la evolución es total, con materiales de mayor calidad y un salpicadero más bajo y sofisticado en el que destaca sobre todo la gran pantalla flotante. Sin duda, un claro indicio de la intención que tiene el superventas español de adaptarse a la nueva realidad digital.

Así pues, su nivel de conectividad está a la orden del día, gracias a la integración del sistema full link que facilita el acceso desde cualquier dispositivo mediante Apple CarPlay o Android Auto inalámbricos; en tanto el sistema de infoentretenimiento despliega un

abanico de posibilidades, con comandos de voz incluidos, para acceder a la información más variada: tráfico, aparcamiento, estaciones de servicio...

Los servicios SEAT CONNECT del Ibiza 2021 integran, además, una tarjeta eSIM con la función eCall para contactar directamente a los servicios de emergencia en caso de accidente. También permite establecer alarmas antirrobo y alertas de velocidad (para advertir al conductor de un posible exceso), y activar a distancia el bloqueo / desbloqueo de las puertas o las luces.

En materia de seguridad, este modelo posee numerosas asistencias a la conducción como los controles de crucero adaptativo, mantenimiento de carril y detector de obstáculos en el ángulo muerto, el reconocimiento de señales de tráfico, sensores y cámaras delanteras y traseras o luces largas automáticas, entre otros.

Si bien es cierto que la oferta mecánica del SEAT Ibiza no presenta cambios, los seis motores ya existentes, desde el 1.0 MPI de 80 CV con cambio manual de cinco marchas hasta el 1.0 TGI de 90 caballos impulsado con gasolina o gas natural comprimido (GNC), pasando por las restantes opciones EcoTSI, dan fe suficiente de la versatilidad del turismo español con 37 años en el mercado y casi seis millones de unidades vendidas.

# NUEVO MERCEDES-MAYBACH CLASE S 2021

LOS MAYBACH DE MERCEDES-BENZ CONSTITUYEN LA MAYOR EXPRESIÓN DE LA ELEGANCIA, LA TECNOLOGÍA Y EL CONFORT DE LA RECONOCIDA MARCA ALEMANA

POR ERNESTO POSADA ESCOTO

Deben su nombre a uno de los fundadores, junto a Gottlieb Daimler, de esta icónica industria: el Sr. Wilhelm Maybach, quien fue reconocido por perfeccionar tecnológicamente los primeros autos de Daimler.

La última versión del Maybach se lanzó en noviembre de 2020 y en mayo de 2021 se le incorporaba el Motor V 12 de Mercedes-Benz, con el modelo Mercedes-Maybach S 680 4MATIC.

El nuevo Maybach (Serie Z 223) podremos verlo con motor M 176 V8, de 503 CV de potencia en el modelo Mercedes-Maybach S 580 4MATIC

o con motor M 279M, V12, de 5,98 L y 612 CV de potencia en el modelo Mercedes-Maybach S 680 4MATIC. Ambos con caja de cambios automática de 9 marchas 9G-TRONIC y tracción integral 4MATIC. Con 5,469 m de largo, 1,92 m de ancho y 1,51 m de alto, la nueva berlina aumenta su batalla 18 cm en comparación con la versión larga de la convencional Clase S. Este auto encarna belleza sublime y lujo consumado, y marca tendencia con su sofisticación. Superficies sensuales de rasgos nítidos y dominantes elementos cromados definen el diseño de la representativa

berlina, junto a la exclusiva calandra del radiador con 27 barras verticales en cromo de alto brillo y distintivo «Maybach» en el centro, que domina el frontal y acentúa la reputación de este vehículo.

El habitáculo ofrece un espacio extraordinario en la parte trasera. Los asientos Executive cuentan con regulación eléctrica, funciones de ventilación, calefacción y masaje. Se pueden incorporar hasta cinco pantallas en su interior.

La segunda generación del sistema de infoentretenimiento MBUX evoluciona aumentando sus posibilidades de personalización y el manejo intuitivo. En la parte delantera, encontramos un panel de instrumentos digital de 12,3 plg con efecto tridimensional y una segunda pantalla OLED de 12,8 plg que preside la consola central. Los ocupantes de los asientos traseros tienen a su disposición tres pantallas: dos (de 11,6 plg) están detrás de los asientos delanteros, mientras que la tercera se halla en el reposabrazos central. Entre ambos asientos, la marca ofrece la opción de instalar una nevera de 10 L de capacidad.

Otra de las múltiples opciones son los faros con tecnología Digital Light con funciones como la proyección de líneas auxiliares o símbolos de advertencia sobre la calzada. Sin dudas este nuevo exponente de la marca teutona eleva los listones a los principales fabricantes de autos de lujo.

MERCEDES-MAYBACH CLASE S 680 4MATIC MOTOR V12	
Desplazamiento	5,980 L
Número de Válvulas	48 (4 por cilindro)
Potencia	612 CV entre 5250-5500 rpm
Par Motor	900 Nm entre 2000 - 4000 rpm
Velocidad Máxima	250 km/h (lim. electrónicamente)
Aceleración	0-100 4,5 s
Tracción	Integral Permanente 4MATIC+
Transmisión	Automática 9G-TRONIC
Consumo	13,3- 14,1 L/100 km (mixto)
Emisiones CO <sub>2</sub>	305-322 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](http://www.losportales.cu)  
[facebook.com/losportalescuba](https://facebook.com/losportalescuba)



# TOYOTA BZ4X

## EL PRIMER SUV ELÉCTRICO DEL COLOSO JAPONÉS

TOYOTA PRESENTÓ EN SHANGHÁI EL PRIMER MODELO DE SU NUEVA GAMA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS QUE SALDRÁ A LA VENTA EN 2022 CON UN SISTEMA DE CARGA SOLAR



POR ARIEL B. COYA

El horizonte de los coches eléctricos se ensancha cada vez más, y así ha venido a demostrarlo la reciente presentación en el Salón de Shanghái del Toyota BZ4X, el primero de los 15 vehículos cero emisiones con los que el coloso japonés planea asaltar el mercado hasta 2025.

Se trata de un SUV de tamaño mediano, concebido en colaboración con Subaru sobre la nueva plataforma e-TNGA, una arquitectura extremadamente versátil para los coches eléctricos, que permite configurar los modelos con distintos tipos de tracción y múltiples posibilidades en cuanto a batería y motores en función de los segmentos y perfiles de usuario a los que se destinen.

No en balde desde Toyota aseguran que la familia BZ «no son meros eléctricos de batería, sino también vehículos para disfrutar al volante», según el concepto Beyond Zero («más allá de cero») presente en sus siglas, a las cuales se añadirá un número distinto

para cada modelo y una X, si el coche equipa tracción integral, como es el caso que nos ocupa.

El objetivo, continúa el fabricante nipón, es «ofrecer una movilidad a la medida de las vidas y experiencias reales de la gente». En ese sentido, el Toyota BZ4X, que saldrá a la venta ya el próximo año, se presenta como un SUV con 4,60 m de largo que brinda un espacioso interior gracias a su gran distancia entre ejes.



Si bien hasta el momento la firma no ha querido especificar los datos mecánicos, sí adelantó que el Toyota BZ4X equipará dos motores eléctricos (uno en cada eje) y, al disponer de tracción total, ofrecerá «una auténtica capacidad off-road», según indicó en un comunicado.

Otra de las grandes novedades presentes en este modelo, aparte del volante con forma rectangular, es que contará con un sistema de carga solar para prolongar la autonomía del automóvil, que se pondría en marcha cuando el vehículo esté parado, aunque igual habrá que esperar todavía para conocer cómo funciona y hasta qué nivel llegaría la recarga.

# Supersonic

A PARTIR DEL SIGNIFICATIVO FIAT OTTO VU —*VER EXCELENCIAS DEL MOTOR 87*— GHIA CONCIBIÓ EL SUPERSONIC, UNO DE ESOS MODELOS QUE MARCAN ÉPOCAS Y SON SIEMPRE CODICIADOS

## Un FIAT excepcional



**POR JORGE ESTÉNGER WONG**

En el número anterior vimos cómo FIAT desarrolló un deportivo con motor V8 al que llamó Otto Vu, por estar, en esos momentos, registrado el logo V8 por Ford. Algunas de las unidades que se construyeron fueron carrozadas por Ghia —fuentes indican que unas 40 en total— y de ellas, 15 estuvieron inspiradas en la aeronáutica con un aire futurista. Esas fueron denominadas Supersonic y dieron lugar al mítico modelo que nos ocupa.

El diseño basado en aviones, cohetes y platillos voladores tuvo un auge importante a finales de los cuarenta y toda la década siguiente. Las archifamosas aletas de Cadillac, que irrumpieron en el modelo de 1949, estuvieron basadas en el avión P-38 de la Segunda Guerra Mundial. Ghia participa de ese frenesí y lo hace sobre la base del modelo más ágil de FIAT en ese momento. El diseño del Supersonic fue obra de Giovanni Savonuzzi, quien creó uno de los autos más exóticos de la historia del automóvil.

Así, con el flamante motor V8 a 70° de nuevo desarrollo, 2,0 L de desplazamiento y 105 CV de potencia bajo el capot, el bólido ya incorporaba una caja manual de cuatro velocidades y, por primera vez en FIAT, suspensiones independientes en ambos ejes y frenos de disco en todas las ruedas. Hablamos de 1953, época en la que solo Jaguar hacía algo parecido y arrasaba en Le Mans. Con esta combinación, el auto llegaba hasta los 190 km/h de velocidad máxima. Luego, la potencia fue aumentada a 125 CV y la velocidad máxima alcanzó los 207 km/h.

El Supersonic fue presentado en el Salón de Turín de 1953 y, de inmediato, fue una rareza gestionada a niveles exclusivos. Ya en ese entonces, el mismísimo presidente de Chrysler Corp. —en aquellos días una multinacional de las más poderosas— intervino personalmente en la importación a los Estados Unidos de un ejemplar para su venta a un campeón de lanchas motoras.

A día de hoy, son los ejemplares más buscados y cotizados de FIAT, con cifras de seis dígitos, solo accesibles cuando sale a subasta alguno de ellos.

# MOTOS



UNA MOTOCICLETA AUDAZ PARA SPORT Y TURISMO. POTENTE, VERSÁTIL, PARA SU USO EN EL DÍA A DÍA, CON TIMÓN ALTO, CONFORTABLE Y POCO EXIGENTE AL CONDUCIR

# BMW F 900 XR DE 2021



POR WILLY HIERRO ALLEN

Presentada en la feria EICMA (Esposizione Internazionale Cielo Motociclo e Accessori, en italiano), o como también suele llamarse Milán Motorcycle Show (en inglés), la muestra internacional más importante en el mundo de las dos ruedas, la BMW F 900 XR atrajo la atención del público que visitó el stand de marca alemana.

La moto viene a llenar un espacio importante entre las BMW F 850 GS y la S 1000 XR, con su motor bicilíndrico en paralelo, de 895 cc, y sus 105 CV de potencia. ¿Cómo lo consiguieron? Con el aumento de 2 mm en el diámetro de ambos cilindros y una sustancial mejora en las cámaras de combustión para mayor compresión.

Esta nueva BMW F 900 XR es más fácil de conducir que su hermana mayor (S 1000 XR) y mucho más versátil y divertida que la menor (F 850 GS), de ahí su éxito: se puede utilizar tanto en los traslados diarios como para los viajes de placer, solo o acompañado. Tiene potencia, rueda bien y cuenta con un arsenal de posibilidades.

La F 900 XR tiene imagen deportiva, con su medio carenado y un frontal vigoroso que la hace lucir una moto mayor, superior a su segmento, que no llega al de 1 L. Sin embargo, la careta de doble óptica (LED), con protección aerodinámica, ideal para las largas rodadas, hacen grande la moto y logran un merecido confort al piloto.

Para completar el toque deportivo, la parte trasera está despejada, lo que brinda mayor sensación de una moto sport, esa que nos alegra el día en la ciudad o en la carretera. Pero la F 900 XR no es solo imagen y acciones en el motor.

Hay mucho que reseñar de esta moto de cilindrada media superior. Vamos por partes

El motor es de 4 tiempos, bicilíndrico, con doble árbol de levas en cabeza y 4 válvulas por cilindro. Cada cilindro tiene 86 mm de diámetro por 77 de carrera, para una cilindrada de 895 cc. Su potencia es de 105 CV a 8 500 rpm, con un par motor máximo de 92 Nm a 6 500 rpm. La compresión es de 13.1 a 1 y se alimenta por inyección electrónica.

La caja de velocidades es de seis cambios, con cloche multidisco bañado en aceite y accionado por cable, con sistema antirrebote. La transmisión secundaria es por cadena sellada. El chasis es del tipo monocasco, acero, cuya geometría de dirección es de 29,5° / 105,2 mm, con basculante de doble brazo fabricado en aluminio.

La suspensión delantera es una horquilla invertida, con barras de 43 mm de grueso y un recorrido de 170 mm. La trasera, un amortiguador directo al basculante con 172 mm de recorrido. Tiene ajuste en precarga (manual) y extensión. Los frenos son de disco. Delante: dos discos de 320 mm, con pinzas Brembo M4.32, de cuatro pistones y anclaje radial, con ABS; detrás: un disco de 265 mm con pinza de un pistón.

Las llantas son rin 17 con neumáticos 120 x 70 delante y 180 x 55 detrás. El asiento viene con 825 mm de altura, pero opcional podría tener 775, 795, 840, 845 u 870 mm de altura. El depósito de combustible es plástico, con capacidad para 15,5 L de gasolina especial, y el consumo medio es de 4,7 L por cada 100 km recorridos. Su autonomía es de 330 km.



# LA ESPAÑOLA RIEJU NUUK

LA RIEJU NUUK EXHIBE ESTÁNDARES DE CALIDAD A LA EUROPEA CON ACABADOS POR ENCIMA DE OTRAS MOTOS ELÉCTRICAS Y COMPONENTES SUMINISTRADOS POR BOSCH

POR WILLY HIERRO ALLEN

El modelo eléctrico Nuuk de la marca española Rieju tiene una carrocería diseñada para ser robusta, fácilmente reparable en caso de caída y fácil de desmontar para reducir los costos de mantenimiento. El diseño es simple, pero efectivo, cuenta con un asiento abatible para el pasajero que puede convertirse en respaldo del conductor.

El reparto de pesos está muy bien conseguido con un 50/50, lo que unido a unas suspensiones simples, pero seguras, con su monoamortiguador trasero (sin progresividad) y la horquilla delantera invertida, consigue un buen comportamiento. Dispone de tres

modos de conducción, cada uno con una potencia diferente; además, cuenta con marcha atrás que facilita las maniobras de estacionamiento.

La Rieju Nuuk tiene dos versiones prácticamente idénticas: la Urban y la Tracker, además de la versión Cargo. Su peso total es de 130 kg. Para mover esta moto, hay dos motores: el L1 (equivalente a 50 cc) y el L3 (equivalente a 125 cc). Ambos muestran suficiente potencia para que la Nuuk ruede satisfactoriamente.

El motor L1 es de 4 kW y da 5,4 CV de potencia con un par motor de 200 Nm. Esto es más que suficiente para una máquina de 50 cc con motor de combustión. Algo similar sucede con el motor L3, de 10,5 kW, que rinde 14 CV con un par motor de 245 Nm. El motor de la L1 lleva un solo paquete de baterías, el L3 requiere de dos.

Los paquetes de baterías están en la cajuela de la parte central del chasis, son de fácil extracción y se pueden retirar rápidamente. El paquete tiene su asa y pesa unos 13 kg (poco más de 28 lb). Se ofrece, además, la opción de montar cuatro paquetes de baterías en lugar de dos, para una mayor autonomía.

Las dos baterías adicionales se colocan en unas alforjas especiales, a ambos lados de la rueda trasera. Con esta configuración, opcional, puede recorrer unos 300 km. Los paquetes de baterías, suministrados por Bosch, garantizan 1 000 ciclos de recargas y aseguran una capacidad entre 70 % y 80 %, o lo que es igual a más de 100 000 km recorridos.

Asimismo, de la firma alemana Bosch, son el display, las baterías de iones de litio de 50Ah, la unidad de control, el motor, el cargador y la aplicación del móvil. Las baterías, como son extraíbles, se pueden cargar en casa o en cualquier estación de carga independiente, aunque la moto dispone de su propio cargador integrado. En modo de carga rápida, en solo 15 min puedes volver a rodar otros 20 o 30 km más.

Otro punto a favor es la manilla de freno motor, que invierte el giro del motor para generar electricidad y recargar la batería. Los frenos están compuestos por discos en ambos trenes y un sistema combinado: la manilla derecha solo frena delante, mientras la izquierda frena un 70 % atrás y un 30 % delante.

La fuerza motriz se transmite a la rueda trasera con una transmisión de doble etapa. Primero por correa y finalmente por cadena, con una desmultiplicación casi perfecta. De esta manera, se mantiene el motor eléctrico en su óptimo rango. La Rieju Nuuk es una moto eléctrica novedosa, de excelente calidad y magnífico desempeño.



## Motor L-3

Tipo	ESM (Electric excited Synchronous Motor)
Potencia máxima	10,5 kW (14 CV)
Par máximo	245 Nm a la rueda
Refrigeración	Aire
Baterías	Iones de litio
Cargador	Integrado
Capacidad	100 Ah (2x50 Ah)
Tiempo de recarga	5 h o 1 h en carga rápida

## Carrocería

Tipo de chasis	Tubular de acero de 40 mm de diámetro
Suspensión delantera	Horquilla invertida de 41 mm de diámetro, 90 mm de recorrido
Suspensión trasera	Mono-amortiguador ajustable en precarga con 90 mm de recorrido
Rueda delantera	100/80-17
Rueda trasera	130/70-17
Freno delantero	Disco de 280 mm con pinza radial de cuatro pistones
Freno trasero	Disco de 220 mm con pinza de pistón simple

NACIÓ PARA COMPETIR POR LA MOTO ESCOLTA PRESIDENCIAL A MITAD DE LOS 60 Y SE CONVIRTIÓ EN EL ÍCONO QUE INICIÓ UNA NUEVA ERA EN LA HISTORIA DE **MOTO GUZZI**

POR WILLY HIERRO ALLEN

Cuentan que durante una visita a los Estados Unidos del entonces presidente italiano, Aldo Moro, fue recibido por su homólogo norteamericano Lyndon Johnson. Moro quedó impresionado con las V-Twin Harley-Davidson de la escolta presidencial, al punto que comentó la idea de adquirir un lote para la suya en Italia.

La industria de «las dos ruedas» italiana quedó pasmada porque las motos locales quedarían en entredicho y el gobierno se pronunció para que, de inmediato, los fabricantes de motos italianas presentaran una propuesta de «moto escolta presidencial». MV Agusta, Benelli, Gilera, Ducati y Guzzi se dieron a la tarea de crearla.

Corría 1964 y Guzzi no estaba en su mejor momento: Emanuele Parodi y su hijo Giorgio habían fallecido y Carlos Guzzi murió ese propio año 64. Sin embargo, Guzzi ganó con su proyecto V7 700, exhibido en el 39 EICMA (Salón del Ciclo y la Motocicleta de 1965, en Milán). Era algo muy diferente a lo que tradicionalmente tenía la marca.



¿Cómo lo consiguieron? Giulio Cesare Carcano, ingeniero de Moto Guzzi, adaptó el diseño de V-twin de sus archivos para crear, rápidamente, un nuevo prototipo con motor V-twin transversal, OHV, con embrague y eje de transmisión final de automóvil. Más adelante, el V7 original se actualizó en su segunda generación para crear el V7 Special, obra del joven diseñador Lino Tonti, que poco tiempo después quedó al frente del equipo de diseño.

El Guzzi V7 Special salió en 1969 y estaba mejor equipado que el original, presentado cinco años atrás. Con mayor potencia y pintura más llamativa, trajo nuevo cuadro (chasis), nuevas tapas de block (culatas) y un nuevo árbol de levas. Los historiadores marcan esta moto como la que «señaló el camino» de las futuras Guzzi.

Como expresaba inicialmente, todo esto ocurre durante los «malos tiempos» de Moto Guzzi. En 1967, debido a su gran problema financiero, el Estado italiano toma las riendas de la empresa. Se crea SEIMM (Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche), la cual centra su producción en ciclomotores populares y una moto de 125 cc.

Se mantiene el proyecto para competir en el concurso por la «moto escolta presidencial» y Guzzi resulta ganador con la V7 700. El motor de la V7 700 de 1967 empezó con 700 cc y 34 CV de potencia. Luego vino el V7 Sport 750 Special, en 1969, con 750 cc y 45 CV a 6 000 rpm; y en 1971, el motor subió a 1 200 cc y 80 CV.

Todos estos motores, que partieron del original de Giulio Cesare Carcano, bicilíndrico, V-Twin a 90°, colocado en posición longitudinal, con el embrague y eje de transmisión, han llegado a nuestros días porque, entre otras cosas, crea un efecto giroscópico ligero que da mayor estabilidad y un comportamiento ligeramente asimétrico en las curvas.

Han pasado 56 años desde que la V7 700 se exhibió en EICMA y, en pleno y constante desarrollo, ha llegado a nuestros días. Paradójicamente fue inspirada por la V-Twin Harley-Davidson americana y, un día, la policía de California compró Moto Guzzi V7; la de Italia y la de Cuba, también. Aún ruedan por el mundo estas Guzzi, ahora como motos clásicas.





**CARGA  
Y PASAJE**



# Serie 9 DE SUNWIN autobuses de última generación

CON LO ÚLTIMO EN CONECTIVIDAD, FUENTE DE ENERGÍA Y CONCEPTOS DE ERGONOMÍA PARA LOS PASAJEROS, LA SERIE 9 DE SUNWIN LOGRA ESTÁNDARES EXTRAORDINARIOS

POR JORGE ESTÉNGER WONG

Para quienes aún no la conocen, Shanghai Sunwin Bus Corporation (SUNWIN) es una empresa, con sede en Shanghái, del grupo SAIC Motors, que fabrica más de 7 millones de vehículos de todo tipo por año. Desde 2010, es la empresa de mayor experiencia en flotas con buses eléctricos, apartado en el que tiene variantes desde 8 hasta 18 m para aplicaciones urbanas, turismo, transporte de personal y largas distancias.

Ahora, enfocada en el desarrollo de tecnologías de autobuses ecológicos, pisa fuerte el mercado con esta Serie 9, compuesta de tres autobuses urbanos inteligentes de última generación: un trolebús de doble fuente, un autobús de manejo inteligente y un autobús eléctrico con pila de combustible.

Los tres poseen características de avanzada, como visión panorámica de 360°, sistemas avanzados de asistencia al conductor (SAAC), y un diseño de piso bajo: logra que la distancia entre la puerta y el suelo sea apenas 28 cm al activarse el descenso de la escalera de pedal, a través de la función de suspensión neumática controlada electrónicamente (ECAS).

Los autobuses de SUNWIN son aptos para todos los climas, utilizan las soluciones de plataforma de «conducción inteligente» de SAIC y la aplicación y el desarrollo de tecnología inteligente basada en la red de SUNWIN. Están equipados con diversos sensores integrados para lograr una percepción precisa del entorno y combinan posicionamiento diferencial por GPS, posicionamiento de navegación inercial y tecnología de posicionamiento láser SLAM, para las necesidades de posicionamiento, con precisión de centímetros, en entornos específicos como túneles y paradas de autobús.

La fuente de energía de los nuevos SUNWIN se basa en una pila de combustible tipo PEM + una célula de energía de litio-ferro fosfato, de una larga vida útil, alta seguridad y un rendimiento estable en condiciones de altas temperaturas. Asimismo, su capacidad de almacenamiento de hidrógeno de 24x6L hace que la duración de la batería ya no sea un problema.

Tan seguros están de esta tecnología que Gui Longming, Director General de SUNWIN, enfatizó: «La llegada de los autobuses SUNWIN de doble fuente, de nueva generación, marca el inicio de una nueva era para el transporte urbano, impulsada por autobuses que utilizan funciones inteligentes».

Parte de este liderazgo se expresa por su sólida presencia en Latinoamérica, donde ya tiene representación en varios países. Recientemente Tonalá, en México, decidió incorporar 38 autobuses SUNWIN en el Sistema de Tren Eléctrico Urbano (Siteur), bajo el modelo de arrendamiento. Aquí la empresa logró imponerse a otros cuatro candidatos, entre ellos su coterránea Yutong, con un contrato por unos 15 millones de USD.

# EL FUTURO DE MAN YA ES REALIDAD

MAN, DEL GRUPO VOLKSWAGEN, CONSOLIDA SU APUESTA DE FUTURO: EL ETGM, SU PRIMER CAMIÓN 100 % ELÉCTRICO, PREMIO EUROPEO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE 2020

POR JORGE ESTÉNGER WONG

Tras años de estar en la avanzada de los fabricantes de equipos comerciales y pesados de todo tipo, MAN comienza a recorrer lo que considera su futuro destino: la gradual extinción de los motores térmicos. Para ello ya distribuye, y está en explotación, el eTGM, su primer camión totalmente eléctrico.

eTGM dispone de 12 paquetes de baterías ion-litio NMC, con capacidad de 185 kWh, lo cual le asegura una autonomía de hasta 190 km, una cota lógica que debe ser suficiente para garantizar una jornada de repartos completa. Pueden ser recargadas en unas 8 h desde una toma corriente de 22 kW, pero solo será necesaria 1 h si se utiliza un cargador de corriente directa de 150 kW. Su propulsor eléctrico es capaz de entregar una potencia de 360 CV (264 kWh) y un par motor de 3 100 Nm.

La llegada de este tipo de vehículos a nuestras vidas puede cambiar, para bien, muchas prácticas hasta ahora habituales, pues su mínimo nivel de ruido permitirá desplazar hacia horarios nocturnos —menos congestionados de tráfico y de mayor eficiencia logística— los repartos de abastecimiento, de manera que los mercados y centros de todo tipo amanezcan siempre abastecidos.

Tanta importancia conceden a este tema en MAN, que la empresa lleva meses en el proyecto ZEUS (Zero Emission off-peak Urban DeliverieS-ZEUS, del

Instituto Europeo de Innovación y Tecnología para la Movilidad Urbana) con un camión eléctrico eTGM para el reparto de mercancías en centros urbanos, el cual ha realizado pruebas por las calles de Múnich.

Pero desde mucho antes, otoño de 2018, nueve compañías de Austria operan con éxito el flamante camión de MAN. Su uso se ha expandido en el viejo continente y Alimerka, de España, recién adquirió una flotilla de los nuevos eTGM para expandir la línea de trabajo de esa compañía, que opta por la movilidad eléctrica desde 2012.



# 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](http://www.emcarga.transnet.cu)

# El ferrocarril en Argentina

OCUPA UNO DE LOS PRIMEROS LUGARES DEL MUNDO POR SU EXTENSIÓN Y VOLÚMENES DE PASAJEROS Y CARGA MOVIDOS. CON UNA AZAROSA VIDA, MANTIENE AÚN SU SERVICIO EN AMBOS SECTORES

**POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ**

Los ferrocarriles, con inicio de operaciones en 1855, fueron pieza clave en la asimilación de la numerosa migración europea que en esos años conocía una Argentina de enormes riquezas naturales y en pleno apogeo económico con el 10.º lugar mundial por su PIB en 1914. Ello posibilitó la creación y rápida expansión de sistemas ferroviarios que fueron decisivos, como en el oeste de EE. UU., para poblar y desarrollar nuevas zonas del país.

Buena parte de las compañías ferroviarias fueron vendidas a consorcios británicos con el apoyo financiero de la banca Morgan en Londres, lo que erróneamente le atribuye a Gran Bretaña la creación de los ferrocarriles argentinos, pues, en 1910, ya monopolizaban sus redes.

Durante años posteriores y hasta la II Guerra Mundial, los ferrocarriles argentinos sufrieron el declive de este medio frente al transporte automotor, tal cual ocurrió a escala global. El fin de la contienda puso en escena un notable giro en la vida ferroviaria del país. La nacionalización de las compañías puso en manos del Estado las redes ferroviarias. En el caso de las británicas, en 1947, la operación estuvo vinculada a la deuda que el Reino Unido había contraído con Argentina por suministros de guerra.

Con una extensa red de 47 000 km, se crearon en 1948 seis divisiones ferroviarias, todas con nombres de próceres en la historia de la nación: Belgrano, Mitre, Roca, Sarmiento, San Martín y Urquiza. Su desempeño se mantuvo con altas normas de eficiencia, tanto en pasajeros como en carga, hasta los años 60, cuando un boom del transporte automotor creó desmotivación por el ferrocarril.

Las demandas de los trabajadores ferroviarios llevaron, una década después, a una revisión por parte del Estado de la política inversionista en el sector, con planes de modernización de infraestructura y equipos para revitalizar el papel de los ferrocarriles en la vida del país. La llegada al poder de juntas militares trunca esta renovación, y a finales de los 80 se cierran 560 estaciones: se reduce tres veces el tonelaje transportado y a menos de la mitad el número de pasajeros. Se pierden 5 500 km de vía y se reduce un 33 % el número de trabajadores.

La derrota de las juntas militares y el comienzo de una época democrática reabren el papel de los ferrocarriles en la vida argentina. Con independencia de los matices de sucesivos gobiernos, el sistema ferroviario se fortaleció, con altibajos, pero con niveles que constituyen marcas a considerar. Sus 36 966 km de vía lo hacen el 8.º

más extenso del mundo y el 15.º entre los mayores transportistas de pasajeros, con un alto porcentaje de electrificación.

Sus operaciones se realizan sobre tres diferentes trochas: standard (1 435 mm), ancha (1 676 mm), métrica (1 000 mm) y otra de 750 mm usada por la

Old Patagonian Express, considerado por muchos el único tren a vapor existente en rutas de largas distancias. El parque ferroviario, tanto de carga como de pasajeros, mantiene equipos de diversos fabricantes nacionales y extranjeros, según la coyuntura económica nacional. En muchas rutas es posible alcanzar los 160 km/h dadas las mejoras logradas en infraestructura.

Los últimos años han mostrado de nuevo la capacidad del ferrocarril en la vida económica del país. En estas acciones resalta la inversión china por US \$ 4 800 millones para equipos y obras de infraestructura. Bajo esta sombrilla se han añadido 100 locomotoras y 3 500 coches al parque ferroviario, y compañías como CSR Corporation Limited y China CFR Corporation han sido punteras en los suministros de equipos de tracción y arrastre. La primera abrirá una planta en el país y comprará a su subsidiaria: Emprendimientos Ferroviarios. Todo indica que el ferrocarril argentino mantendrá su importancia en la vida económica de esta extensa nación.



# BIG TWIN EL CARGUERO DEL FUTURO

LA AERONAVE  
MÁS LARGA  
DEL MUNDO SE  
CONVIERTE TAMBIÉN EN  
UN EFICIENTE CARGUERO



POR JORGE OSMANI MORENO PÉREZ

La historia comenzó en la navidad de 2013, cuando millones de paquetes quedaron varados en los almacenes y no llegaron a sus destinatarios debido a que las empresas de reparto no eran capaces de tramitar el enorme volumen de envíos pendientes. Tal situación perjudicó, además, a una firma emergente que subía como la espuma: Amazon. ¿La respuesta? En apenas dos años, Amazon creaba una subsidiaria dedicada al transporte aéreo de mercancías que operaba a través de una flota de 20 aeronaves del modelo Boeing 767.

## LA TRANSPORTACIÓN DE CARGA Y PAQUETERÍA

2019 fue el año en que las principales aerolíneas cargueras batían todos sus récords históricos; pero en 2020, y a causa de la pandemia de Covid-19, la demanda de carga aérea caía en un -10 %. No obstante, el factor de ocupación (carga) se disparaba en un 7,7 % producto de la falta de aeronaves.

El Boeing B-747-400F era la aeronave líder en este rol, pero la tendencia que marca el fin de la época de los cuatrirreactores hace que sus días estén contados. Es así que Boeing anuncia el fin de la construcción de los B-747

en su variante carguera y las aerolíneas optan por la conversión de birreactores de pasaje a cargueros. En este caso, un antiguo B-777-300ER de pasajeros, que había operado en Emirates durante 16 años.

El trabajo de conversión cayó en manos de la firma israelí Israel Aerospace Industries y dio vida al primer Boeing 777-300ERSF que ya está listo para entrega, previa certificación por parte de los organismos reguladores correspondientes, algo que se prevé ocurra en 2022.

El nuevo modelo promete un ahorro de combustible del 21 %, en relación con el Boeing 747-400F, al mismo tiempo que mantiene una autonomía de vuelo muy similar: 8 600 km. Asimismo, tiene un 25 % más de volumen de carga que su hermano pequeño, el Boeing 777-200F, y una compatibilidad con este modelo del 90 %, por lo que sus futuros pilotos apenas necesitarán un corto periodo de entrenamiento para ponerse a los mandos del nuevo gigante.

El «Big Twin», que es como ha sido apodada esta versión de la gran familia 777, monta dos motores General Electric GE90 que aportan 115 000 lb de potencia.

# WONDER OF THE SEAS

## el más joven y poderoso en su familia

MÁS LARGO QUE EL *RMS TITANIC* Y LA TORRE EIFFEL,  
*WONDER OF THE SEAS* NAVEGARÁ PARA REINAR  
EN LOS OCÉANOS

POR MARVIN DÍAZ VALDÉS / FOTO: RT



a quinta y más grande, hasta el momento, nave clase Oasis Plus, de Royal Caribbean y del mundo, se construye en los astilleros Saint-Nazaire en Francia y atracará a finales de 2022 en el puerto de Hong Kong para emprender su primer viaje por el oriente del globo terráqueo antes de Navidad. El destino principal será Japón: Tokio, el Monte Fuji, Kumamoto, Kagoshima, Ishigaki y Miyazaki.

Se compone por 8 vecindarios, uno más que sus hermanos, 18 cubiertas y 2 867 camarotes, abrigados en sus 362 m de eslora, 101 m más largo que el *Titanic* y 50 m más que la torre Eiffel; 64 m de manga y 236 857 t de peso bruto, para albergar cerca de 7 000 pasajeros y 2 400 tripulantes. Podrá alcanzar una velocidad de 22 nudos.

Los 8 vecindarios harán desbordar la adrenalina de los usuarios al ser diseñados para gustos diversos y no cesar la vida en alta mar: Central Park, un parque viviente en el mar con más de 20 000 plantas, boutiques y restaurantes

especializados; Boardwalk, terreno para la escalada de rocas y espectáculos aqua theater; piscina y zona deportiva, aquí los pasajeros podrán tomar el sol, hidromasajes, atrapar olas con FlowRider, lanzarse en tirolesa a una altura de 10 pisos, jugar baloncesto, boilevol, golf y minigolf; espacios de entretenimiento para el disfrute de patinaje sobre hielo y espectáculos nocturnos; Royal Promenade donde las compras, la gastronomía y el entretenimiento van de la mano; SPA & fitness hablan por sí solos; espacio juvenil, zonificado para niños, adolescentes y jóvenes y actividades afines; suite Neighborhood, área reservada para el escape del resto de las actividades.

*Wonder of Seas*, será como una isla paradisíaca. Todo indica que el aburrimiento no tendrá cabida y que para el disfrute de todas sus atracciones será necesario una estadía larga o reservar más de una vez, esto sin saber qué otras nuevas puede traer.

# HISTORIA



# PRIMER ferrocarril TRANSCONTINENTAL de los ESTADOS UNIDOS

EL PRIMER FERROCARRIL TRANSCONTINENTAL DE LOS ESTADOS UNIDOS NO SOLO CONSTITUYE UNA HAZAÑA INGENIERIL, TAMBIÉN UN ESLABÓN FUNDAMENTAL EN EL DESARROLLO ECONÓMICO POLÍTICO Y SOCIAL

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

La primera locomotora de vapor fue patentada por James Watt en 1769; sin embargo, no es hasta 1830, con la inauguración de la primera línea de ferrocarril interurbano entre Manchester y Liverpool, que comienza el funcionamiento y expansión del transporte ferroviario, a la vez que se introducían significativos avances como la electrificación o la dieselización producto de la segunda revolución industrial.

En Estados Unidos, el desarrollo de la máquina de vapor convirtió los ferrocarriles en una empresa factible. Más de 1 931 km de vías férreas fueron ubicados entre 1832 y 1837. Durante la década de 1860 el kilometraje de líneas construidas superaba los 48 000 km: 30 años después de que el primer ferrocarril comenzase a funcionar en los Estados Unidos, el país tenía aproximadamente la mitad del kilometraje del construido en todo el mundo. Asimismo, se revolucionaban las comunicaciones, el comercio y el flujo de personas, y prosperaban nuevos asentamientos y ciudades a lo largo de las redes con la construcción de un ferrocarril que acercaba las dos costas. Era esta la tecnología más influyente del siglo XIX, cuyas contribuciones resultaban de un amplio impacto económico y social.

Posterior a la independencia, la prioridad política y económica de los Estados Unidos era la compra, ocupación y desarrollo de las tierras ubicadas al oeste de los primitivos asentamientos ingleses. La Ley de Ferrocarriles del Pacífico de 1862 y el gobierno federal respaldaron la construcción del primer ferrocarril transcontinental en la propia década de 1860, uno de los logros más significativos de la presidencia de Abraham Lincoln.

La Union Pacific Railroad (UP) y la Central Pacific Railroad, las dos empresas encargadas para la ejecución de la línea hacia el oeste y el este, respectivamente, se enfrentaron a importantes retos ingenieriles impuestos por una geografía de grandes llanuras y montañas rocosas en su afán de unir la red ferroviaria del este de Estados Unidos con California, en la costa del Pacífico. La primera construyó 1 749 km de vía: inició

en Council Bluffs, y continuó hacia el oeste a través del río Misuri y al cruzar Nebraska, Colorado, Wyoming, Utah, y conectar la Central Pacific en la cima de Promontory. Esta última alineó otros 1 110 km de vía férrea. Comenzó en Sacramento y siguió hacia el este por California, Nevada hasta la cumbre de Promontory. Posteriormente fue ampliada la ruta hasta la terminal Alameda (California), y poco después al Oakland Long Wharf en Oakland.

El ferrocarril transcontinental, considerado la mayor hazaña tecnológica estadounidense del siglo XIX, el «destino manifiesto» y la significativa expansión del «caballo de hierro» a través de las tierras de los nativos indígenas aceleraron la caída de la gran cultura india de las grandes llanuras. Se creaba un sistema nacional de transporte mecanizado que ofrecía nuevos horizontes a la población y la economía del oeste americano.

Luego de seis años de trabajo, muertes, trampas, litigios, se encontraron trabajadores del ferrocarril Union Pacific con los de Central Pacific en la cumbre de Promontory (Utah). El 10 de mayo de 1869, Stanford colocaba el Clavo de Oro o el Último Clavo, conservado aún en el Centro de Artes y Letras en la Universidad de Stanford, lo que simbolizaba la culminación del ferrocarril transcontinental. Los martillos y el clavo fueron unidos por un cable a la línea de telégrafo de modo que cada golpe de martillo fuera escuchado como un chasquido en las estaciones a escala nacional. Tan pronto como el clavo ceremonial fue sustituido por un clavo de hierro ordinario, un mensaje fue transmitido, tanto a la costa este como a la oeste: «Hecho». El júbilo se apoderó del país con este mensaje.

Luego se precisaron detalles y conexiones ramales que posibilitaban un mayor alcance. En agosto de 1870 la Kansas Pacific (parte de la Unión Pacific) puso el último clavo que conectaba con la línea Denver Pacific en Strasburg y el primer auténtico ferrocarril Atlántico-Pacífico de los Estados Unidos quedó completo. La hazaña devenía en un significativo desarrollo para la economía, la política y la sociedad, y reducía a una semana un recorrido de aproximadamente seis meses o más.





1  
2  
3  
4  
5  
6  
7

**1994**  
Ayrton Senna, el brasileño tricampeón de Fórmula 1, falleció debido a un fuerte choque sufrido en la curva de Tamburello, durante la carrera en el Autódromo Enzo e Dino Ferrari durante el Gran Premio de San Marino.



**1847**

Robert Thomson patenta uno de los primeros modelos de neumático para vehículos. Estaba formado por un cinturón hueco de caucho inflado con aire que dotaba a la rueda de un colchón montado en el interior de una carcasa exterior de cuero muy resistente, atornillada a la llanta que era de madera. Este montaje hacía la marcha mucho más suave.

8



**1837**

Nace Adam Opel, ingeniero e industrial alemán fundador de la marca de coches Opel.



9

**1928**  
Nace Colin Chapman, ingeniero británico, diseñador, inventor y constructor en la industria del automóvil. Fundador de Lotus Cars, compañía de automóviles deportivos.



10

En Estados Unidos se termina la construcción de la primera línea férrea que cruza de costa a costa. Requirió enormes hazañas de ingeniería y trabajo para cruzar llanuras y altas montañas por parte de las compañías ferroviarias Union Pacific y Central Pacific.



**11**

**1875**  
Nace Harriet Quimby, aviadora estadounidense. Fue la primera mujer en volar a través del Canal de la Mancha y tuvo gran influencia sobre el papel de la mujer en la naciente aviación.



**13**



En el circuito de Silverstone (Reino Unido), se realiza la primera carrera de Fórmula 1. Fue ganado por el italiano Giuseppe Farina, consiguiendo además el campeonato de 1950 tras vencer a su compañero de equipo, el argentino Juan Manuel Fangio.

**1950**

14



En México se inaugura el Aeropuerto Internacional Benito Juárez. Es el aeropuerto más transitado de México y América Latina, por número pasajeros y operaciones aéreas.

**1931**



**20**

**1932**  
La aviadora Amelia Earhart despegó para iniciar lo que será el primer vuelo solitario de una mujer a través del océano Atlántico. Impuso, además, la distancia más larga volada por una mujer sin parar y el récord por cruzarlo en el menor tiempo.



**21**

Nace Glenn Curtiss, fabricante y diseñador de motores y aviones estadounidense, también conocido por sus logros como aviador y piloto de motocicletas.



**22**

Los hermanos Wright patentan su invento: el aeroplano, en la oficina de patentes estadounidenses.



**1977**

Ángel Nieto es consagrado campeón mundial de motociclismo en 50 cm<sup>3</sup>. Nieto fue campeón del mundo de velocidad en 13 ocasiones.



**26**

En Le Mans comienza la primera carrera 24 Horas de Le Mans, que se realiza anualmente hasta la actualidad. Es la carrera de automovilismo de resistencia más prestigiosa del mundo.



**28**

En Alemania se funda la empresa de fabricación de automóviles Volkswagen, una de las mayores empresas mundiales en el sector de la automoción.



27  
30  
29  
28  
27  
26  
25  
24  
23  
31

# memorias del MOTOR

POR LORIE GÓMEZ MEJIAS



2

**1970**

Fallece Bruce McLaren, diseñador, piloto e ingeniero de automóviles de carreras neozelandés. Fue el fundador del equipo McLaren, uno de los equipos de Fórmula 1 que más victorias finales ha conseguido, con un total de 19 campeonatos mundiales.

Fallece Louis Chevrolet, conductor de autos de carrera suizo-estadounidense y cofundador de la compañía Chevrolet.

**1941**

6



9

**1781**

Nace George Stephenson, ingeniero británico, inventor de la locomotora. Construyó la primera línea ferroviaria pública del mundo y con transporte de pasajeros que utilizó locomotoras a vapor. Conocido como el «padre de los ferrocarriles», diseñó por completo la primera línea ferroviaria moderna, así como su material rodante y locomotoras.

10

**1933**

Mariano Barberán y Joaquín Collar Serra inician la travesía del Atlántico a bordo del avión Cuatro Vientos. Un día después llegan a Camagüey (Cuba) con la plusmarca mundial de vuelo sin escala sobre el mar.



15

**1898**

Se celebra en Francia la primera edición del Salón del Automóvil de París. Desde entonces se ha consolidado como uno de los salones del automóvil de primer nivel dentro y fuera del viejo continente.

16

**1903**

Se funda en Estados Unidos la compañía Ford Motor Company. Ford, como se le conoce, se sitúa entre los primeros grupos mundiales constructores de automóviles con más ingresos.

**1942**

Nace Giacomo Agostini, motociclista italiano con más títulos conquistados en el Campeonato Mundial de Motociclismo. Obtuvo 15 títulos y 122 victorias en dicho certamen, que comprenden 8 títulos y 68 victorias en la máxima categoría, 500cc, y el resto en 350cc.



# memorias del MOTOR junio

POR LORIE GÓMEZ MEJIAS



30

**1966**

Fallece Giuseppe Farina, piloto italiano de Fórmula 1. Fue campeón de la temporada 1950 de Fórmula 1, es el primer ganador de una carrera y campeón de dicha categoría.



24

**1911**

Nace Juan Manuel Fangio, piloto argentino de Fórmula 1, uno de los más destacados pilotos profesionales del automovilismo mundial de todos los tiempos, por haber logrado cinco títulos mundiales de Fórmula 1 durante las temporadas de 1951, 1954, 1955, 1956 y 1957 y los subcampeonatos de 1950 y 1953.

22

**1904**

En Alemania se firma el contrato entre la Asociación de la Industria Alemana del Automóvil del Reich y Ferdinand Porsche, con el cual inicia el desarrollo del automóvil Volkswagen «Escarabajo».

21



En el mar Caribe, los aviadores españoles Mariano Barberán y Joaquín Collar, que habían atravesado el Atlántico a bordo del Cuatro Vientos, parten desde La Habana hacia México y desaparecen en el trayecto.

20

**1933**

**1904**

Se funda la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, antecesora de la Federación Internacional del Automóvil. Regula las competiciones de automovilismo más importantes del mundo, pero su ámbito de aplicación incluye todos los aspectos del automóvil, las carreteras, la movilidad, el medio ambiente o seguridad vial.





**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](http://www.taxiscuba.cu)

✉ [comercial@taxiscuba.cu](mailto:comercial@taxiscuba.cu)



# Ducati 900 SUPER SPORT UN HITO DEL MOTOCICLISMO ITALIANO

UN HITO DEL MOTOCICLISMO ITALIANO  
FUE DONADO POR FIDEL CASTRO  
AL MUSEO DEL AUTOMÓVIL DE LA HABANA:  
LA DUCATTI 900 SS DESMO DE 1977



**POR IGNACIO REYES FANDIÑO**  
**FOTOS: MANUEL OKATA**

Para los aficionados a las motocicletas clásicas, Cuba es un país sumamente interesante. Como ha sucedido con decenas de miles de automóviles, muchos atesoran motocicletas que datan de varias décadas del pasado siglo: británicas como checas, rusas, norteamericanas o alemanas. El movimiento de aficionados a esta clase de vehículos posee gran vitalidad. Además de los conocidos clubes, existen personas que han dedicado su vida al estudio, mantenimiento y restauración de sus preciados ejemplares y de ahí se deriva una arraigada tradición que rebasa incluso los límites de La Habana.

Sin embargo, a pesar de la abundancia de modelos, existen ejemplos únicos, tal vez nunca vistos en nuestras calles o eventos de motociclismo. Este es el caso de una de las motocicletas de nuestra colección en el Museo del Automóvil de La Habana: la Ducati 900 SS Desmo de 1977, donada a la institución en la década de 1980 por el Comandante en Jefe Fidel Castro Ruz.

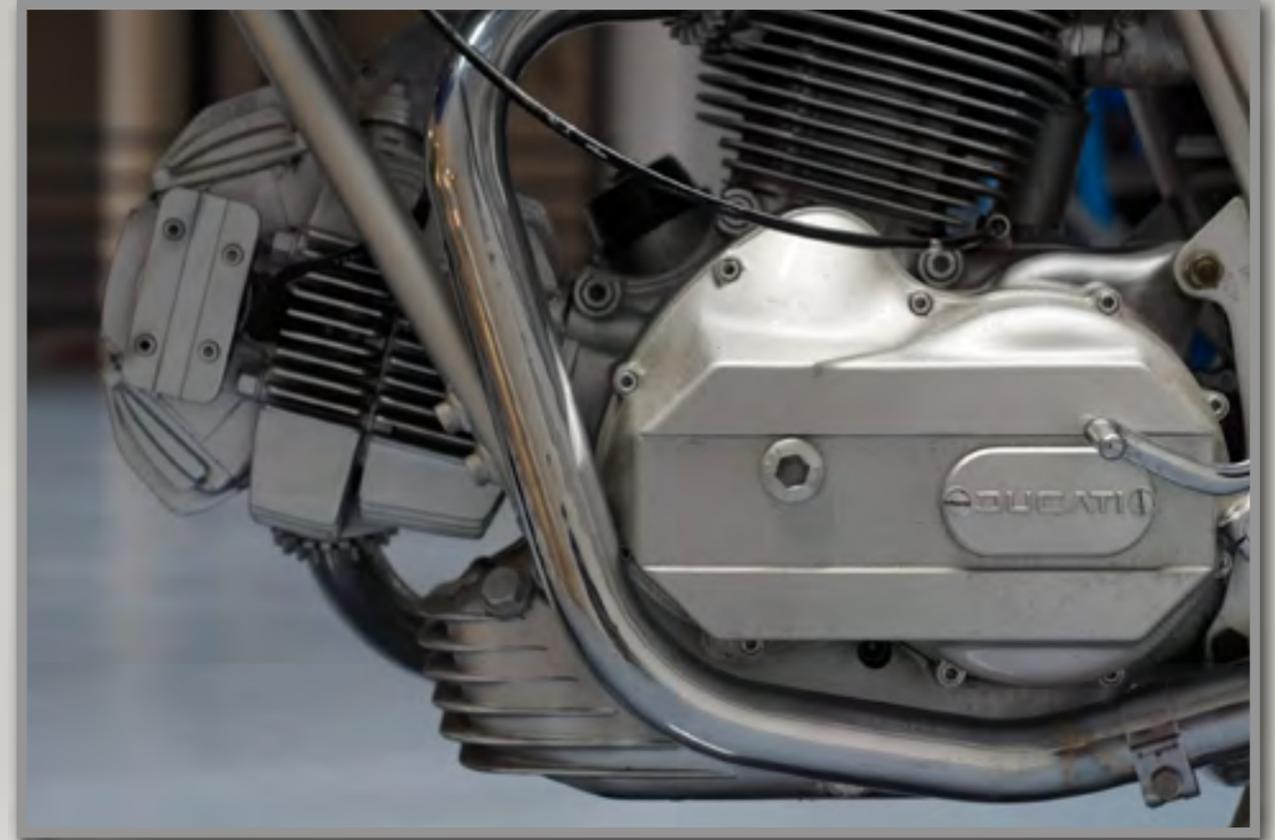
En 1926 Antonio Cavalieri Ducati funda en Bologna, Italia, una empresa que se dedica a la producción de equipos de radio. En dicho proyecto enrola a sus tres hijos, quienes luego de su muerte quedan al mando de la empresa y consiguen un notable éxito con la venta de sus productos a New York, Caracas, Sidney, entre otras ciudades. Como

sucedió a muchas compañías, durante la II Guerra Mundial, los tres hermanos se vieron forzados a suspender su producción para el sector civil y unirse al esfuerzo de la contienda con la fabricación de equipos militares. La fábrica, eventualmente, fue víctima de los bombardeos de los aliados, lo que lastró severamente su desarrollo, incluso luego de 1945.

Finalizada la guerra, los Ducatis se concentran en nuevas estrategias de producción y poco tiempo después comienzan a fabricar, junto a la SIATA (Societa Italiana Applicazione Tecniche Auto-Aviatore), el pequeño motor de 4 tiempos conocido como Cucciolo que se equipaba en bicicletas. Esta planta matriz poseía 48 cc de cilindrada y desarrollaba 1 CV a 4 500 rpm. A partir de la década siguiente la cilindrada de los motores aumentó y es, precisamente en este periodo (1952), cuando fabrican la primera motocicleta.

El Cruiser era un scooter de 173 cc que presentaba un arranque automático. Se produjeron luego modelos que variaban en su cilindrada como el Cavallino, que inicialmente poseía un motor de 98 cc y aumentó su cilindrada hasta los 125.

El impulso definitivo a la celebridad de Ducati se debe a Fabio Taglioni. Este notable ingeniero diseñó inicialmente un muy exitoso motor monocilíndrico monoárbol de cuatro tiempos. De igual modo, la irrupción de la marca en las carreras se debe al diseño de un motor bicilíndrico, inicialmente de 750 cc, que se equipó en el exitoso modelo SS 750.



El modelo 900 SS es la evolución del 750, el cual tuvo gran éxito en las competiciones a inicios de la década de 1970. Su aparición data de 1975, año en el que solo 246 unidades estuvieron disponibles. Originalmente, como lo indica el modelo de nuestra colección, los ejemplares se presentaban en una combinación de plateado y azul, tonos que fueron sustituidos en 1978 por la combinación de negro y dorado. Asimismo, las ruedas de los primeros modelos poseían diseño de radios de acero, sustituido en 1978, por llantas de aleación.

La Ducati 900 SS Desmo es uno de los modelos GP más cotizados por los coleccionistas. Algunas opiniones consideran que ello se debe a que poseerla es lo más cerca que se puede estar de motocicletas que fueron corridas por pilotos legendarios como Paul Smart y Mike Hailwood. Fue precisamente el propio Hailwood quien, en un ejemplar de 1978, ganó el Gran Premio TT en la Isla de Man. La potencia de su motor

está dada por un diseño de mando de válvulas conocido como desmodrómico. Este consiste, grosso modo, en el accionamiento de las válvulas no solo en su apertura, también en su cierre, lo que influye muy positivamente en el rendimiento.

El ejemplar de nuestra colección data de 1977. Aunque su aspecto es prácticamente idéntico al de las 900 SS originales, posee ciertas diferencias con estas primeras 248 fabricadas, como el tanque de combustible, fabricado en acero, a diferencia de las fabricadas en 1975, cuyos tanques eran de fibra de vidrio. Pese a tales diferencias, todos los modelos 900 SS constituyen un hito del motociclismo italiano. En ellos se expresa la victoria de Ducati sobre sus rivales japoneses en los más importantes eventos GP de la época y la génesis de lo que hoy es la marca italiana para el mundo.

# Edsel

## EL HIJO ÚNICO

# DE Henry

# FORD



POR WILLY HIERRO ALLEN

EN LA HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN ESTÁN PRESENTES LOS FORD: EL ABUELO HENRY FUNDÓ LA MARCA; EDSSEL, EL HIJO, LA DESARROLLÓ; Y HENRY II, EL NIETO, LA SALVÓ

Allá por 1903 (hace ya 118 años), el apellido Ford entró a la historia de la automoción y aún continúa presente. De estos años, me referiré solo a 24: entre 1919 y 1943, periodo en el que Edsel Bryant Ford estuvo al frente de Ford Motor Company y, como empresario inteligente, la convirtió en un abanico de oportunidades. Los invito a conocer a Edsel Bryant Ford, el hijo único del matrimonio de Henry Ford con Clara Bryant.

Edsel nació el 6 de noviembre de 1893, en Detroit, la ciudad que luego ganaría el título de la «Capital del automóvil americano». Desde pequeño, Edsel estuvo rodeado de autos y creció con múltiples ideas que aplicaría en su momento.



Edsel y su padre Henry Ford con el modelo A.



Edsel Ford y Eleanor Clay.

Por sus conocimientos, Ford dejó a su hijo los asuntos financieros y comerciales de la compañía para dedicarse al diseño y la producción de los autos. El 1 de noviembre de 1916, cinco días antes de cumplir los 23 años, Edsel se casó con Eleanor Clay, sobrina de J. L. Hudson, magnate de las hoy «tiendas por departamentos» en Detroit.

Un matrimonio para toda la vida, del cual nacieron cuatro hijos: Henry II (quien sería Presidente de Ford Motor Company de 1945 a 1987), Benson, Josephine y William Clay. La pareja Eleanor y Edsel fue pilar de la cultura y desarrollo ciudadano, lo que reza en su legado. Su casa, a orillas del Lago St. Clair, donde ambos fallecieron, está hoy dedicada al beneficio público e inscrita en el Registro Nacional de Lugares Históricos.

A Edsel lo educaron para ocuparse del negocio familiar, por lo cual, a los 19 años, dejó sus estudios en la Escuela Universitaria de Detroit para ir a trabajar, como aprendiz, en la Ford Motor Company. Así, después de rotar por los puestos básicos de la empresa durante tres años, a los 22, pasó a ser el secretario personal de su padre.

Mientras regenta los negocios de la compañía, en 1917, crea, junto a su padre, una nueva empresa: Fordson, dedicada a la fabricación en serie de tractores, más baratos, destinados a los pequeños agricultores americanos. Tiempo después, esta empresa pasó también a formar parte de Ford Motor Company.

En 1919, Edsel fue nombrado presidente de Ford Motor Company. Tenía solo 25 años. Su primer objetivo: conseguir que todas las acciones de la compañía estuvieran en manos de la familia Ford, lo que logró ese mismo año. Luego inició la expansión de Ford por el mundo: Dinamarca (1919), España (1920), Holanda, Bélgica e Italia (1922), Suecia, Austria y Sudáfrica (1924), Alemania y México (1925), Australia (1926), URSS (1929).

Desde que Edsel tomara la presidencia de Ford, bajo la supervisión paterna, ocurrían discusiones y desencuentros entre padre e hijo. El viejo Henry Ford defendía el auto estándar y austero, cuyo mejor ejemplo era el Ford T; mientras, Edsel quería modernizar el diseño, personalizarlo más y darle un toque de confort y lujo.

No obstante, Edsel consiguió algunas mejoras para el Ford modelo T, entre ellas, líneas más suaves, superficies curvadas y, especialmente, una gama de colores. No todos los Ford T tenían que ser negros. Ya a principios de la década del 20, la Ford lideraba la producción de automóviles en EE. UU. con un millón de unidades, al tiempo que Chevrolet, de General Motors, tenía solo 100 000.



Lincoln Continental, 1941.

En 1922, la compañía Ford compró, por 8 millones de dólares, Lincoln Motor Company. Edsel introducía una de las marcas de lujo más importantes del país en su empresa. Asimismo, en 1925 adquirió la Stout Metal Airplane Company. Tras múltiples peripecias, en junio de 1926 voló el primer avión Ford Trimotor.

Al bajar las ventas del Ford T, Edsel y su padre fabricaron el Ford A, que salió en 1927. Traía frenos en las cuatro ruedas, transmisión de engranajes deslizantes, parabrisas de seguridad y otras mejoras. Para 1931, ya 5 millones de ellos rodaban. En 1932, padre e hijo (juntos) fabricaron el excelente motor V-8 de Ford.

Paralelamente, Edsel trató de desarrollar sus ideas en automóviles. Con la compra de Lincoln, tiene la oportunidad de fabricar buenos autos de lujo, como los modelos Zephyr y Continental, en 1936. Al año siguiente, 1937, creó una nueva marca de Ford: la Mercury. Un auto mediano, mayor que el Ford y menor que el Lincoln.

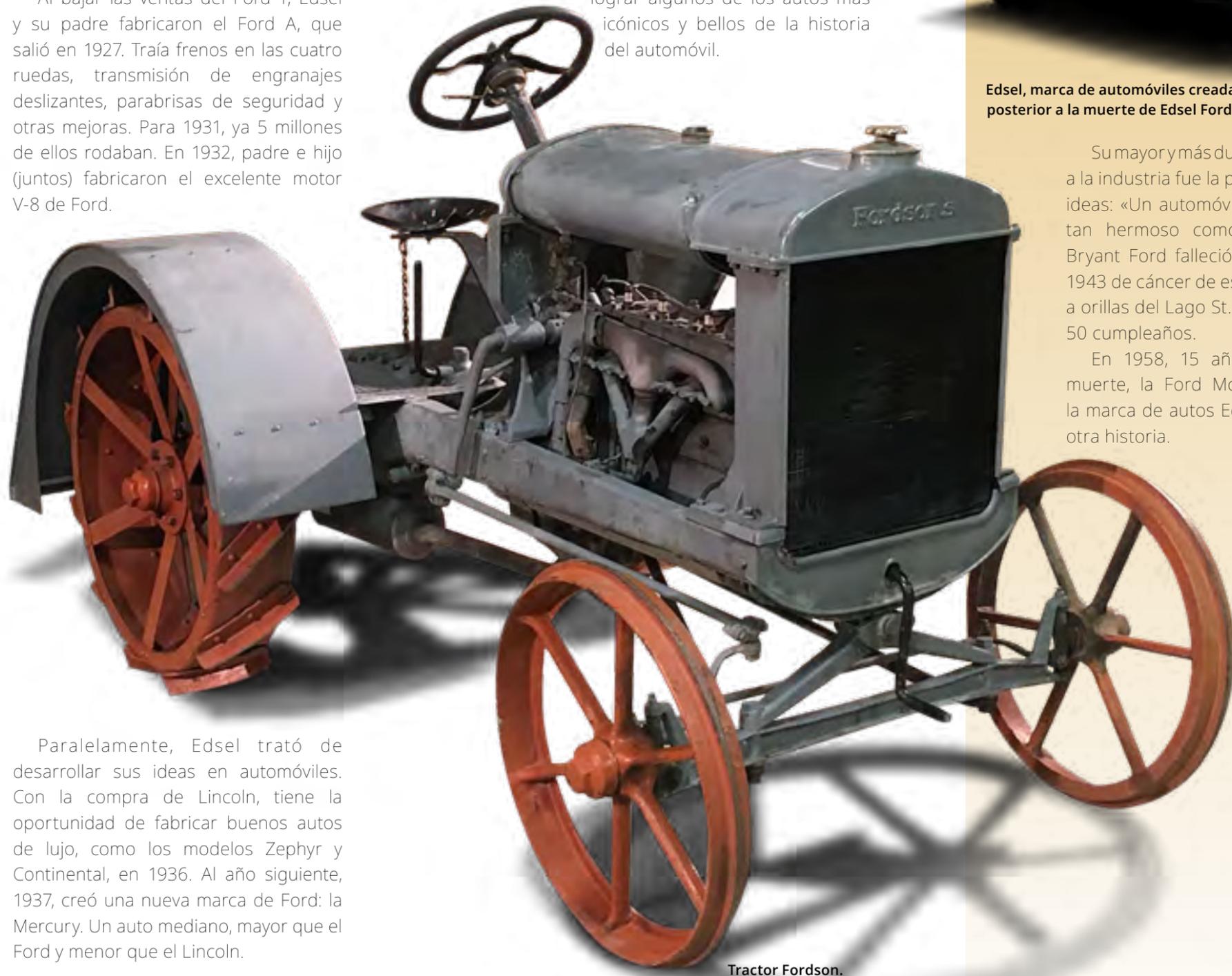
Amó los deportivos al punto que compró el primer MG británico que llegó a USA. Hasta llegó a fabricarse sus propios autos deportivos (32 y 34), este último con carrocería de aluminio. Cierta vez declaró: «Mi padre creó los autos más populares del mundo. Yo quiero hacer los mejores». Ese fue su propósito para lograr algunos de los autos más icónicos y bellos de la historia del automóvil.



Edsel, marca de automóviles creada posterior a la muerte de Edsel Ford.

Su mayor y más duradera contribución a la industria fue la promulgación de sus ideas: «Un automóvil puede y debe ser tan hermoso como funcional». Edsel Bryant Ford falleció el 23 de mayo de 1943 de cáncer de estómago, en su casa a orillas del Lago St. Clear. No llegó a su 50 cumpleaños.

En 1958, 15 años después de su muerte, la Ford Motor Company creó la marca de autos Edsel, pero esa es ya otra historia.



Tractor Fordson.

# Motocicletas KAWASAKI

EL DISEÑO DE CARACTERES DEL LOGOTIPO DE LAS MOTOCICLETAS KAWASAKI HA EVOLUCIONADO CON EL TIEMPO, AUNQUE MANTIENE SIEMPRE EL NOMBRE DE MARCA

POR WILLY HIERRO ALLEN



**K**awasaki es el apellido de su fundador: Shozo Kawasaki (1837-1912), quien entró al mundo del comercio a los 17 años, en Nagasaki, la primera puerta japonesa a Occidente. 10 años después tenía su propio negocio de envíos a Osaka, pero su barco se hundió durante una tormenta y perdió todo.

No desmayó, Shozo era un emprendedor y, en 1869, se fue a laborar en la industria azucarera de las Islas Nansei, archipiélago al suroeste de Japón. Y como la transportación de azúcar era muy buen negocio, funda en 1878 el astillero Kawasaki Tsukiji, en Tokio, para construir barcos. En 1894 abrió la ruta marítima del azúcar entre el archipiélago y Japón.

Shozo Kawasaki no imaginó que, casi siglo y medio después de crear aquel imperio industrial, la hoy Kawasaki Heavy Industries Motorcycle&Engine, una de sus divisiones, fabricaría esas excelentes motocicletas Kawasaki. Organizada tras la II Guerra Mundial, construyó su primer motor (2T) para bicicletas a inicios de los años 50.

Luego, en los 60, adquirieron la Meguro Manufacturing Co. Ltd, por eso las primeras motos fueron marca Meguro, copia de la inglesa BSA de 500 cc. Para 1968 ya rueda la moto Kawasaki H1 Mach III, incluso en los EE. UU. Empieza el despegue de las motos Kawasaki y en 2011 crean Kawasaki Heavy Industries Motorcycle&Engine.

Esta división de Kawasaki Heavy Industries, se dedica a producir las motos, cuadríciclos, vehículos especializados y motos de agua, así como motores de gasolina para usos diversos. El lema que caracteriza a esta compañía es «Let the good times roll!».

Los primeros vehículos de dos ruedas fabricados por Kawasaki en los años 50 venían con un logotipo redondo con el nombre Meihazu, pero como el producto no caló en la preferencia del público, para 1961 comenzaron

a usar el nombre de Kawasaki. Así nació un nuevo logotipo que se vio, por vez primera, en el tanque de combustible de la Kawasaki W1, la cual logró una evolución que la hizo más moderna.

El logo consistía en un círculo de color negro cruzado por rayas blancas estrechas, en cuyo centro tenía una pequeña bandera blanca con ribete amarillo, adornada con una especie de piñón estilizado, también color amarillo. Este logotipo fue utilizado hasta 1967, que ocurre un cambio radical.

A partir de ese año, el logotipo de Kawasaki adquiere rasgos significativos que simplifican y acentúan su visión futurista. Se caracteriza por la letra K como emblemática de la marca, lo que no elimina del logo el apellido del fundador, colocado debajo de la letra. Es una K «muy estirada en su forma horizontal», dos veces mayor a la fuente original del nombre.

Tanto la letra (arriba) como la inscripción Kawasaki (debajo) pueden ser de color verde, rojo o negro. Para los años 70, las motos Kawasaki llegaban al mercado norteamericano con un logotipo diferente: es solo el apellido del fundador en color negro o esa misma inscripción en color blanco sobre un fondo negro.

A día de hoy, el logo de la marca puede tener diferentes formas, incluso a veces se incluye la identidad del modelo (como Ninja), pero no le falta el Kawasaki. Uno de los más recientes es una esfera negra circundada por un anillo verde y, dentro, al centro, la K mayúscula verde con la inscripción completa de Kawasaki, debajo.





+MOTOR



# El Canal de SUEZ

LA HISTORIA DEL CANAL DE SUEZ INICIA EN LOS TIEMPOS DE LOS FARAONES. MARCADA POR LAS GUERRAS Y LAS CONQUISTAS, ES MUCHO MÁS QUE SOLO EL ENLACE ENTRE DOS MARES

## UNA OBRA FARAÓNICA

POR MARYLIN LUIS GRILLO

El canal de Suez fue siempre la ruta proyectada por todos los grandes conquistadores que pensaron el tránsito entre Occidente y Oriente como un camino de pocos días. La brecha de agua que hoy une el mar Rojo con el Mediterráneo ya había sido pensada milenios atrás por una de las primeras grandes civilizaciones de la humanidad: la egipcia; y como la ciudad de Petra o Machu Pichu –de hecho,

algunos siglos más-, estuvo mil años perdida. Su construcción actual data de 1859, y su historia de conflictos llega hasta nuestros días.

Pocas rutas unen y separan tanto como esta, en cuya construcción se mezclan faraones y conquistadores, golpes de Estado y barcos varados, en un camino acuático que, al ser creado de la mano del hombre, se convirtió en frontera «natural» entre África y Asia y perpetuó la mirada faraónica en el istmo de Suez.

## EL CAMINO DE LOS FARAONES

El desierto frente al mar y el ingenio humano en su lucha por vencer la naturaleza pudiera ser el resumen de los primeros 1 500 años del canal de Suez, que por aquellos tiempos se le conocía como el canal de los faraones. Las primeras obras datan del siglo XIX antes de nuestra era (a.n.e.), por orden del faraón Sesostris III que conectó el Nilo con el mar Rojo.

Este estrecho canal, que fuera sucesivamente modificado por distintos monarcas, estuvo activo hasta el siglo VII a.n.e., cuando el desierto avanzó sobre el mar y cerró el paso. En el 609 a.n.e. el faraón Neco II intentó reabrirlo, pero la empresa no tuvo éxito y provocó la muerte de miles de súbditos. Según Herótodo, el padre de la historiografía para el mundo occidental, fallecieron 120 000 hombres, una cifra que muchos dan como incorrecta o exagerada.

No fue un egipcio, sino el persa Darío I quien retomaría la ruta. El imperio persa había conquistado el Antiguo Egipto y comprendió la necesidad de acortar los viajes. Ceremonial, Darío ordenó construir estelas de granitos en ambas costas para inmortalizar su hazaña:

*Dice el rey Darío: Soy persa. Partiendo de Persia, conquisté Egipto. Ordené que se cavara este canal desde el río llamado Nilo, que fluye en Egipto, hasta el mar que nace en Persia. Cuando el canal fue excavado como yo lo ordené, los barcos pasaron de Egipto a Persia a través de este canal, tal como yo lo había previsto.*

En la segunda mitad del siglo XIX, en nuestra era, cartógrafos franceses descubrieron

los restos de un antiguo canal norte-sur que pasaba por el lado este del lago Timsah y terminaba cerca del extremo norte del Gran Lago Amargo. En el lugar se encontró una estela conmemorativa con las mismas palabras de Darío.

Según consideran historiadores, la idea del persa era llegar directo al Mediterráneo sin pasar por el Nilo, tal cual es ahora. La empresa la conseguiría Ptolomeo II cerca del 270 a.n.e. Sin embargo, el mar Rojo nuevamente cedió, y en los tiempos de Cleopatra se había perdido el canal, entre arena y limo.

## LA BRECHA DE SINAI

No sería hasta Napoleón I que Suez volviera a la mente de grandes conquistadores. Era 1798 y el general Bonaparte pensaba cómo llevar sus tropas y mercancías hasta el Oriente, pero el ingeniero Jean-Baptiste Lepère cortó las alas del emperador con cálculos erróneos, que los escribanos egipcios nunca cometieron: creyó que existían 9 m de diferencia entre las aguas del Mar Rojo y las del Mediterráneo. En realidad la diferencia es 1,5 m, aproximadamente.

Casi 50 años después, el diplomático francés Ferdinand de Lesseps, con las correcciones cartográficas hechas, creó una compañía para construir el canal de Suez. Su tarea fue tan titánica como la de Darío, enfrentó mil vicisitudes en su empeño: creó intrigas entre los nuevos imperios que miraban la región, el británico y el francés; convenció a más de un rey egipcio; manejó los hilos con los otomanos; e incluso



vendió acciones entre la clase media-alta inglesa, para finalmente –en medio de denuncias de tratamiento esclavista a los jornaleros de la región, que ya no construían para el hijo del Dios Ra– lograr encontrar en agosto de 1869 las aguas de los mares. Seis años después Egipto estaba en bancarrota y vendió las acciones de Suez precisamente al Gobierno británico, que pocos años más tarde ocuparía todo el país.

La brecha de Sinaí nunca ha sido un territorio de paz, aunque uno de sus puentes se llame así. Demasiados intereses se mueven a un lado y otro del canal. En 1952 la zona fue nacionalizada por el presidente egipcio Gamal Abder Nasser. No faltaron otra vez los conflictos, en esta ocasión con armas nucleares.

Varias guerras y barcos hundidos han bloqueado Suez desde entonces. En 1975, se

abría al comercio internacional; en 2015 se amplió y se convirtió así en el más largo del mundo, con 190 km de longitud, entre el Puerto Saíd y Suez, por delante de los de Kiel (97 km) y Panamá (77 km). En cuanto al ancho, se estima que es de entre 280 y 345 m.

Hace unos meses, el Gran Lago Amargo volvió a ser historia al quedar encallado el carguero *Ever Given* y bloquear la ruta, con lo que se limitó en un 10 % el comercio mundial.

Entre guerras, traspasos y ventas, la historia de Suez parece marcada por la lucha del hombre en dejar su huella, abrir paso, crear nuevas fronteras, aunque las aguas resistan el camino forzado, como mismo milenios atrás el desierto cerró el camino.

## EN TAILANDIA ES EL TRANSPORTE PREDILECTO DE LA POBLACIÓN Y LOS TURISTAS, AL PUNTO DE CONVERTIRSE EN UNA SUERTE DE SÍMBOLO NACIONAL PARA EL RESTO DEL MUNDO

POR AMPARO LÓPEZ REGO

Estos taxis motorizados de tres ruedas, los tailandeses los llaman Tuk-Tuk. Se dice que el nombre identifica el ruido del motor y que el sencillo vehículo es parte de la cotidianidad y preferencia de todos.

Los Tuk-Tuk en Bangkok, la capital, pululan por doquier. Los turistas lo eligen para recorrer la atestada ciudad no sin emociones. En otras zonas del país también se insertan, con ciertas modificaciones, en el sistema de transportación.

### AYER Y HOY

En 1933 fueron introducidos en Tailandia, los rickshaws, triciclos tipo calesa que allí se conocieron como «Sam Lor» (literalmente «tres ruedas»); sin embargo, pronto su circulación fue prohibida en las vías principales por razones de seguridad.

El Tuk-Tuk es el sucesor del Sam Lor, un rickshaw motorizado. Se popularizó cuando la ocupación japonesa durante la II Guerra Mundial.

Considere que, en los años 30, Japón era el país más industrializado del este asiático y alentó el desarrollo de vehículos a motor, incluidos los de tres ruedas, menos costosos, inspirados en motocicletas.

Sin embargo, para muchos, fue después de terminada la guerra cuando, para paliar la escasez de transportación, proliferaron estos triciclos con motor que mucho tienen del Piaggio Ape, desarrollado en 1947 por Corradino D'Ascanio, diseñador de aviones e inventor de la conocida moto Vespa.

En un principio, los Tuk-Tuk utilizaban un motor de dos tiempos de 350 cc, y fueron ellos los que, con su peculiar sonido, ganaron el apodo por el que son conocidos. En la actualidad, generalmente llevan motores de 660 cc, mucho más silenciosos, pero «lo del Tuk-Tuk no hay quien se los quite».

Los autos rickshaws, familia a la que pertenece el Tuk-Tuk, adquirieron notoriedad no solo en Tailandia, también en otras regiones. Hoy es común encontrarlos por igual en países del continente asiático y África; hasta en Cuba el coco-taxi se emparenta con el Tuk-Tuk.

Los Tuk-Tuk no pueden transitar por ciertas carreteras, como las autopistas, así que no circulan desde o hacia el aeropuerto. No obstante, para casi todo lo demás, siempre hay un Tuk-Tuk en el paisaje. Y más que una forma conveniente de moverse, viajar en uno de ellos se convierte en toda una experiencia.

Los que ya acumulan kilómetros en eso de «rodar» en Tuk-Tuk, los recomiendan para rutas cortas; eso sí, sugieren

se eviten en horas pico (7:00 a.m. – 9:00 a.m. o 5:00 p.m. – 7:00 p.m.), a no ser que resulte placentero atascarse en el tráfico por horas, «sudar la gota gorda» y respirar las emanaciones contaminantes de los «compañeros» de vía.

Si bien ha pasado mucho tiempo desde que se acomodaron en las calles tailandesas, el Tuk-Tuk no ha perdido protagonismo: lo mismo llevan estudiantes a la escuela que ayudan a conocer los muchos atractivos exóticos y emocionantes que Tailandia custodia.

# TUK TUK



# ¿Cabe una motocicleta EN LA PALMA DE LA MANO?

NO, NO ESTOY DELIRANDO. Y USTED ME CREERÁ TOTALMENTE CUANDO CONOZCA A DETALLES EL MAGNÍFICO TRABAJO DE ALAIN FREYRE, UN ARTISTA APASIONADO DEL MOTOCICLISMO A ESCALA

**POR LORIET GÓMEZ MEJIAS**  
**FOTOS: ALAIN FREYRE**

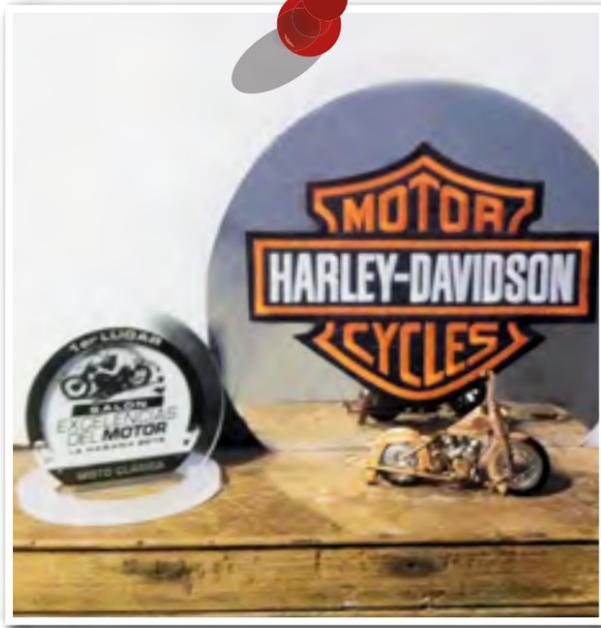
A mí también me parecía imposible. Son motocicletas al más mínimo detalle pero hasta 14 veces reducidas. ¡Increíble! Y es que Alain Freyre, en una aleación perfecta de dedicación, amor, constancia y cobre, logra réplicas exactas de íconos del motociclismo universal.

Especialista de aviación, aprendió en la academia el uso correcto de cada herramienta y el cuidado de los detalles, que bien lo ha sabido demostrar para beneficio de todo. «Vengo de una generación que lo que se rompe, se arregla», declara Freyre jocosamente. Quizás por eso, y por su pasión por las motos, se deleitaba tanto desde una verja, junto a su pequeño hijo Alain, con el «espectáculo» que Lyng Chang y otros miembros del Club Harley Davidson ofrecían al desarmar, reparar, transformar... disfrutar lo mismo una Harley que una Indian. Pero un día se abrió la rejita y su entrada marcó el inicio de todo.

«Esa banda de hermanos geniales me dieron entrada y, sin entorpecer el trabajo, preguntaba y aprendía. Además, comencé a leer manuales, a estudiar. Yo tenía conocimientos de mecánica, pero esto es la mecánica pura», confesó a *Excelencias del Motor*.

Comenzaba una nueva etapa en la vida de Alain Freyre quien, con su trabajo como informático siempre al día, aprovechaba espacios de tiempo libre para hacer piezas de modelismo. Una torpedera alemana S100 y dos tanques de guerra fueron las primeras creaciones para placer de su hijo. «Me familiaricé mucho con esa escala y aprendí con las herramientas más nobles, más al detalle».





Este impulso, el buen ánimo de los miembros del Club y el apoyo incondicional de sus compañeros de trabajo en la Empresa Maquimport, fueron el acicate para adentrarse de a lleno en el mundo del modelismo.

Muchos lo creen un arte; otros, la mera creación de juguetes; pero para Alain Freyre va más allá incluso de un homenaje a la marca o el modelo. «En el modelismo he encontrado refugio a mis preocupaciones y terapia para todas las dificultades que puedan atormentarme. Pero lo más importante es que me permite regodearme en la mente y las vivencias de quienes la crearon: desde el que dibujó los planos, el mecánico, el fundidor... porque realmente paso las mismas dificultades que ellos pasaron».

Cada una de sus motos implica un proceso de estudio, de análisis del modelo a realizar, de las herramientas. «Es un proceso complejo, más aún

Y el momento de probarlo llegó: la convocatoria al II Salón Excelencias del Motor y la propuesta de Lyng Chang de preparar juntos una Harley Davidson Knuclehead 1947 en versión militar. «Una moto de la II Guerra Mundial. Un gran reto. Pero lo asumí y comencé a prepararme. Él se encargaría de la mecánica y yo de la imagen». ¿Resultados? La ametralladora Thompson recreada por Alain causó gran impresión y la moto fue galardonada con el premio en la categoría Moto Clásica.



porque utilizo el cobre como material y dificulta muchísimo la soldadura. Entonces tengo que construir un esquema mental exacto, tal cual lo hizo el creador». Lo cierto es que con materiales en gran medida reciclados: tuberías de cobre, alambre de cobre, estaño fundente y soportes de amortiguadores de Lada para los neumáticos, este artista logra réplicas exactas, y otras personalizadas, a una escala de 1:36, lo que aproximadamente serían unos 14 cm.

Hoy su colección cuenta con 16 motocicletas terminadas, cada una de ellas con una magistral historia para contar. Además de los modelos clásicos de Harley e Indian, ha dado vida en miniatura a una Honda CFR 450 de motocross y una Vincen Black Shadow 1952 (única en Cuba). En la mesa de trabajo se gesta una Matchless G9. «Yo no hago las motos en serie ni para cumplir pedidos. La propia vida me dice cuál hacer. Ser miembro del Club me permite tener a mano motos de una riquísima tradición y de ahí parte la decisión para crearla». Y si estas joyas son la vida misma para sus dueños,

para Alain también lo son sus creaciones, por lo que experimenta una sensación de dolor y nostalgia cada vez que tiene que desprenderse de alguna de ellas.

En su corta pero muy sólida carrera, Alain Freyre goza del prestigio y reconocimiento, nacional e internacional de especialistas y amantes del motociclismo. Ya se prevé, entre los proyectos más inmediatos, su participación en la una exposición que coordina el Museo del Automóvil de La Habana de conjunto con el Club de Autos Clásico Británicos. *Excelencias del Motor* le asegura estará muy al pendiente de ello.

Esta reportera agradece sobremanera la agradable posibilidad del diálogo con el artista de las motos doradas, con la certeza de que logrará su intención de replicar cada una de las motos del Club Habana Biker y ampliar su colección hasta las motos rusas. Yo le auguro un éxito rotundo; y a usted, amigo lector, le invito a comprobar y disfrutar del mayor placer de este grande del modelismo: lograr tener una motocicleta justo en la palma de su mano.



*Renta y recorre*  
**Cuba**



**EXCELENCIAS**  
**Travel**

+53 5 280 3445 / +53 7 877 4087 / +53 5 279 7383 ... (Cuba)  
comercial@excelenciastravel.com  
[www.excelenciastravel.com](http://www.excelenciastravel.com)



## 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](mailto:mcv@mcvcomercial.cu)

# SISTEMA PRE-SAFE PROTECCIÓN LATERAL

PRE-SAFE ES UN SISTEMA DESARROLLADO POR EL GRUPO DAIMLER DEL CUAL SE BRINDARON LAS PRIMERAS NOTICIAS EN EL AÑO 2001 Y SE INSTALABA EN LA CLASE S DEL AÑO 2003. A PARTIR DE ENTONCES SE HA CONTINUADO PERFECCIONANDO E INCORPORANDO NUEVAS FUNCIONES



POR ERNESTO POSADA ESCOTO

En realidad el sistema PRE-SAFE se basa en el empleo de esa frontera entre la prevención del accidente (elementos vinculados a la Seguridad Activa) y la protección posterior de los ocupantes (donde intervienen los elementos de la Seguridad Pasiva).

Se trata pues de preparar a los ocupantes del vehículo y su entorno para un accidente inminente con el fin de disminuir los daños o posibles lesiones en los pasajeros. Para ello PRE-SAFE emplea esas preciosas fracciones de segundo que anteceden a un impacto o colisión del vehículo. El Sistema realiza, de manera automática, entre otras funciones, un pretensado de los cinturones de seguridad, un cierre automático de las ventanillas o del techo corredizo, un mejor posicionamiento de los asientos de los pasajeros, etcétera.

En el caso que nos ocupa, el también conocido como PRE-SAFE Impulso lateral está vinculado a este concepto. Si se detecta un choque lateral inminente, el sistema desplaza al conductor o al acompañante hacia el centro del vehículo. Para ello, el avanzado sistema de retención se sirve de unas cámaras de aire situadas en los apoyos laterales de los respaldos de los asientos. Si los sensores

del vehículo informan que una colisión lateral es inevitable, estos se inflan en fracciones de segundo y desplazan al ocupante con un ligero impulso en el costado. Así aumenta la distancia entre el ocupante y la puerta. Al mismo tiempo, se reduce la diferencia de velocidad entre el vehículo y el ocupante para que el posterior contacto con el revestimiento de la puerta sea más suave.

Otro efecto es que el impulso se imparte moderadamente a los pasajeros, y disminuyen las fuerzas que actúan sobre ellos durante el impacto lateral. Esta intervención está coordinada con la de los demás sistemas de retención, como los cinturones de seguridad, los airbags laterales y los windowbags, que se activan si se detecta un siniestro de mayor gravedad. A todo este empeño se suma ahora el E-ACTIVE BODY CONTROL, que en combinación con el sistema de suspensión, puede interactuar con PRE-SAFE® Impulso Lateral y elevar ligeramente la carrocería a título preventivo si reconoce un choque lateral inminente. De este modo, la fuerza de la colisión puede desplazarse hacia la parte inferior del vehículo, en donde la estructura es más sólida.

Otros fabricantes como Audi (en su modelo A8) y con el sistema de precolisión lateral Pre Sense Side, levanta la cabina del vehículo hasta 8 cm para intentar reducir las posibles lesiones de los ocupantes.

Los fabricantes de vehículos continuarán sorprendiéndonos con las medidas encaminadas a una mayor protección de los ocupantes de los vehículos y de su entorno.

## ¿CÓMO EL LUBRICANTE AYUDA AL AHORRO DE COMBUSTIBLE?

ES PROBABLE QUE SI PREGUNTA CÓMO AHORRAR COMBUSTIBLE, MUCHOS LE MENCIONEN ARREGLOS MECÁNICOS O MEJORES PRÁCTICAS DE MANEJO. EN CAMBIO, HOY VEREMOS UN POTENCIAL DE AHORRO POCO CONOCIDO: LA DISMINUCIÓN DEL GASTO DE COMBUSTIBLE MEDIANTE LUBRICANTES DEL TIPO «ECONOMIZADORES» (FUEL ECONOMY, FE), SIEMPRE QUE SU AUTO LO PERMITA. ¿LOS CONOCE?

POR ALEXIS VEGA

Como lo lee, hay aceites de motor y transmisión que con el solo hecho de emplearlos, se comienza a ahorrar carburante. En realidad, esto es una consecuencia de las exigencias medioambientales impuestas a los constructores de autos para mejorar el gasto por kilómetros recorridos y disminuir las emisiones de gases contaminantes sin renunciar a la protección y el rendimiento. Se dice que en el mundo se ahorran anualmente cerca de 150 000 t de CO<sub>2</sub> gracias a la utilización de este tipo de productos. Para absorber esta cantidad de gases nocivos serían necesarios más de 1 millón de árboles.

La «magia» está en el balance entre su viscosidad y la calidad de la materia prima empleada en su formulación. Este tipo de aceites reduce más la fricción y, con ella, el consumo energético, si se compara con otro de igual viscosidad que no cumpla con la condición FE.

Usted conoce que la bomba de aceite consume más energía con productos viscosos y este incremento trae altos esfuerzos del motor para vencerla, lo que se traduce en gasto de combustible. Esto hace que los productores de lubricantes diseñen aceites robustos que sean ligeros -entiéndase poco viscosos- para que fluyan rápido y protejan en el arranque, resistan más el cizallamiento mientras trabajan en caliente y demoren en espesarse con el

uso. Es comprensible entonces que solo un grupo de grados de viscosidad pueden ser considerados en la categoría (ej. 0W-20, 5W-30, 5W-40, etcétera).

¿Y todos los autos pueden emplear aceites FE? Lamentablemente no, solo los más modernos en los que el fabricante lo indique. Sucede que hay zonas del motor donde el cizallamiento de la película es catastrófico debido a las inmensas presiones de trabajo a las que es sometida. Por ejemplo, en algunos sistemas de distribución hablamos de la leva actuando sobre el lubricante a razón de 20 ton/cm<sup>2</sup>. ¿Se imaginan poner una película de aceite en su uña pulgar y presionarla con un camión HOWO lleno de escombros?

En autos modernos han encontrado soluciones de diseño para manejar menores presiones en este punto y permitir aceites más «finos». Revise entonces el manual del suyo, pues si lubrica con un producto FE y la tecnología de su motor no lo permite, entonces ahorrará combustible, pero favorecerá catastróficamente el desgaste.

¿Qué le parece? Es asombroso imaginar que el lubricante pueda ayudarle a gastar menos gasolina solo con usarlo. No obstante, esta maravilla tecnológica no está disponible para todos los modelos de motores y debe verificar antes en el manual si su caso aplica. En cualquier caso, reconforta saber que hay maneras de proteger nuestro bolsillo y a la misma vez contribuir al cuidado del medio ambiente.

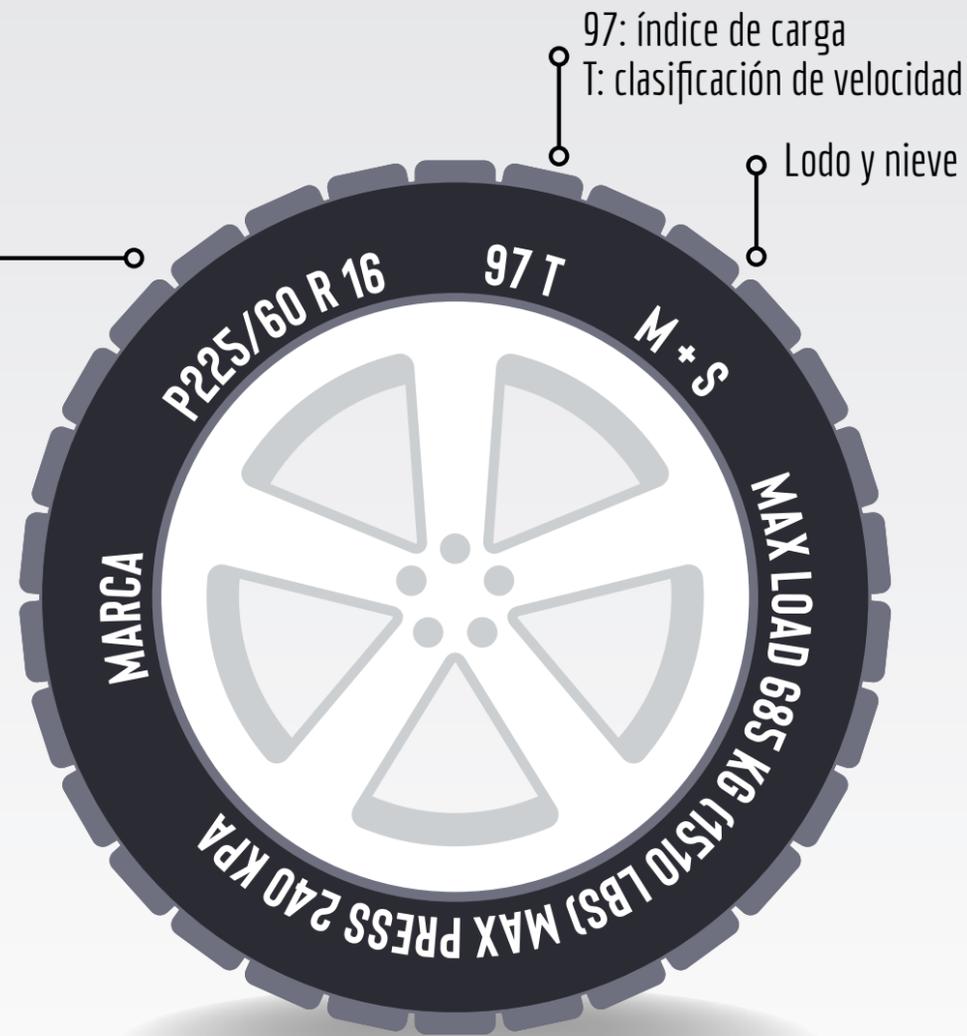
# TipS

## ¿CUÁNTA PRESIÓN DE AIRE LLEVA TU NEUMÁTICO?

P225: ancho de la llanta  
60: serie de la llanta  
R: radial 16: diámetro

Marca del neumático

Índice de carga máxima y presión máxima de inflado permitida



HAY MUCHOS CONDUCTORES QUE NO CONOCEN EN REALIDAD LA PRESIÓN DE AIRE QUE LLEVAN SUS NEUMÁTICOS Y LA RESPUESTA ESTÁ MÁS CERCA DE LO QUE PIENSAN

POR REBECA VALDÉS ESPINOSA

Cuando compramos un auto o motocicleta tratamos de conocer los elementos básicos para su buen funcionamiento, y una de las principales preguntas que nos hacemos es ¿cuál será la cantidad de aire correcta que llevan mis neumáticos para circular con tranquilidad?

A veces no vemos el peligro, pero una falta de control en las presiones de aire puede provocar desde un cambio de llantas hasta un accidente.

Para evitar cualquiera de estas situaciones, te recomendamos, al comprar o adquirir un auto o moto, observar la cara exterior de los neumáticos donde aparece, entre otros datos, el límite de carga y presión de aire en función del tonelaje y la cantidad de pasajeros.

De igual forma, puedes buscar una tabla de presión donde se muestren las características de tu vehículo. Estas mostrarán el nivel de aire correcto que llevan tus neumáticos y puedes localizarlas en las páginas oficiales del fabricante o en Google; aunque con el paso del tiempo y su explotación, debes consultar con tu mecánico si están próximos a un cambio o si continúas con la misma presión.

Es tan simple pero a su vez tan poco analizado que no llegamos a percibir que el hecho de mantener una correcta presión de aire ayuda a ahorrar dinero en combustible, pues al tener las ruedas con baja presión, le será más difícil circular con normalidad y tendrá que forzar más su motor. De igual forma, para una mayor conservación de presión, se recomienda circular por calles lo menos agrietadas posible, no transitar si aún el asfalto está húmedo, revisar con frecuencia el estado de tus neumáticos y sus válvulas de presión que, de estar dañadas, pueden también perder aire y parecer un ponche.

Por otra parte, existe un método muy fácil y práctico para evaluar el estado de tus neumáticos. Consiste en utilizar una moneda y colocarla entre los dibujos de la superficie de contacto. Si más del 50 % de la moneda es cubierto por los tacos, el neumático está en buen estado para su explotación.

¡Atención! Cuando decidas ir al estacionamiento o gasolinera y echarle aire a tus neumáticos, cerciórate que estos estén fríos o lo más frescos posible, porque si están calientes, los resultados pueden alterarse y, por tanto, marcarte una presión incorrecta.



# DEPORTES



# SILVERSTONE 1950

## la primera carrera oficial del mundial de F1

CONCLUIDA LA II GUERRA MUNDIAL, REGRESÓ EL DEPORTE AUTOMOTOR. EN 1950, LA FIA ORGANIZÓ EL PRIMER CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS, CON SIETE CARRERAS



Pits de Alfa-Romeo.

POR WILLY HIERRO ALLEN

Aquella temporada de 1950 fue el inicio de la actual Fórmula 1. Se corrió entre mayo y septiembre de ese año. Con solo siete competencias oficiales puntuables (6 en Europa y 1 en EE. UU.), fue disputado un total de 17 carreras bajo las regulaciones de la entonces incipiente F-1.

FÓRMULA 1



Farina cruza la meta triunfador en el Gran Premio de Silverstone 1950.

Las seis competencias europeas fueron efectuadas en los circuitos de Gran Bretaña, Mónaco, Suiza, Bélgica, Francia e Italia; mientras que la de EE. UU. se realizó en el mítico circuito de Indianápolis. El primer banderazo del hoy Mundial de Fórmula 1 se dio la mañana del sábado 13 de mayo de 1950 en el circuito británico de Silverstone.

Construido sobre un aeródromo de la Real Fuerza Aérea británica, desactivado tras la II Guerra Mundial, Silverstone empezó a utilizarse para competencias en 1947. Tenía unos 4 700 m de longitud (ahora 5 901) con 18 curvas. La carrera se pactó a 70 vueltas. Concurrieron 26 pilotos de nueve países, de los cuales largaron 21.

La parrilla de salida de este primer GP de F-1 era singular: la edad media de los pilotos era de 39 años (¡viejos!), tres de ellos con más de 50 años y el más joven 29. Esa mañana de sábado asistieron a Silverstone unos 200 000 espectadores para el evento, entre los que estaban el Rey Jorge VI, la Reina Isabel y la Princesa Margarita.

En la grilla de partida había dos equipos oficiales: el italiano Alfa-Romeo y el francés Talbot-Lago. Los de Alfa corrían con la Alfeta de 1938, mientras los de Talbot iban con el modelo T26C. Otra de las marcas en competencia fue la italiana Maserati, con los 4CLT/48, pero con sus propios pilotos que eran independientes. Finalmente, el podio fue cubierto totalmente por los Alfa-Romeo.

Desde la arrancada, los Alfa comandaron la carrera con los pilotos italianos Giuseppe Farina y Luigi Fagioli, junto al argentino Juan Manuel Fangio, que se turnaban en la punta. Pero en la vuelta 62 (a ocho del final) se rompió el motor del Alfa de Fangio y abandonó. Así, Farina, quien lideró 63 de las 70 vueltas, se llevó la victoria tras 2 h, 13 min y 23 s de carrera, con una velocidad media de 146,378 km/h.

A solo 2.5 s de Farina, entró Fagioli en segundo lugar y, ante la salida de Fangio, el piloto inglés Reg Parnell llegó tercero, a 52 s del puntero, con uno de los cinco Alfa-Romeo del equipo oficial. En cuarto entró un Talbot del equipo oficial, con dos vueltas menos que el puntero, conducido por el piloto francés Yves Giraud-Cabantous, y quinto el francés Louis Rosier con otro Talbot oficial.

Las vueltas más rápidas fueron las de Farina y Fagioli, quienes la dieron en 1 min y 50.8 s. Los

premios fueron entregados por el Rey Jorge VI, en lo que sería la última vez que un monarca británico en funciones y en su país, asistiría a una carrera de Fórmula 1. Este triunfo le dio a Farina 9 puntos en el Campeonato de 1950.

La victoria de Farina en Silverstone y otras dos en Suiza e Italia, le dieron los 30 puntos necesarios para ser el primer campeón de la Fórmula 1, en 1950. Fangio consiguió 27 puntos, también con tres victorias, para lograr el sub-campeonato. Al año siguiente, 1951, el campeón sería Fangio. Pero esa es ya otra historia...



Giuseppe Farina, ganador del Gran Premio de Silverstone 1950.

# Valentino Rossi

## el ocaso del campeón

POR WILLY HIERRO ALLEN

Los que disfrutamos de la fulgurante carrera del tan querido Valentino Rossi, il doctore (por su sabia manera de «trastear» las motos para sacarle el máximo rendimiento), ahora nos duele ver la realidad que se impone: nuestro astro comenzó a opacarse hasta el actual ocaso. Aunque no haya tristeza que apague su luz, ya dejó de brillar.

Pienso que El Vale debe bajarse de la moto para disfrutar ahora de su deslumbrante aureola entre aficionados, como lo hizo en su momento el multicampeón italiano Giacomo Agostini (recordista del Campeonato del Mundo de Motociclismo, con 15 coronas), cuando visitó Cuba en los años 90, invitado por los lubricantes ELF, y tuvo la suerte conocerlo.

Pero, ¿cómo fue la carrera deportiva de Valentino Rossi que entusiasmó a tantos aficionados a las dos ruedas? Nació el 16 de febrero de 1979 en el municipio de Urbino, provincia de Pesaro, región de Marcas, en Italia, una localidad que tiene menos

de 14 500 habitantes. Su padre, Graziano Rossi, fue corredor de motocicletas (1977-1982).

Graziano, Lucchinelli y Uncini fue una generación de nuevos pilotos que debió sustituir a los campeones italianos Agostini y Pasolini. Lucchinelli sí logró coronarse; Graziano, no. Corrió en las categorías 500 y 250, durante la temporada de 1979, con Morbidelli 250 cc; ganó tres carreras y quedó en tercer lugar del campeonato ese año, su mejor resultado.

El ADN de Graziano estaba en Valentino. A los 5 años, en Tavullia, a donde se había mudado la familia, se le despertó el deseo de competir. Pero su mamá, Stefania Palma, prefirió que fuera sobre las cuatro ruedas de un kart. El de Valentino fue preparado por Graziano, y padre e hijo gozaron juntos los triunfos. A los 11 años consiguió el Campeonato Regional de Kart y a los 12, el Campeonato Nacional.

Del kart pasó a minimotos y conquistó varios triunfos. A los 17 años, en 1996, logra entrar al

campeonato del mundo en la categoría 125, con una Aprilia de 125 cc. Al año siguiente, 1997, se hace Campeón del Mundo en 125, con Aprilia. Es el Campeón más joven en la Historia del Motociclismo mundial. Y pasa a la Categoría 250 en 1998.

Sigue con Aprilia (equipo Nastro Azzurro) y, esa temporada, gana cinco de las 14 carreras en que compite para terminar como subcampeón. Al año siguiente, 1999, gana su segundo título mundial. Rossi, que compite con el mismo número de su papá (46), está indetenible. El público lo aclama. Y es así que salta a la Categoría Reina de entonces: la 500 cc.

Desde el año 2000 es fichado por Honda para que corra con la NSR500. En la «grande» continúa en Nastro Azzurro, pero ahora con Honda. Ese año es subcampeón. El siguiente, 2001, gana la corona y el 14 de octubre de 2001 se convierte en el Campeón del Mundo más joven en conseguir los 3 títulos: 125, 250 y 500.

Valentino Rossi es el cuarto piloto más joven de la historia en ganar en la Categoría 500, con 22 años. Detrás del norteamericano Freddie Spencer y los ingleses Mike Hailwood y John Surtees. Al comenzar la nueva Categoría Moto GP en 2002, Rossi encadena cuatro campeonatos consecutivos (2002, 2003, 2004 y 2005). Parece invencible.

Ya tiene siete títulos. En 2002 y 2003, con en Team Repsol Honda, en 2004 con Gauloises Fortuna Yamaha y en 2005 con Gauloises Yamaha Team. ¿Es que hay alguien invencible? No. En 2006, con Camel Yamaha

Team no se corona, queda subcampeón; y en 2007, con Fiat Yamaha Team, le va peor: termina en el tercer puesto esa temporada.

Sin embargo, los campeones suelen tener «un segundo aire» y Rossi es de ellos. Con la misma Yamaha YZR M1 y el mismo equipo Fiat Yamaha Team, se alza con los campeonatos de 2008 y 2009. Ya cuenta con nueve coronas mundiales, todavía lejos de Agostini (15) y del español Ángel Nieto (13). En 2010 solo logra dos victorias en 14 carreras para un tercer lugar en la temporada.

En 2011 se va a Ducati con el team oficial y la Ducati Desmosedici para un séptimo lugar ese año y un sexto en 2012. Ya Rossi no es el mismo. ¿Será la moto? Regresa con la Yamaha YZR M1 y solo consigue un cuarto puesto en 2013. Movistar lo apoya y logra tres subcampeonatos seguidos: 2014, 2015 y 2016, pero con solo dos victorias en 2014 y 2016, y cuatro en 2015. Comienza la agonía.

Continúa con la Yamaha YZR M1 y cae en 2017 al quinto escalón con solo una victoria. En 2018 logra un tercer puesto, sin victorias, por puntos; y al año siguiente, 2019, quedó séptimo. En 2020 terminó en el lugar 15 y este 2021 va en el 19. No gana desde 2017. ¿Acaso ya no es la hora de dejar de competir? Su historia está escrita y seguiremos admirándolo. Siempre.



# EVENTOS



# A Monte Barreto con los defensores del MEDIO AMBIENTE

## con los defensores del MEDIO AMBIENTE

EL PASADO SÁBADO 5 DE JUNIO, EXCELENCIAS DEL MOTOR PARTICIPÓ EN UNA MAGNÍFICA JORNADA AMBIENTALISTA POR EL DÍA MUNDIAL DEL MEDIO AMBIENTE

**POR GOITYBELL HIERRO CAVEDA**  
**FOTOS: BORIS CABALLERO / OSDANYS FLEITES NÚÑEZ**

El 5 de junio fue designado por la Asamblea General de Naciones Unidas como Día Mundial del Medio Ambiente, con miras a hacer más profunda la conciencia universal de la necesidad de proteger y mejorar el mundo en el que vivimos.

Muy significativa ha sido la campaña de reforestación impulsada a nivel nacional con marcadas labores de higienización y saneamiento llevadas a cabo en comunidades, playas y parques ecológicos en varios puntos de la geografía cubana. *Excelencias del Motor* ratificó su compromiso con toda acción climática y se incorporó en esta jornada a la siembra de árboles, actividad realizada en los quince municipios de la capital y en las cabeceras de provincia por todo el país.

La invitación estuvo a cargo de amigos del club Moto Eléctrica Cuba (MEC), Premio Excelencias Cuba (Premio Verde) 2019. El Parque Ecológico Monte Barreto fue el escenario para la siembra de posturas, abono y limpieza de plantas. Estuvieron presentes, además, miembros de la Fundación Antonio Núñez Jiménez de la Naturaleza



Siembra de árboles



Miembros Club Moto Eléctrica Cuba (MEC)

y el Hombre, del proyecto Manglar Vivo, de la Empresa Forestal Habana, así como de la Empresa Eléctrica del municipio Playa.

El club MEC acudió con entusiasmo a este evento de ecologistas, fundamento básico de su organización. Fue un encuentro emotivo, pero con estricto cumplimiento de todas las medidas de distanciamiento requeridas por la actual situación sanitaria, bajo la consigna: «Cuida el medio ambiente y piensa en verde, para proteger la biodiversidad».

Finalizada la actividad, *Excelencias del Motor* hizo entrega simbólica a Osdanys Fleites Núñez y a Oscar Núñez Rodríguez, presidente y vicepresidente del Club, respectivamente, de jarra, gorra y pegatinas como parte de la campaña que desarrolla este medio de prensa en celebración a su XV aniversario.

El Club Moto Eléctrica Cuba (MEC) publicó una interesante reflexión que es digna de reproducir: «Mientras el mundo sigue intentando sobrevivir

a los estragos del cambio climático, al deterioro de los ecosistemas, a los incendios forestales y, como si fuera poco, contra el virus que al parecer llegó para quedarse, cuidemos lo que todavía estamos a tiempo de salvar y mantener».



# GUÍA DE SERVICIOS





# TAXI RUTERO 1 RAZONES PARA CELEBRAR SU 8.º ANIVERSARIO

TODO COMENZÓ COMO UN SERVICIO DE TAXI Y HOY TAXI RUTERO 1 ES UNA COOPERATIVA CONSOLIDADA CON SOBRADAS RAZONES PARA CELEBRAR SU 8.º ANIVERSARIO

**POR LORIET GÓMEZ MEJIAS  
FOTOS: MARVIN DÍAZ VALDÉS**

Y es que en solo 8 años, la **Cooperativa Taxi Rutero 1** ha crecido en parque automotor, voluntad y calidad humana. Así nos lo hacen saber directivos y trabajadores en un recorrido de *Excelencias del Motor*.

«Comenzamos en 2013 con 43 ómnibus y llegamos a transportar 1.2 millones de pasajeros», declara Ing. Alexander Leyva Veliz, presidente de la Cooperativa. Pero como bien dice, ese fue solo el inicio.

Hoy, Taxi Rutero 1 muestra una sólida gestión avalada por un parque de aproximadamente 68 ómnibus. Asimismo, desde hace cuatro años, incorporó el servicio con autos ligeros con 93 vehículos en actual explotación y un promedio de 60 carros en movimiento por día, según comentaron Julio César Lago Morales y Guillermo García Bernat, Jefe de Operaciones y Jefe Técnico, respectivamente, de la base La Víbora. «Es preciso resaltar que este es un logro, en gran medida, de los trabajadores: mecánicos y choferes que laboran en completa armonía, se enfrentan a los escasos recursos y piezas, y velan, más allá de su área, por el funcionamiento de la cooperativa», expresó Lago Morales.

Sin dudas una tarea ardua en medio de la actual situación económica que atraviesa el país. No obstante, además del empeño por mantener lo logrado, este año han dado entrada a 5 nuevos ómnibus y se prevé la adquisición de 5 más. Asimismo, en visita a la base de La Víbora, esta reportera constató la instalación de columnas rodantes electrohidráulicas para la mecánica y limpieza de equipos pesados.

Pero este colectivo no solo supera las dificultades técnicas que puedan aparecer, también cumple con entereza cada una de las misiones o encargos sociales que le son acometidos. Es así que desde noviembre 2020 se unen al enfrentamiento de la COVID 19 y ofrecen su servicio al Ministerio de Salud Pública.



Columnas rodantes electrohidráulicas.



Puesto de dirección para la emisión y recepción de información.



Trabajadores laboran en completa armonía.



Mecánicos y choferes se enfrentan a los escasos recursos y piezas.

«En un primer llamado apoyamos sobre todo en el traslado del personal de 24 horas de guardia y que estaba de cara a la zona roja. Luego fue necesario fortalecer el movimiento de las altas médicas y dimos también el paso al frente. Tenemos un total de 28 ómnibus y 56 conductores que prestan sus servicios 24 horas en más de 30 centros hospitalarios de la capital, y 25 vehículos ligeros dispuestos para el traslado de muestras y casos puntuales», explica Leyva Veliz.

Las experiencias en este sentido son múltiples y van desde la reestructuración de las funciones del Departamento de Expedición, devenido ahora en puesto de dirección para la emisión y recepción de información, hasta la más emotiva que narra un chofer, Willian Arjona Corso, cuando tuvo que asistir a una paciente de la tercera edad que no recordaba siquiera dónde vivía. Esas son las vivencias de este colectivo que se crece ante las adversidades.

Al llegar la campaña de vacunación, Taxi Rutero 1 coloca tres carros, en un servicio libre de costo, en función del vacunatorio del municipio Cerro. Y sus trabajadores: satisfechos y orgullosos de la misión que cumplen, tal cual lo hizo saber Jorge Luis Palú Ferrer, chofer de la Cooperativa desde hace 4 años.

Es preciso resaltar que en todo el periodo de enfrentamiento a la pandemia, solo han tenido 15 casos de contagio. Todo ello gracias al estricto cumplimiento de las medidas higiénico sanitarias por parte de la dirección y trabajadores de la Cooperativa, además de los propios centros de salud. Merecido ha sido, pues, el reconocimiento que le otorgara el Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte y Puertos, de conjunto con el Ministerio del Transporte, por su activa participación en el enfrentamiento a la COVID-19 (vea ExM. 86).

Pero Taxi Rutero 1 no abandona su servicio de ruta, sino que luego de satisfacer la demanda del Ministerio de Salud Pública y los contratos con entidades aseguradoras, cubre también parte de la transportación urbana para un traslado de aproximadamente 27 000 pasajeros diarios.

«Mucho hemos logrado, pero más nos queda por hacer, sobre todo por perfeccionar. Nuestra prioridad será siempre ofrecer un buen servicio, con el respeto y la puntualidad que el público merece. Para ellos trabajamos», comentó Guillermo García, convencido de que son un colectivo que se enorgullece de lo logrado y muestran suficientes razones para celebrar en este 8.º aniversario.





**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

LA EXCELENCIA EN EL BRILLO  
**T-FREGARÉ**

**T-FREGARÉ**  
LA EXCELENCIA EN EL BRILLO

**24 HORAS**



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

CALE 27 ESQ. 4, VEDADO, LA HABANA.

**9 AÑOS**  
de experiencia



EL MEJOR AMIGO DE SU AUTO  
**MiSocio**  
MECÁNICA AUTOMOTRIZ



MECÁNICA    ESCANER    ELECTRONICA



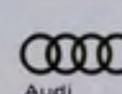
Calle 5.<sup>ta</sup> B, entre 60 y 62, Miramar, Playa, La Habana, Cuba.  
tallermecanicomisocio@gmail.com  
(+53) 5 295 8255

**KSTULO**

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.

# 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**

Todo tipo  
de accesorios

# TDEA

Taller de David Electricidad Automotriz

**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.

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

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

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:

@ davidelectricistaauto@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.





# 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



## ¡Vive una experiencia de compra inolvidable!

**MallHabana** es su hipermercado online de toda confianza para los envíos a Cuba, para que usted pueda realizar compras con facilidad, en cualquier momento del día y desde cualquier lugar del mundo o dispositivo.

Nuestros productos se entregan a lo largo y ancho de Cuba, y contamos con los mejores proveedores del país.

Supermercado/ Electrodomésticos/ Ferretería/ Útiles del Hogar/ Perfumería/ Motos y Automóvil.

**¡Y mucho más!**



**¡Gracias por confiar en MallHabana!**



 | mallhabana | 
  | www.mallhabana.com | 
  | +34 648 613636  
 | contact@mallhabana.com | 
  | @MallHabana Supermercado

# 15 años

EXCELENCIAS  
DEL MOTOR

SUSCRÍBETE

