

EXCELENCIAS DEL MOTOR 90-D

www.excelenciasdelmotor.com

Cooperativa de Construcción
ARCONST
El arte de construir



DODGE

18 Skoda Enyaq
Coupé IV,
ya tiene fecha

24 Ducati Panigale V4 R,
lo máximo de las rojas
de Bolonia

94 Calidad, garantía
y confianza en el
taller Mi Socio



Para recorrer la Isla como gustes.



🏠 Humboldt No. 2, e/ Marina y Hospital, Centro Habana, La Habana, Cuba 📞 +53 7 7873 5703/ 05 🌐 www.taxiscuba.cu ✉ comercial@taxiscuba.cu

AUTOS

8

Hangqi S9:
hermoso, raro y poderoso



12

Nuevo Mercedes AMG SL

16

Kia Forte 2022

18

Skoda Enyaq Coupe iV,
ya tiene fecha

20

Cadillac reinventó Eldorado en 1967



MOTOS

24

Ducati Panigale V4 R,
lo máximo de las rojas de Bolonia

26

La Pursang e-Track española

28

El legendario
Vicent Black Shadow



CARGA Y PASAJE

32

Una sueca poderosa



34

Nueva generación de autobuses Citea

36

Dodge de 1955, una joya muy cuidada

42

CR929,
Rusia y China van arriba



44

Maerks Line,
pensar en el futuro

HISTORIA

48

MEMORIAS DEL MOTOR

52

El legado
de Bruce McLaren



58

Mack Bulldog, un héroe
de la transportación capitalina

60

Chery, automóviles chinos

+ MOTOR

66

Del reto
a la pasión
¿Barcos dentro de una botella?



70

Rutas que no son rutas,
El Triángulo de las Bermudas

72

Nuevos camiones de hidrógeno

Nota aclaratoria



76

¿Qué pasa con la lubricación
si quito el termostato?

78

10 tips de seguridad para los
conductores de camiones de carga

80

Haynesville Woods

84

Club autos Fiat a lo cubano

DEPORTES

88

Yamaha VS Ducati

90

Cristina Gutiérrez,
heroína del Dakar 2021



GUÍA DE SERVICIOS

94

Calidad, garantía
y confianza con el taller Mi Socio

AUTOS

autos





HONGQI S9:

HERMOSO, RARO Y PODEROSO

CHINA, BIEN SE SABE, OCUPA PODIO ENTRE LOS LÍDERES MUNDIALES DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA. EN FRÁNCFORT 2019, PRESENTÓ LO QUE SE CONVERTIRÍA EN EL HYPERCAR MÁS CARO EN EL PAÍS ASIÁTICO

POR MARVIN DÍAZ VALDÉS

Hongqi S9, traducido como «Bandera Roja», es un hiperdeportivo en el que intervino la mano del reconocido, por sus proyectos en Audi, Lamborghini y Volkswagen, Walter de Silva. Desde su muestra en el salón del automóvil, ha sufrido positivas y depuradas transformaciones que lo convierten en un poderoso monstruo híbrido de 4 ruedas que pudiera ser o no motivo de preocupación para fabricantes occidentales. Lo cierto es que representa un golpe a la competencia, por ejemplo, al Bugatti Chiron.





¿QUE HACE A HONGQI S9 UN HIPERDEPORTIVO CON TANTA ATENCIÓN?

Ante todo, su precio: 1,2 millones de euros. Primera vez que se comercializa en China un auto con ese precio y que no superará las 100 unidades. Visualmente muestra que combinar rareza y sobriedad en el diseño, con líneas limpias y deportivas convencionales, puede ser atractivo. Largo, ancho y

baja cabina de cristal, con un morro que marca un sello personal, línea al centro, y faros con formas muy particulares elevados en los extremos exteriores, sin dejar de ser prominentes, algo común en los homólogos. En cuanto al difusor y el alerón, sin tanta carga visual y puertas con apertura en la vertical. Físicamente no hace tanto escándalo como sus adversarios, pero es motivo de deleite.

En la mecánica, eléctrica con un V8 biturbo con 3 motores eléctricos: un híbrido enchufable que le permite andar, solo con la batería, unos 40 km. La potencia es de 1400 CV y es extremadamente veloz, unido a que su carrocería y llantas están construidas con

fibra de carbono, que le permiten alcanzar una velocidad máxima de 400 Km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 1.9 s.

Hongqi S9 es un espectacular auto que giró la atención a China, como sucede cada vez que el gigante asiático sorprende con algo poderoso.



NUEVO Mercedes AMG SL

EL MERCEDES-BENZ CLASE SL ES UN AUTO DEPORTIVO DE LUJO FABRICADO DESDE EL AÑO 1954. LA DESIGNACIÓN SL PROVIENE DEL ALEMÁN *SPORT LEICHT* (DEPORTIVO LIGERO), Y FUE APLICADA POR PRIMERA VEZ AL 300 SL «ALAS DE GAVIOTA», LLAMADO ASÍ POR SU ORIGINAL SISTEMA DE APERTURA DE PUERTAS. AHORA VEREMOS SU NUEVO EXPONENTE

POR ERNESTO POSADA ESCOTO

La familia de los SL ha estado representada por 6 generaciones desde su nacimiento y ahora aparece una séptima con el modelo R 232. Con el potente motor V8 biturbo de 4,0 L (M177) se disponen de 2 modelos iniciales: el SL 55 4MATIC+ y el SL 63 4MATIC+ con potencias de 476 y 585 CV, respectivamente. Este último con un torque máximo de 800 Nm. El artífice de la extraordinaria potencia es, sobre todo, el cambio de 9 marchas AMG SPEEDSHIFT MCT 9G incorporado ya de serie. Durante la conducción relajada, a velocidad constante el cambio acopla las marchas con suavidad, máxima eficiencia y confort. En los programas de conducción «Sport» y «Sport+», los procesos de cambio son más extremos, acorde con la situación. Como se puede apreciar en su denominación, cuentan con el conocido sistema de tracción integral automática 4MATIC.



La carrocería del Mercedes-AMG SL se basa en una nueva plataforma de automóvil deportivo AMG que hace honor a las siglas SL: la inteligente combinación de materiales (acero, magnesio, compuestos de fibras y aluminio) establece nuevos referentes en el campo de la construcción ligera.

En el exterior, además de las bondades ya reconocidas de deportividad que caracterizan a los SL, encontramos la capota de lona totalmente automática e insonorizada, que se abre en solo 15 s, incluso durante una marcha de hasta 60 km/h.

En el interior del Mercedes-AMG SL, todos los ocupantes disfrutan de un confort sobresaliente y de la genuina sensación de viajar a bordo de un roadster deportivo con capota de lona. Numerosas opciones para los asientos, equipos adicionales de alta tecnología y una gran variedad de tapizados permiten un mayor grado de individualización. Especialmente dinámico o eminentemente lujoso: SL es sinónimo de lujo deportivo sin concesiones. El sistema multimedia MBUX de la última generación revoluciona el diseño interior.



Clase A



GLA



Clase B

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

Mercedes-Benz
Lo mejor o nada.



Refresca su imagen



www.losportales.cu
facebook.com/losportalescuba

KIA Forte 2022

KIA MOTORS, UNA DE LAS DOS MÁS GRANDES E IMPORTANTES COMPAÑÍAS SURCOREANAS, JUNTO CON HYUNDAI, EN LA PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE AUTOMÓVILES, LE PONE EMPEÑO TAMBIÉN A LA ACTUALIZACIÓN DE ALGUNOS DISEÑOS Y ANUNCIA PARA ESTE 2022 EL KIA FORTE

MARVIN DÍAZ VALDÉS

Kia Forte 2022 es un sedán con cambios en la visual, la mecánica y la interactividad, la versión mejorada del Kia K3, que salió al mercado en las versiones sedan, hatchback y GT.

Más deportivo y aerodinámico, evidente en sus defensas y parrilla compacta, mejor entrada de aire, cambios en la morfología de las luces frontales, finas líneas LED que le brindan un matiz rudo. La identidad visual también sufrió modificaciones: adiós al logotipo insertado en un ovoide y bienvenida la marca depurada, que enlaza los

caracteres a través de una línea continua en la que solo se agrega el pie de la K y el contraste entre las verticales y diagonales le otorgan un aire tridimensional, muy futurista y que será el identificador de los venideros autos eléctricos.

Montado en rines 17 plg, asientos estilo deportivo y pantalla táctil de 10,25 plg con conectividad Android y Apple CarPlay. Cámara de visión trasera y asistencia para el conductor Kia Drivers Wise que ayudan a mantener el vehículo en línea recta por el carril que circula, ajustes de velocidad según lo

estipulado en carretera, reducción de velocidad ante la cercanía de una curva detectada por GPS, alerta de peligro cercano al sacar el auto, de colisión en puntos ciegos, tráfico cruzado y presencia de auto o peatón al frente para lo cual ofrece ayuda al conductor con la activación de los frenos.

El Forte 2022 ofrece dos motores: el primero de 4 cilindros de 2 L, Atkinson, que lo dota de una buena potencia y bajo consumo, 147 CV y transmisión manual de 6 velocidades; y el segundo, de 4 cilindros, 1.6 L GDI Turbo GT, 201 CV, transmisión de doble embrague con 7 velocidades.

Fuerte, tal como lo lleva en su denominación a la italiana, no está dispuesto a dar tregua a marcas alemanas como Volkswagen y su modelo Jetta, a japonesas como Nissan Sentra y Toyota Corolla o a su coterráneo Hyundai Elantra.



Skoda iV

ENYAQ COUPÉ iV

LA VERSIÓN MÁS DEPORTIVA DEL SUV ELÉCTRICO DE SKODA SALDRÁ AL MERCADO EN 2022 CON DOS PAQUETES DE BATERÍAS Y TRES OPCIONES MECÁNICAS

YA TIENE FECHA

POR ARIEL B. COYA



Aunque antes ya había dado pistas del crecimiento de su familia eléctrica, no ha sido si no hasta ahora que Skoda ha anunciado oficialmente para el próximo año el lanzamiento del Enyaq Coupé iV.

Tal cual anticipó el concept Vision iV, el que será el segundo SUV eléctrico de la marca checa llegará al mercado con un perfil más afilado y atlético que su antecesor, algo que subrayan las llantas de aleación disponibles de 19 a 21 plg de diámetro y los faros delanteros, equipados con tecnología LED de serie (o Full-LED Matrix opcional).



Si bien su diseño exterior sigue siendo continuista respecto al Skoda Enyaq original, esta versión coupé destaca por una caída más pronunciada de la línea del techo hacia el portón trasero, a pesar de lo cual su maletero seguirá siendo bastante amplio, con una capacidad de 570 L. Asimismo, sus cotas son algo mayores, pues se estira hasta los 4 653 mm de longitud y 1 617 mm de alto, mientras su coeficiente aerodinámico mejora en 0.247 cx, lo que permite que la autonomía aumente hasta superar los 535 km bajo el ciclo WLTP.

Concebido sobre la plataforma MEB para vehículos eléctricos del Grupo Volkswagen, Škoda ha confirmado que este modelo se comercializará con dos tamaños de batería y tres variantes de motorización, con tracción trasera o a las cuatro ruedas. La batería de 77 kWh netos (82 kWh brutos) se ofrecerá con los propulsores más

potentes: el Enyaq Coupé iV 80, con un motor trasero de 150 kW (equivalentes a 204 CV) y el Enyaq Coupé iV 80x con un segundo motor eléctrico en el eje delantero que ofrece una potencia total de 195 kW o 265 CV.

No en vano, el fabricante checo se muestra bien entusiasta con el futuro comercial del Enyaq y esta nueva variante, al señalar el gran comienzo en los mercados internacionales que ha tenido su buque insignia totalmente eléctrico. «El vehículo ha sido muy bien recibido por nuestros clientes y se han realizado aproximadamente 70 000 pedidos. A principios de 2022, subiremos la apuesta con el Enyaq Coupé iV», señala la compañía, al realzar que esta variante de su e-SUV es aún más emotiva y completa el extremo superior de la gama de Skoda.



Cadillac reinventó Eldorado en 1967

ESE AÑO EL LEGENDARIO MODELO ELDORADO FUE TODO UN BOOM. LLEGÓ CON MUCHAS NOVEDADES Y ESTABLECIÓ RÉCORDS DE MERCADO



el resto de los modelos de Cadillac. Se trata de un típico coupé americano, de gran porte, dos puertas y capacidad para seis pasajeros. Esto último gracias a un interior beneficiado por no contar con el túnel para el árbol de transmisión.

Esta nueva generación marca varios hitos en la historia del modelo. Será el primer Cadillac con tracción delantera, e incorpora suspensión delantera con barras de torsión, brazos oscilantes y frenos de discos, opcionales, siendo el único modelo de la marca donde se ofrecían. Todo lo mencionado coloca a este Eldorado 1967 casi 20 años delante de que se popularizara esta configuración, en los años ochenta.

Su diseño es atractivo y el modelo mantiene el equipamiento acostumbrado de su clase, con una larga lista de opcionales que excedían con mucho al resto de la competencia.

En potencia, venía equipado con el mismo motor V8 del año anterior, modificado para la nueva plataforma. Era una bestia de 7 L y 340 CV de potencia.

El Cadillac Eldorado 1967 resultó un acierto y eso se reflejó en su popularidad y nivel de ventas, tanto, que General Motors destinó una nueva línea en su fábrica de Detroit para su ensamblaje.

Gracias a Eldorado, Cadillac logró rebasar la cota de 20 000 unidades vendidas en un mes, por primera vez en su historia, con un récord absoluto de 22 072 vehículos en octubre de 1966, en menos de un mes, pues llegaron a los Dealers el día 6 de ese mes.

El Cadillac Eldorado 1967 salió con un precio de fábrica de 6277,00 USD de la época y tuvo una producción total, ese año, de 17930 ejemplares. Para complementar, y por tercer año consecutivo, Cadillac logró ese año, record históricos máximos de ventas.

El Cadillac Eldorado se mantuvo en producción varias décadas aún, hasta el 22 de abril de 2002, cuando sale de la factoría en Lansing, su último ejemplar.

POR JORGE ESTÉNGER WONG

El Cadillac Eldorado fue un modelo de lujo producido por la firma estadounidense entre los años 1953 y 2002. Llegó justo después del 50 aniversario de la marca, en 1952, y su nombre ha sido asociado a varias razones, la más conocida, la mítica leyenda de El Dorado, ese mágico lugar donde nada envejece.

LA GENERACIÓN 67

Nuestro protagonista de hoy es todo un referente dentro de la saga Eldorado: su séptima generación. Hablamos de una renovación total, con cambios drásticos e innovadores.

Eldorado 1967 llega sobre la plataforma del Buick Toronado 1966, siendo más corto y ancho que



MOTOS

motos



DUCATI Panigale V4 R

lo máximo de las rojas de Bolonia

LA NUEVA DUCATI PANIGALE V4 R (2021) ES UNA MOTOCICLETA DE LA CATEGORÍA SUPERBIKE (WSBK), HOMOLOGADA PARA PODER USARSE EN CIUDAD Y CARRETERA

POR WILLY HIERRO ALLEN

La familia de las Panigale V4 es la máxima expresión en cuanto a motos deportivas del fabricante italiano. Su motor, de cuatro cilindros en V, se ha desarrollado en las grandes competencias, tanto de los campeonatos mundiales de MotoGP como en los de Superbike. Ducati fabrica, además, tres versiones comerciales: V4 (estándar), V4 S y V4 R.

Hoy me referiré a la V4 R, el segmento más violento de la Ducati Panigale V4. El motor funciona a través de una magnífica gestión electrónica, la que cuenta con su unidad de medición inercial, de seis ejes, que le permite conocer en todo momento el funcionamiento eficiente de la motocicleta, desde la aceleración, hasta el frenado, incluso la inclinación del vehículo al tomar las curvas. Todo está bajo control.

Esta desarrollada Ducati Panigale V4 R fue la primera motocicleta superdeportiva, de calle y de producción, con motor tetracilíndrico en V, después de más de medio siglo con su exitoso motor bicilíndrico de 1 299 cc, utilizado desde los años 60, que tantas alegrías le diera a los de Borgo Panigale.

La Panigale V4 empezó a desarrollarse en 2015 con la máquina de carreras usada por Ducati en MotoGP. La idea fue diseñar una moto que combinara las características competitivas con una moto comercial, al mismo tiempo, capaz de ser manejable en la ciudad y en carretera. Tal proyecto fue todo un reto para la marca, porque las motos de carrera evolucionan siempre y los cambios se efectúan constantemente; pero las de calle deben durar y el mantenimiento mínimo es cada 24 000 km.

EL MOTOR

Tiene una cilindrada de 1 103 cc, distribución desmodrómica, y da 214 CV de potencia a 13 000 rpm, con un par motor de 12,6 Nm a 10 000 rpm. Sin embargo, hay algo que llama la atención: la relación peso/potencia, que es de 1,1 CV por cada kg. Este tetracilíndrico en V, a 90°, aumenta su potencia a 226 CV por medio de un escape de competición, elaborado con titanio, que fabrica la firma Akrapovic.

LA ELECTRÓNICA

Es de última generación, con una plataforma inercial Bosch de seis ejes, y dispone de tres (o cuatro) modos de conducción: el Race (A y B), el Sport y el Street. Comienzo por el modo más suave, el Street, que se recomienda para rodar por calles y avenidas de la ciudad. Este modo ofrece respuestas progresivas al acelerador (Ride by Wire), mientras sus ajustes del control electrónico, garantizan la estabilidad y el agarre, lo que hace maximizar la seguridad dentro del tráfico urbano.

El modo Sport es un tanto más fuerte. Con sus 214 CV de potencia, brinda respuestas inmediatas al acelerador. Aquí ya está activada la detección de levantamiento de la rueda trasera, así como la función Cornering del ABS que maximiza el rendimiento en curvas. También se activa la función Slide by Brake, la cual permite al piloto derrapar con seguridad al entrar en las curvas.

El modo Race está dividido en dos mapas (A y B) que se pueden configurar libremente, según los parámetros individuales del conductor. El Race A es para pilotos expertos, ya que tiene en el puño del acelerador la respuesta directa de toda la potencia. Esta configuración electrónica es para lograr el máximo rendimiento en pistas de asfalto en buen estado y alta adherencia con seguridad. El ABS está activo en la rueda delantera y ofrece el máximo rendimiento en la frenada, pero siempre con la función Cornering.

El Race B también tiene toda la potencia en el acelerador, pero con el par motor reducido en 1.ª, 2.ª y 3.ª velocidades si lo comparamos con el Race A, para hacer la moto más manejable en circuitos complicados. Así los menos experimentados pueden desarrollar estilos de conducción efectivos y, por qué no, espectaculares, con seguridad.

EQUIPAMIENTO DE SERIE

La Panigale V4 R trae Bosch Cornering ABS EVO, Ducati Traction Control (DTC) EVO, Ducati Wheelie Control (DWC) EVO, Ducati Slide Control (DSC), Engine Brake Control (EBC) EVO. Además, también incluye Riding Modes, Power Modes y calibración automática de los neumáticos.



La Pursang e-Track

española

ESTE FLAT TRACK IBÉRICA NOS HACE RECORDAR FAMOSAS MARCAS DE MOTOCICLETAS ESPAÑOLAS, COMO AQUELLA BULTACO DE HACE MÁS DE MEDIO SIGLO ATRÁS

POR WILLY HIERRO ALLEN

Pursang Motorcycles es una nueva marca española del universo de los vehículos de una sola huella, nacida hace poco más de dos años en medio de la actual explosión de electro movilidad para salvar al planeta de la contaminación medioambiental. Natural de Barcelona, se fabrica a base de componentes nacionales.

A día de hoy, las Pursang e-Track ruedan en Alemania, Suiza, Italia, Reino Unido, Holanda y Francia, además de, por supuesto, en España. Pursang fue el nombre de uno de los tres modelos claves de Bultaco entre los 60 y los 80, que incluyeron la deportiva Metralla; la Sherpa T, excelente trial; y la Pursang, magnífica moto cross.

Esta denominación, Pursang, la tomó Bultaco en los 60 del idioma francés, pues se denomina así al animal de pura sangre. A mitad de los 80, la Bultaco Pursang de motocross desapareció y, ahora, el ingeniero y diseñador Jim Palau-Ribes, un amante a las dos ruedas y a la desaparecida marca Bultaco, en particular, decidió revivirla.

Esta motocicleta flat track eléctrica viene con motor Bosch, que le brinda a la Pursang e-Track una potencia de 11 kW (14,75 CV), para homologarla a una 125 cc de combustión. Dispone de tres modos de conducción: Go, de mayor autonomía (140 km), pero menor velocidad (60 km/h), ideal para la ciudad; Cruise, de 115 km de autonomía y 80 km/h; y Boost, de 80 km de autonomía y hasta 120 km/h de velocidad. Además, cuenta con crawl reserve (marcha atrás) para facilitar maniobras.

Se alimenta de tres baterías de 48 volts, cuya capacidad total de energía es de 7,2 Kw (2,4 x batería). El tiempo de recarga total es de unas 5 horas y media, aproximadamente. Pursang Motorcycles trae componentes de calidad.



Sumados al motor eléctrico alemán Bosch, cuenta con un chasis de doble cuna, de cromo-molibdeno, basculante de fundición en aluminio cepillado, así como horquilla invertida de 41 mm, delante, y monoamortiguador con bieletas (ambos de la firma Ollé). Los frenos de gama alta son de la marca española J. Juan, con discos lobulados NG: 320 mm delante, y 240 mm detrás, así como las bombas de freno y la pinza delantera radial.

Los neumáticos son Pirelli Scorpion. La carrocería está realizada en carbono laminado. Su peso es de 149 kg y la altura del asiento, 815 mm.

La Pursang e-Track viene con dos acabados: uno con carrocería negra, en plástico sin pintar, y el otro (espectacular) en fibra de carbono. El precio del acabado en negro es de 12 700 euros, al tiempo que el de la fibra de carbono asciende a 13 700.

FICHA TÉCNICA

Motor: Eléctrico brushless Bosch, anclado al chasis

Potencia: 11 Kw (14,75 CV)

Batería: tres packs de polímero de litio, de 48 Volts y 7,2 kW/h

Recarga: 5,5 horas en un enchufe doméstico

Transmisión secundaria: por cadena

Chasis: de doble cuna

Basculante: doble brazo fundido en aluminio

Suspensión delantera: horquilla invertida de 41 mm

Suspensión trasera: monoamortiguador con bieletas

Freno delantero: disco lobulado NG (320 mm) con pinza radial de 4 pistones, CBS

Freno trasero: disco lobulado NG (240 mm) con pinza de 2 pistones, CBS y freno regenerativo

Neumático delantero: 120/80 x 18 plg

Neumático trasero: 150/70 x 18 plg

Distancia entre ejes: 1 437 mm



EL LEGENDARIO Vincent BLACK Shadow

LA MARCA BRITÁNICA VINCENT SACÓ SU MODELO BLACK SHADOW EN 1948 Y TUVO ÉXITO INMEDIATO PORQUE ERA UNA MOTOCICLETA DIFERENTE, CON NUEVO ESTILO

Fácilmente reconocible por su color negro intenso, incluido el motor y la caja de velocidades, el Vincent Black Shadow (Sombra Negra) tenía una gran pantalla de cinco pulgadas en su farol delantero y un enorme cuentakilómetros que marcaba 240 km/h, con una velocidad crucero entre 160 y 200 km/h.

Se vendía como «la motocicleta estándar más rápida del mundo» y fue la máquina soñada de muchos amantes a la velocidad sobre dos ruedas. Más ligera y muchísimo más rápida que las tradicionales Harley-Davidson de postguerra, hizo historia en Norteamérica y el Caribe. En la década del 50, cuando las carreras eran entre ciudades, las motos Vincent 1000 (998 cc) no tenían rival.

El origen de esta moto está en la ciudad inglesa de Wolverhampton. Un expiloto de aviación británico, Raymond Howard Davies, era corredor de motos antes de la I Guerra Mundial. En 1914 integraba el equipo de competencias de la prestigiosa marca Sunbeam. Durante la guerra fue hecho prisionero y en cautiverio maduró la idea de construir motocicletas deportivas. En 1924 lo consiguió.

Junto a su socio E. J. Massey, Raymond Howard Davies fundó su empresa para fabricar motos, a la cual bautizó con sus iniciales: RHD. Fueron motocicletas elegantes e innovadoras, máquinas muy avanzadas para su época que incorporaban tecnología de punta, con características únicas. En 1925 ganaron el famoso TT (Tourist Trophy) de la Isla de Man y estableció récord de velocidad: 66,13 mi/h (106,4 km/h).

Raymond Howard Davies vendió su fábrica de motocicletas en 1928 por 500 libras esterlinas. El comprador, Phillip Vincent, era un buen joven estudiante de Ciencias Mecánicas en la Universidad de Cambridge, quien con el apoyo familiar, adquirió la constructora RHD de Wolverhampton. Fabricar buenas motos era el sueño de Phil Vincent desde niño. La nueva empresa se llamó Vincent RHD Co. Ltd.

Al logotipo de grandes iniciales (RHD) se le puso encima, en letra pequeña, Vincent. El primer motor Vincent fue un monocilíndrico de 500 cc (499), cuya configuración básica nunca cambió. En 1931 se incorporó a la empresa un gran ingeniero: Phil Irving, que diseñó y construyó el primer bicilíndrico Vincent, al que llamaron Rapide. El motor es un twin en V que desplaza 998 cc, refrigerado por aire, con una potencia de 45 HP a 5 500 rpm.

Además, le colocó una caja de velocidades de 4 cambios. A partir de 1936 y hasta el fin de la II Guerra Mundial, esta máquina no tuvo rival. Se montó en un chasis triangular, también muy innovador, que partía de debajo del asiento y llamaron «chasis suspendido». Después de la guerra, Vincent fue la primera fábrica en comercializar sus motocicletas. Abrió su mercado en Estados Unidos y cambió el logotipo: dejó solo Vincent.

En 1955, durante una cena con propietarios de motos de la marca, Phil Vincent anunció que dejaría de fabricar motocicletas. Vendió la fábrica a Harper Ingeniería, la cual se encarga de las partes y piezas necesarias a través del Vincent Owners Club y otras fuentes. Una de estas joyas de la ingeniería británica se cotizó hace poco en unos 329 000.00 USD.

CARGA Y PASAJE

*carga
y pasaje*





Una sueca PODEROSA

COMO RESPUESTA A LA DEMANDA DE POTENCIA REQUERIDA EN LA TRANSPORTACIÓN DE MINERAL DE HIERRO, LOS FERROCARRILES SUECOS OPTARON POR LA LOCOMOTORA ASEA SJ DM3 QUE, DESDE 1954 HASTA LA DÉCADA DEL 70, GARANTIZÓ LA TAREA

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

La conocida como Línea del Mineral de Hierro (Iron Ore Line) se estableció entre las ciudades de Lulea, en Suecia, y Narvik, en Noruega, en 1914. Aprovechaba las amplias reservas ferrosas de la región de Kiruna, en el norte del territorio sueco. Las locomotoras utilizadas, dado el aumento progresivo del mineral a transportar, fueron desplazadas en 1954 por otras con mayor poder de tracción y una diferente configuración. Por decisión de los Ferrocarriles Estatales Suecos (Statens Järnvägar, SJ), se ordenó a la fábrica ASEA un grupo de 39 locomotoras articuladas dobles, las llamadas Dm, entregadas entre 1954 y 1971. Los equipos eran capaces de arrastrar hasta 3 400 ton.

El continuo aumento de las necesidades de transportación demandó, a fines de los años 60, la entrega de 19 locomotoras del tipo Dm3 con tres cuerpos articulados. De estas últimas, la parte noruega incorporó al tráfico 12 equipos similares: los NSB El 12 que cubrían el tramo de la Línea Ofoten que troncaba la red sueca. Las Dm3 eran capaces de arrastrar hasta 5 400 ton. Asimismo, se modernizaron con nuevos sistemas de mando y mejor aislamiento sónico. Por su parte, los Ferrocarriles Estatales Noruegos optaron fabricar sus propios equipos, diferentes a los desarrollados por ASEA. Construyeron la más potente NSB El 15 para uso en la Iron Ore Line.

En los años 80, la mayor parte de las originales DM se trasladaron a otras áreas dentro de la red nacional de S.J. Las Dm3 se convertían en la fuerza dominante de la ruta junto a las remanentes DM, clasificadas como Dm2. Todas se trasladaron en 1996 a la Malmtafik i Kiruna (MTAB), una Compañía privada. Como elemento curioso, todas tomaron nombres de los yacimientos mineros de la compañía: Bruno, Sofía, Víctor, Oscar... Con esos nombres, algunas de ellas pasaron a formar parte de museos y otras organizaciones relacionadas con la vida ferroviaria.

LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS DM3 CON SUS TRES CUERPOS SON LAS SIGUIENTES:

Tracción eléctrica a 15 Kv. 16.7 Hz (sic) A.C. por catenaria
Construidas 97 unidades por ASEA, desde 1954 hasta 1971
Diámetro de las ruedas: 1,530 mm
Ejes: 12 (4x c/cuerpo)
Ruedas: 24 (8x c/cuerpo)
Trocha: 1 435 mm (standard)
Largo: 35,25 m (total de los tres cuerpos)
Peso total: 273,2 ton.
Velocidad máxima: 75 km/h
Potencia: 9,700 hp
Fuerza tractiva: 5 400 ton.

A partir del año 2010, las Dm3 se retiraron progresivamente para dar paso a otro tipo de locomotora más potente.

Nueva generación de autobuses CITEA

VDL BUS & COACH ESTÁ LISTA PARA PRESENTARLA EN PÚBLICO ESTE NOVIEMBRE DE 2021 Y ENTREGAR LAS PRIMERAS UNIDADES A PRINCIPIOS DE 2022

POR JORGE ESTÉNGER WONG

La movilidad de las ciudades cambia de forma definitiva. Nuevas fuentes de energía, conducción autónoma y otras tecnologías marcan el camino y, por ello, la nueva generación de Citea, se enfoca en el segmento de cero emisiones.

Entre sus nuevas características destacan las baterías en el suelo, una pared lateral enteriza, una gestión inteligente de la energía, un sofisticado sistema de control de temperatura y un entorno ergonómico para el conductor. Tendrá cinco versiones y cuatro variantes de longitud.

Al estar liberados del esquema convencional de los equipos de combustión, ahora fue posible «tomar la disposición ideal del vehículo como punto de partida... También decidimos en ese escenario integrar las baterías estándar en el suelo. El objetivo de esto es reducir el centro de gravedad y optimizar la distribución del peso», explica Alex de Jong, Business Manager Public Transport de VDL Bus & Coach.

El desarrollo de la nueva generación de Citea, aglutinó la experiencia acumulada en más de 100 millones de kilómetros eléctricos conducidos, desde 2015. Se basa, íntegramente, en un tren de transmisión eléctrico, lo cual «liberó» a los diseñadores para lograr una plataforma óptima con exclusión de factores negativos como el número de pasajeros y un mayor costo total de propiedad de los vehículos.

Así, se logran indicadores muy positivos, sobre todo un mayor número de pasajeros y un menor TCO que el estándar para los autobuses diésel. Por su parte, los pasajeros disfrutarán niveles de confort y un ambiente superior.

El nuevo Citea tiene cuatro variantes de longitud: 12,2 m, piso bajo y entrada baja, 13,5 y 14,9 m, de entrada baja, y 18,1 m, de piso bajo. La versión de 13,5 m tiene dos ejes, que

pueden competir con una unidad de tres ejes en términos de capacidad de asientos.

VDL Coach & Bus asegura que los nuevos Citea son capaces de operar las 24 horas, gracias a sus baterías de 490 kWh, integradas en el suelo, las cuales le confieren una autonomía de hasta 600 km. Además, se logra un centro de gravedad más bajo y así, mayor estabilidad durante su conducción.

En la carrocería del nuevo Citea es de resaltar el nuevo panel lateral enterizo, lo cual mejora la rigidez, reduce peso, vibraciones, crujidos, y filtra mejor el sonido del exterior. Complacer a todos es muy difícil, pero Citea lo intenta al disponer de diferentes zonas climáticas, que contribuyen a reducir el consumo energético y optimizan el confort. Se emplea doble acristalamiento, lo cual asegura la temperatura adecuada en los distintos lugares del vehículo.



DODGE de 1955

UNA JOYA MUY CUIDADA

VEA A DETALLES ESTE DODGE DE 1955 RECONSTRUIDO Y AL SERVICIO DE LA COOPERATIVA DE CONSTRUCCIÓN ARCONST



POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: MARVIN DÍAZ VALDÉS

«¡Una joyita!», así lo define Jesús Álvarez González, su conductor. Y es que hace aproximadamente dos años este Dodge de 1955 fue adquirido por Carlos Kafurri y puesto a disposición de la Cooperativa de Construcción Arconst. Desde entonces, y en perfecto estado técnico, se encuentra en explotación al servicio de la industria de materiales.

Los camiones Dodge manufacturados por Chrysler en la década de 1950 han quedado un poco en el olvido. Es de resaltar lo revolucionario de la potencia del motor HEMI: un V8 hemisférico que superaba los 180 CV. Conocidos como Job Rater «calificados para el trabajo», RAM Hemi o sencillamente camiones Hemi, asumieron parte de su denominación gracias a la abreviatura de la tecnología de este motor. Pero vayamos a los detalles de nuestro ejemplar...

Remotorizado con un FIAT de 102 mm, posee caja igual FIAT de 6 velocidades con multiplicación y diferencial EBRO: un equilibrio perfecto entre fuerza y velocidad para este vehículo de volteo capaz de transportar más de 6 t. Conserva la tracción trasera e incorpora el puente de KAMAZ. Según testimonio del propio Jesús, ha alcanzado, con toda la carga, más de 80 km/h.

A la vista, es un espectáculo. Los Dodge de 1955 muestran una silueta más larga, ancha y un frontal imponente con una gruesa parrilla cromada separada en dos secciones. El que nos ocupa es un híbrido también en la forma, pero con todo cuidado para lograr la perfecta recreación del Dodge. La cabina está formada por la concha y parabrisas de Zil 131. Y para mayor confort de sus dos pasajeros y conductor, climatizada. El frente, completamente original de Dodge. En consonancia con ello, se logró el pliegue abultado a ambos laterales hasta las puertas, igualmente reconstruidas. Los guardafangos se muestran ampliados y resaltan la defensa, los estribos y portaespejos, accesorios niquelados que contrastan con el verde de poca luminosidad.

Montado sobre Rin 22.5 Continental, muestra una cama amplia, accesible mediante una escalera lateral agregada. Asimismo, y sin violentar el diseño original, se incorporan elementos que facilitan el trabajo. En la parte inferior, por ejemplo, se añade una caja de herramientas, caja de baterías y tanque de agua. En el lateral opuesto, el depósito de combustible dispuesto para 106 galones diésel.

Ya planean un mantenimiento general. Y es que este vehículo se bate día a día como el obrero más incansable de las obras de ARCONST. Es preciso entonces consentirlo y no dejarlo caer para seguir «explotando» y apreciando los beneficios de este lujazo de Dodge de 1955.



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)



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



PRESTAMOS SERVICIOS
EN TODA CUBA



www.emcarga.transnet.cu

CRJ929

Rusia

CRJ929-600, PRIMER AVIÓN DE FABRICACIÓN CHINA DE CONJUNTO CON RUSIA, LLEGA PARA CONVERTIRSE EN EL COMPETIDOR CLAVE DE BOEING 777 Y AIRBUS A330

y China

VAN ARRIBA

POR MARVIN DÍAZ VALDÉS

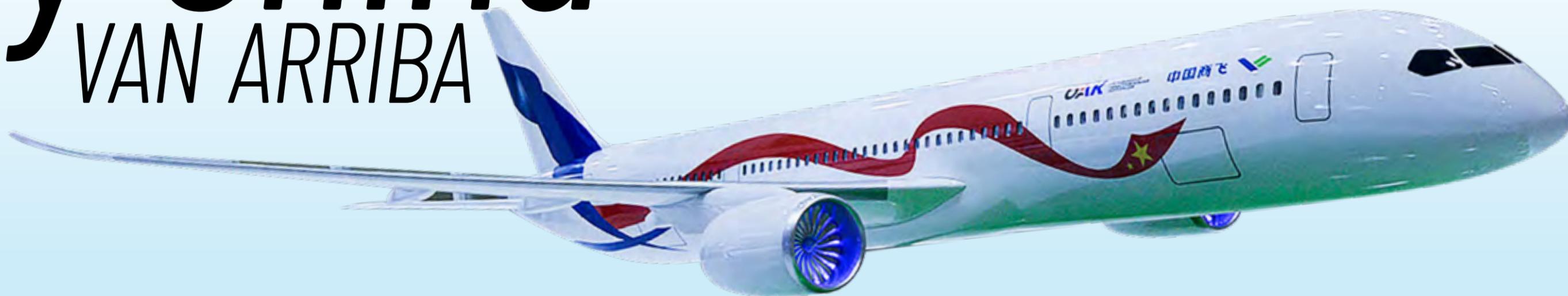
Comac (Commercial Aircraft Corporation of China Ltd.), conglomerado chino, joven, con solo 13 años, sede en Shanghai, de conjunto con la rusa, joven también, creada en 2006: UAC (United Aircraft Corporation), tecnología rusa con financiación china, se encargaron del diseño y desarrollo de tan moderna nave, CRJ929-600, un modelo que penetra rápido en un mercado que ya dominan por años los europeos y estadounidenses.

Lo consideran una versión básica, aunque no lo parezca. Está construido con materiales compuestos. Bimotor, equipado con fuselaje ancho, de 6 m de diámetro y 15 m de largo, es de doble pasillo, como también se le conoce a este tipo de aviones. Se espera que su demanda sea grande debido a que puede transportar 289 pasajeros y ser de largo alcance, capaz de recorrer una distancia

de 12 000 km. Muy básico, sí; pero les pisa los talones a los grandes fabricantes Airbus y Boeing. Shukor Yusof, creador de Endau Analytics, empresa de asesoría en aviación, tiene como criterio que China domine los vuelos, al igual que los líderes actuales, ante la capacidad de la potencia asiática de penetrar en los disímiles mercados.

Comac pretende mostrar versiones más grandes con mayor capacidad de pasajeros y cargas, y versiones pequeñas para vuelos rápidos, con la intención de dominar los vuelos comerciales en los años venideros.

La idea de este proyecto, con visión de 1000 unidades para vender hasta el 2045, es eliminar la dependencia de terceros para la transportación civil de largo alcance entre las dos potencias.





MAERKS LINE, pensar en el futuro

MAERKS, LA NAVIERA DANESA CONSIDERADA UNA DE LAS MÁS GRANDE DEL MUNDO, CON MÁS DE 700 BUQUES PORTACONTENEDORES ACTUALMENTE EN OPERACIÓN, TIENE UN PROYECTO AMBICIOSO, CARO Y NECESARIO

POR MARVIN DÍAZ VALDÉS
FOTO: RT

Maerks Line, considerada eslabón clave en la cadena del comercio marítimo mundial, es responsable de la emisión al medio ambiente de enormes toneladas anuales de gases de efecto invernadero, por tal motivo se propuso la construcción de 8 buques impulsados con metanol neutro en carbono.

Pero ¿cuáles son las ventajas y desventajas de esta iniciativa tan positiva? Actualmente, los buques de Maerks se mueven con combustibles a base de aceites, altamente contaminantes, pero mucho más baratos, dos veces menos

que el costo del metanol. La construcción de estas 8 naves será de 175 millones de dólares, 15 % más cara que una convencional, lo que supone un aumento en las tarifas de transportación. Conclusión: invertir en la navegación cero emisiones no es nada rentable, pero significará eliminar la expulsión de toneladas de dióxido de carbono, se estima que más de 30 millones al año, una cifra considerable que hará de nuestra gran casa, la Tierra, un entorno más sano para vivir, con una disminución de los efectos negativos en la salud de los seres vivos. Otras navieras comienzan a adoptar también el proyecto.

Los 8 buques saldrán de Hyundai Heavy Industries Co., en 2024; 4 más al año siguiente. Pero en 2023 saldrá un primer y pequeño barco con metanol capaz de transportar 16 000 contenedores, lo que muestra que estos cambios en la movilidad del conglomerado empresarial, con más de 90 años en acción, no atentarán con la capacidad de carga de los portacontenedores y la entrega puntual que tendrán operaciones en todo el Pacífico, Europa y China.

Este salto en la transportación hace a Maerks pionera en la navegación ecológica, como dijera Soren Skou, su director ejecutivo, «se trata de una señal firme para los productores de combustible de que la demanda del mercado de los combustibles verdes del futuro está surgiendo a gran velocidad».

HISTORICA

historia



Memorias del MOTOR

septiembre

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS



Se funda el Servicio Cubano de Aviación, la segunda empresa de aviación registrada en Cuba.

1929



El alemán Michael Schumacher logra el récord de triunfos en Fórmula 1 (52 victorias) al ganar el Gran Premio de Bélgica con Ferrari.

2001

2



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

1875

3



La revista *El Figaro* hace referencia a la entrada a La Habana del primer triciclo marca Prinetti & Strucchi.

1899

4

Fallece Clärenore Stinnes, piloto de automovilismo alemana. Ganó 17 competencias y fue la primera mujer en dar la vuelta al mundo en automóvil.

1990

7



Un poderoso huracán, con vientos estimados de 240 km/h, atrapa al trasatlántico español vapor *Valbanera* cuando se dirigía a puerto habanero. Es esta la mayor catástrofe naval en tiempos de paz para España.

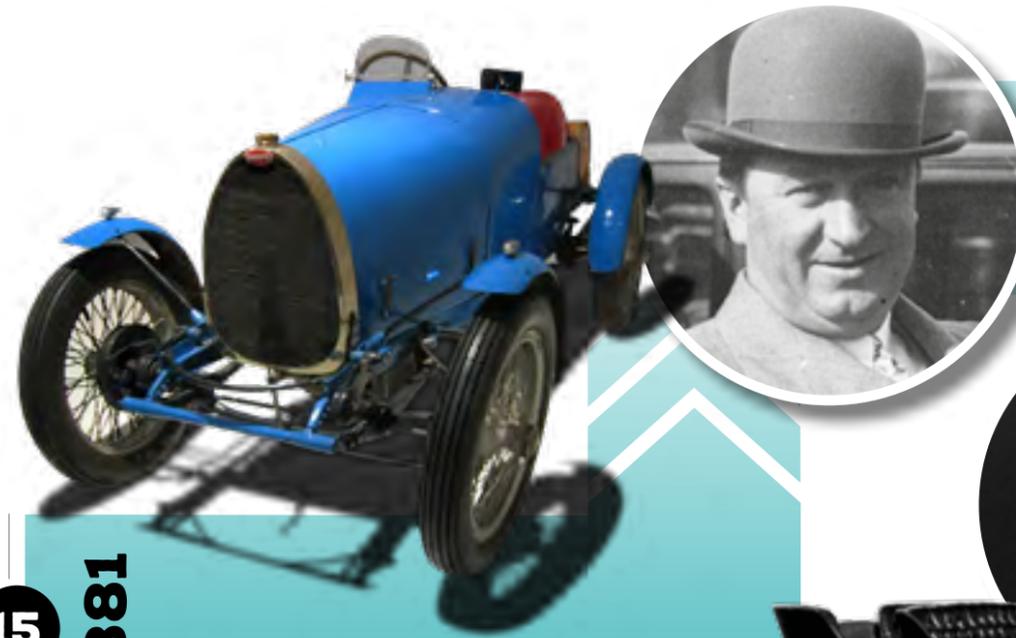
1919

9

Primer vuelo del autogiro (antecedente del helicóptero) cruzando el Canal de la Mancha. El autogiro fue invención del ingeniero español Juan de la Cierva.

1929

11



15

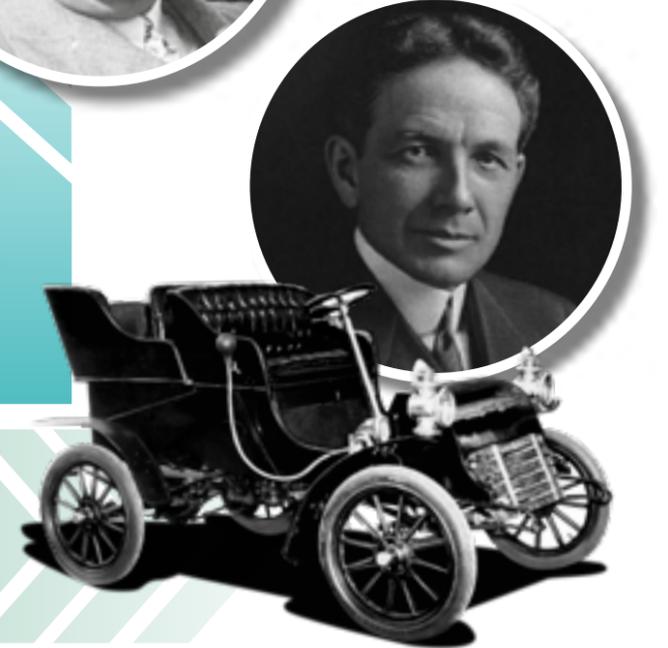
1881

Nace el italiano Ettore Arco Isidoro Bugatti. Fundador de la marca automovilística Bugatti y constructor de autos de lujo y de sport.

16

1908

Crapo Durant funda la General Motors Company (GMC o simplemente GM), una compañía estadounidense que fabrica automóviles, camiones y motores. Fue fundada con el nombre de General Motors Corporation y reestructurada a partir del año 2009 bajo su actual denominación.



17

1929

Nace Sir Stirling Moss, pionero de la F-1. Campeón sin corona, 4 veces subcampeón. Ganó también en La Habana en 1960, un año antes de su retiro.



18

1928

Vuela por primera vez el Graf Zeppelin (LZ 127), gran dirigible alemán, o más específicamente, una aeronave rígida de comienzos del siglo XX. Fue la primera nave dirigible en llevar el nombre Graf Zeppelin («Conde Zepelin»).



23

1887

Nace Alfieri Maserati, fabricante italiano de los autos de carrera Maserati.



29

1913

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



12
13
14

30

Memorias del MOTOR octubre

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS



La Compañía Ford lanza el modelo Ford T que presentaba varias innovaciones: volante a la izquierda, motor y transmisión cerrados, cuatro cilindros encajados en un bloque sólido y suspensión mediante dos muelles semielípticos. El automóvil era muy sencillo de conducir, barato y fácil de reparar.

1908

1



Fallece Hélène Mariette Delangle, conocida como Hellé Nice, «la dama de los grandes premios» o «la reina Bugatti», una pionera en el masculinizado mundo de las carreras durante el siglo XX.

1984

2



Circula por Madrid, España, el primer tranvía de tracción eléctrica, marca Thomson-Houston.

1898

3



Los hermanos Wright realizan su primer vuelo largo en su avión *Flyer III*. Duró 38 min y recorrió 39 km: récord de permanencia en su tiempo.

1905

5



Se crea la Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss, S.A. (CNCAC), como una subsidiaria de la North American Aviation Inc., parte del Curtiss Aviation Group. Figura entre las primeras aerolíneas que abrieron la era de los vuelos comerciales y se ha caracterizado, desde un inicio, por el continuo perfeccionamiento de sus servicios.

1929

8



Nace en Cayo Hueso, Estados Unidos, Agustín Parla, primer cubano en volar en un aeroplano. (ExM 58)

1887

10



En Alemania, la empresa automovilística Mercedes-Benz registró la patente número DE 2152902 C2: el airbag, un sistema que protegía a los ocupantes de sus vehículos de impactos frontales en caso de accidente.

1971

23



1944

Fallece Louis Renault, creador de la fábrica automotriz que lleva su nombre. (ExM 40)

24



1947

Se hunde el transatlántico *Principessa Mafalda*, un transatlántico de lujo que unía los puertos de Italia y Argentina a inicios del siglo pasado. Junto a la del *Titanic*, esta es una de las tragedias marítimas más catastróficas en época de paz.

25

1964

John Surtees se consagra campeón mundial de Fórmula 1 con la Ferrari y se convierte en el único campeón en lograr títulos en el motociclismo y automovilismo a nivel mundial.

26



1848

En España se inaugura el primer ferrocarril que funcionó en ese país, la línea Barcelona-Mataró.

27



28

1951

En Cataluña (España), el piloto argentino Juan Manuel Fangio gana su primer título mundial de Fórmula 1 con la Alfa Romeo 159.



29

1948

A partir de este año comienza a conmemorarse este día como el Día del Acompañante y Copiloto del Automovilismo Deportivo Argentino, al recordarse el fallecimiento de Daniel Urrutia, acompañante de Juan Manuel Fangio.



30

1906

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



31

EL CORREDOR DE AUTOS
NEOZELANDÉS, INGENIERO Y
CONSTRUCTOR DE LOS BÓLIDOS
DE FÓRMULA 1, BRUCE MCLAREN,
DEJÓ SU LEGADO, EL CUAL
AÚN RUEDA POR LAS PISTAS

EL LEGADO DE **Bruce** **McLaren**

POR WILLY HIERRO ALLEN

Hace más de medio siglo que Bruce Leslie McLaren murió en un accidente cuando probaba unos de sus autos de carrera, el M8D, que había diseñado para competir en las famosas 500 Millas de Indianápolis, EE. UU. Fue en el circuito inglés de Goodwood. Se

salió de la pista al desprenderse una pieza del auto y sufrió un fuerte choque que le causó la muerte.

Sin embargo, la escudería McLaren, la que fundó en la Fórmula 1, continúa siendo noticia. ¿Quién puede grabar su impronta en la memoria de uno de los eventos más evolutivos del automovilismo?

Solo personas tan poco comunes como este piloto e ingeniero de Nueva Zelanda: Bruce McLaren.

¿QUIÉN FUE BRUCE MCLAREN?

Nació el 30 de agosto de 1937 en la ciudad de Auckland (Nueva Zelanda). De niño, enfermó gravemente, pero se repuso a los nueve años gracias a una delicada operación que lo obligó a larga y penosa recuperación. Pero finalmente se rehabilitó y solo se le notaba alguna cojera cuando estaba muy fatigado.

Cuentan que este periodo sirvió para forjar su carácter. Era dueño de un notable y fino sentido del humor, de una honestidad a toda prueba y de una admirable paciencia. Sobresale su capacidad de resistencia, de jamás sentirse vencido. Siempre fue reservado y de convicciones firmes. Y tanto amigos como rivales, reconocían su respeto y honor para quienes trataban con él.

Estas virtudes lo ayudaron mucho, tanto en la vida y en los negocios, como

en las pistas de carreras. Sin dudas, fue una de esas personas excepcionales, capaz de hacer historia en un deporte tan complejo, donde la fama individual es muy efímera porque surgen constantemente nuevos valores.

¿CÓMO SE DA A CONOCER EN EL AUTOMOVILISMO?

A los 15 años, sus deseos de ser piloto de autos lo llevan a competir en una carrera local. Allí se acostumbraba a correr loma arriba y ese será su debut competitivo. Sus padres, Les y Ruth, le ofrecen el auto familiar, un Austin Ulster. Ellos siempre fueron sus principales animadores. En pocos años, Bruce se gana la beca «Driver to Europa», que daba la New Zeland International Grand Prix Association's.

Así viaja a Gran Bretaña con su amigo mecánico, Colin Bearland. Estamos en 1957 y Bruce apenas tiene 20 años. Este es su momento decisivo, pues se relaciona con tres personas que decidirán su vida: el corredor de autos Jack Brabham (que será Campeón Mundial de 1959-1960) y los hermanos John y Charles Cooper, dueños de la Cooper Cars.



Bruce McLaren, piloto, ingeniero y constructor de autos deportivos.



Bruce McLaren en familia.

Inmediatamente, Bruce y Colin se unen a la Cooper y reciben el apoyo de Bradham, a la sazón también neozelandés. Bruce empieza a conquistar la fama al ganar algunas carreras británicas de la Fórmula 2. ¿Quién es ese jovencito pequeño y debilucho que cosecha victorias? En 1958, Bruce va por primera vez en un GP: el Grand Prix de Alemania.

Los monoplazas F-1 y F-2 compiten conjuntamente y Bruce logra colarse en 5.º lugar con un F-2. El mítico circuito de Nürburgring le trae el éxito de la mano de Ken Tyrrell. Y viene el salto a la Fórmula 1.

¿BRUCE EN LA FÓRMULA 1?

Es la pregunta que se hacen sus coterráneos en la lejana Auckland. Pues sí, en 1959 se crea definitivamente la escudería Cooper con tres pilotos: Jack Bradham, Masten Gregory y Bruce McLaren. Por esa época, Bruce recibe su título de ingeniero de la Seddon Technical Memorial Collage. Solo él y Bradham se dedicarán a desarrollar los monoplazas Cooper.

Los prueban constantemente y participan en su preparación hasta llegar a conocer todos sus secretos. La filosofía de la F-1 comienza

a cambiar: las carreras no solo se ganan con mucha potencia y valiente conducción. Un auto bien afinado y con buen chasis puede ganarle a los más grandes con un motor de menor potencia y una conducción inteligente.

Tyrrell le muestra la nueva filosofía a McLaren, que empieza a aplicarla. El conjunto piloto-máquina produce más victorias si se acopla debidamente. Esa es la clave, no la súper potencia. Y McLaren logra su primera victoria en F-1: diciembre de 1959, Gran Premio de EE. UU., en el circuito floridano de Sebring, al volante de un Cooper T51 con motor Climax L4, de 2,5 L, y neumáticos Dunlop.

Tiene 22 años y es el piloto más joven en ganar un Grand Prix de Fórmula 1. Serán los dos años de oro de la Cooper Car Company, porque en 1959 Jack Bradham gana el Campeonato de Pilotos y Cooper de Constructores. En 1960 repite Bradham y McLaren es subcampeón. Tiene 23 años.

CORREDOR VERSÁTIL Y RESPETADO EMPRESARIO

No solo corre monoplazas, junto a su compatriota Chris Amon conquistan las 24 Horas de Le Mans en 1966; al año siguiente, 1967, las 12 Horas de Sebring con el ítalo-americano Mario Andretti. En la Tasman Series, en los circuitos de Nueva Zelanda y Australia, fue campeón en 1964. Bruce estará en Cooper hasta 1965; su amigo Jack Bradham se fue antes, en 1962. Ambos deciden crear equipos propios de competición. En 1966, se funda la McLaren Racing L.T.D. junto con Teddy Mayer y Tyler Alexander. Todas las ideas de Bruce se plasman en el prototipo M2B, que debuta en el GP de Mónaco 1966. Bruce gana el GP de Bélgica 1968 (Spa-Francorchamps) en su propio auto. Es feliz.

A partir de 1967 participa en la serie CAN-AM, con sus autos, en circuitos norteamericanos y canadienses. Bruce se proclama campeón en 1967 y 1969, su compañero de equipo Denny Hulme (neozelandés también) gana 1968 y 1970. Este campeonato es muy fuerte y bien remunerado. Se corre con autos sport prototipos del grupo 7, la máxima categoría con vehículos de competencia carrozados.

LA MUERTE DE BRUCE MCLAREN

Cada vez más, Bruce se dedicaba a diseñar y probar sus autos, mientras consolida su empresa. «Ya no tengo tiempo para competir» se quejó, para declarar después: «es tiempo de darle paso a los más jóvenes que también quieren ganar». Murió en la pista el 2 de junio de 1970, probando uno de sus prototipos. Le faltaban casi tres meses para cumplir 33 años.

EL LEGADO DE MCLAREN

Contra lo que podría pensarse, la muerte de Bruce no acabó con el equipo McLaren. Su viuda siguió en el mundo de la competición con altas y bajas. En 1971, el piloto norteamericano Peter Revson ganó, con un McLaren, el campeonato CAN-AM. Entre 1988 y 1991 (cuatro años consecutivos), los McLaren-Honda fueron campeones con Ayrton Senna y Alain Prost. Y en 1998, M. Hakkinen ganó con McLaren-Mercedes. Luego, en 2008, fue con Lewis Hamilton. Este 2021 está en 3.º lugar.

Es su legado. Aquella temporada de 1966, hace ya 55 años, cuando salió a pista el equipo McLaren, marcó el inicio de una leyenda que todavía sigue carrera de Fórmula 1.



McLaren F-1, fines de los años 60.

SUSCRÍBETE

www.excelenciasdelmotor.com

AHORA



Contáctenos PROMOCIONA tu producto o servicio

(+53) 7 205 8274

asistente.motor@excelencias.co.cu



Cuba



Servicios
Renta de autos y motos
Conductor profesional
Atención al cliente
Oficinas de renta en los principales
polos y aeropuertos del país

Contactos
reservas@transgaviota.cu
(+53) 72806184
(+53) 72079053

Servicios
Transportación en ómnibus turísticos
en todo el territorio nacional
Transportación en ómnibus panorámicos
Transportación en ómnibus de protocolo

Contactos
(+53) 72079481



@TransgaviotaCuba



Transgaviota

MACCK BULLDOG

UN HÉROE de la transportación capitalina

A PARTIR DE MEDIADOS DE LA SEGUNDA DÉCADA DEL SIGLO XX, POR LAS CALLES Y CARRETERAS DEL PAÍS COMENZARON A CIRCULAR UNOS ENORMES VEHÍCULOS DE RUEDAS MACIZAS Y TRANSMISIÓN POR CADENAS, CUYA IMAGEN QUEDÓ PARA SIEMPRE RELACIONADA CON EL PANORAMA URBANO DE LA NACIENTE REPÚBLICA

TEXTO Y FOTO: IGNACIO M. REYES FANDIÑO

Los camiones Mack fueron una generación de máquinas diseñadas para los más pesados trabajos. De su magnífica calidad hace gala el único sobreviviente que conocemos en Cuba y que, afortunadamente, forma parte de nuestra colección. Este Mack International Senior AC de 1915 estuvo en servicio durante más de 55 años consecutivos y hoy se conserva, prácticamente intacto, en nuestro espacio.

El Senior fue un protagonista fundamental del desarrollo de La Habana y otras ciudades del país durante esta época. La gran colección de imágenes perteneciente a los fondos del antiguo Ministerio de Obras Públicas es un preciado referente de su versatilidad, pues en ella los AC aparecen lo mismo acarreado pesadas cargas en las obras constructivas del Malecón, como al servicio del saneamiento de la ciudad. Otras publicaciones los muestran como camiones cisterna, e incluso el propio Juan Padrón representa el modelo en su película *iVampiros en La Habana!* (1985), como el vehículo propiedad del personaje de El Gallego.

El surgimiento del Senior AC es el resultado de la ampliación en 1914 de Mack Bros Co. fundada en 1902 en Brooklyn, NY, con la International Motor Co. De diseño sumamente robusto, el camión tenía una capacidad de 5 ton de carga. Uno de los puntos más curiosos de su ingeniería consiste en la posición del radiador, situado entre el motor y el tabique del vehículo. El motor, de cuatro cilindros y alimentado por gasolina, posee más de 7700 cc de cilindrada, y su relación de diámetro/carrera es de 127x152 mm. La transmisión es de 3 velocidades y reductor en las ruedas.

Su extraordinario desempeño durante la I Guerra Mundial hizo que se le conociera popularmente como Bulldog. Tal fue el alcance de este sobrenombre que los fabricantes decidieron adoptar la imagen del perro como emblema de la marca, tradición sostenida hasta la actualidad. Desde 2001 Mack pertenece a la empresa Sueca Volvo, aunque su sede aún se encuentra en territorio de los Estados Unidos.

El Bulldog se fabricó durante varios años y experimentó cierta mejoría en su diseño original. Esta es la razón por la cual nuestro ejemplar, aunque fabricado en 1915, posee mejoras en el tren de rodaje. Las ruedas con zunchos de goma macizos fueron sustituidas en un momento determinado por otras, montadas en neumáticos de 24 plg de diámetro, pertenecientes al modelo AC de 1932. Nuestro Mack, hoy en proceso de restauración, fue calificado por Eduardo Mesejo, quien fuera el primer director de nuestro museo, como un héroe de la transportación capitalina. Terminó su extenso periodo de servicio en la Empresa Mayorista de Alimentos del municipio Habana Vieja en la década de 1970.



Chery

AUTOMÓVILES CHINOS

LOS AUTOMÓVILES CHINOS LLEGARON HACER ALGÚN TIEMPO Y HOY FORMAN PARTE DEL ENTRAMADO AUTOMOTOR MUNDIAL. CHERY ES UNA DE SUS PRINCIPALES MARCAS



CHERY

POR WILLY HIERRO ALLEN

La industria automotriz fabrica en la actualidad más vehículos motorizados que en cualquier otro momento de la historia. Si bien tras la II Guerra Mundial los Estados Unidos tuvieron su dominio, no ocurría lo mismo a finales del siglo XX. Y para el XXI, China irrumpió con 13,8 millones de unidades producidas (en 2009): desplazó a todos.

El origen de la industria automotriz china es soviético. El gigante asiático fabricaba entre 100 000 y 200 000 autos anuales, pero en 1992 llegó al millón; y en 2000, a los 2 millones. Luego se desarrolló rápidamente. Hoy produce más automóviles que Estados Unidos y Japón juntos, lo cual representa el 30 % de la producción mundial de autos.

LA MARCA CHERY

En 1997 cinco empresas locales de la ciudad de Wuhu, en la provincia de Anhui, zona centro oriental de la República Popular China, se unieron para fomentar una industria con el propósito de desarrollar la economía de la región. La fábrica empezó a construirse el 18 de marzo de ese mismo año. Nueve meses después, el 18 de diciembre, salió el primer prototipo de auto.

La planta se radicó como fabricante de motores de combustión interna, pues no tenía licencia para construir automóviles. El nombre original de la empresa fue «Qirui», cuya traducción literal al inglés suena como «Cherry», que significa, más o menos, alegre. Pero al inscribirla, hubo un error y se escribió «Chery», por lo que, al final, se decidió nombrarla así.

Durante los primeros dos años (1997-1999), Chery solo construyó motores. Luego adquirió, de la automotriz norteamericana Ford, transportadores y equipamiento para fabricar automóviles por valor de 25 millones (USD). Y en 1999, tras la compra de equipos, Chery se radicó como una empresa de entrega y transporte de repuestos para automóviles. Fue así como se le permitió vender automóviles en China.



Los principales productos de Chery son los autos de pasajeros, minivans y SUV. Los automóviles de pasajeros los vende bajo la marca Chery; y los de tipo comercial, con la marca Karry. Para 2001, una gran corporación china de la rama automotriz, SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation), compró el 20 % de la marca, lo que les permitió ingresar al mercado global. El primer país que recibió autos Chery fue Siria.

En 2003, la empresa se expandió. Se invitó a los fabricantes japoneses para mejorar la calidad de los automóviles. Al propio tiempo, se trabajó en el diseño y la apariencia del auto chino, por lo cual fueron invitados especialmente a la fábrica, en China, profesionales italianos del diseño de autos.

La mayoría de las fábricas de Chery están ubicadas en China, aunque tiene también en el extranjero. Desde 2007, opera (50-50) en conjunto con Kenon Holdings, Qoros, para la comercialización de autos Premium en mercados emergentes.

Asimismo, en 2012, la automotriz británica Jaguar-Land Rover, formó una empresa compartida (50-50) con Chery. Y Jaguar-Land Rover produce sus automóviles ahora en China, con Chery. Hoy Chery es la líder en producción y ventas de automóviles en China, además de ser la top en la exportación de vehículos chinos.

EL LOGOTIPO

En sus casi 25 años de vida, Chery tiene dos logotipos: el primero de 1997, y un segundo, rediseñado en 2013. El emblema resalta y tiene como base la letra A de nuestro alfabeto. Se trata del primer carácter de la palabra *automóvil*. Dicha letra se inserta dentro de un óvalo, que también tuvo su intencionalidad.

En el primer logotipo (1997), la letra A estaba rodeado por dos letras C, las que representaban el nombre corporativo completo de la empresa en esa época: Chery Automobile Corporation, cuyas siglas eran CAC. Con la A bien identificada al centro, las dos C también estaban bien definidas, por lo que no formaban un óvalo de líneas continuas.

En esta primera versión del logotipo, los diseñadores supieron preservar cada una de las letras a nivel visual con rasgos muy bien trazados para, de conjunto, formar el elemento gráfico. El emblema es volumétrico y está realizado en una paleta plateada para lucir como una pieza metálica más del automóvil.

Este tipo de enfoque le sumó individualidad al logotipo, además de darle la dinámica requerida en un vehículo autopropulsado. El emblema está provisto de elementos geométricos que parten desde un óvalo abierto en la parte superior central, amén de la ruptura en la parte inferior derecha. Y la letra V, al revés, que supuestamente es una A sin su barra horizontal, con la parte superior cortada.

1993



2013



Finalmente, debajo de la figura, el nombre de la marca: Chery. Esta palabra está hecha en un tipo de letra sans serif moderno. La C y la E poseen las esquinas redondeadas y la R tiene una mitad superior alargada.

Este logotipo fue rediseñado en 2013, con líneas más suaves y fluidas. Los diseñadores fortalecieron el efecto de la tridimensionalidad y eliminaron los espacios en el óvalo. También le redondearon todas las esquinas y le dieron cierto brillo cromado al letrero. Asimismo, cambiaron la letra R en la inscripción con un acercamiento de la pierna a la franja vertical. Además, los autores cambiaron el color rojo por el carmesí.

El nuevo logotipo de 2013 le dio a Chery una imagen de mayor vitalidad, fuerza, optimismo, muy acorde con su actual slogan: «El futuro comienza ahora».

+ MOTOR



Del reto a la PASIÓN ¿BARCOS dentro de una BOTELLA?



LE PARECIÓ POCO EL RETO DE CONSTRUIR BARCOS A ESCALA Y LOS INTRODUJO EN UNA BOTELLA. ¿QUIERE CONOCER CÓMO?

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: CORTESÍA DE ALEJANDRO LIVÁN PADILLA

Todo comenzó cuando un amigo suyo dedicado a la artesanía fabricaba un modelo a escala y le dijo a Alejandro Liván Padilla que si lograba hacer uno dentro de una botella, le enseñaría a hacerlo. ¿Resultado? Un reto. Sí, un reto, pues en ese momento por supuesto que no lo consiguió; pero el bichito se le quedó bien adentro. Años más tarde hizo su primer modelo y, al decir del propio Alejandro, lo que comenzó como un desafío se convirtió en su pasión.

«Me llevó años lograr un trabajo de calidad. Tuve que indagar, investigar, preguntar a muchas personas por un trabajo que pocos hacen. Las respuestas fueron pocas o casi ninguna. Hace poco conocí a Walther Alexis Cubides Vargas, un colombiano al que le debo la mayor parte de mis conocimientos y al cual le estaré eternamente agradecido». Así cuenta este modelista, de solo 28 años de edad, sus inicios en un mundo deslumbrante a escala, donde la botella se convirtió en parte indisoluble del reto.

El simple hecho de meter en una botella un trozo de historia es todo un logro para un modelista naval con años de experiencia. Para Alejandro es mucho más: «hacer el modelo de un barco con gran pasado no solo es habilidad, diría que la mayor parte del trabajo es el estudio de ese barco; conocer su historia, sus detalles; saberse el barco en sí. Nada me genera más placer que conocer la vida de esa nave y hacerle un homenaje a escala». Y la decisión de elegir un modelo u otro, la inspiración,



la consigue a través de catálogos de revistas o de museos de historia naval. A veces algún barco le llama la atención; otras, se deja llevar por la provocación bien agradecida que le hace alguna amistad.

«El proceso creativo comienza con la creación de los planos que no me ocupa más de dos horas. Luego, manos a la obra. Construir el modelo me puede ocupar más de 48 horas de trabajo: cada pieza tiene que entrar por la boca de la botella. Para mí, la parte más fácil es armarlo dentro de la botella. Con las herramientas adecuadas, todas hechas por mí, no pasa de una hora. Lo que más me limita es la rapidez con que seca el pegamento. Tengo dos formas de trabajar: una es armarlo por partes y después meterlas

una a una; y la segunda, armar una sola pieza, los mástiles se doblan en la base junto a las vergas, y una vez adentro de la botella, con la ayuda de unos hilos largos, los levanto, algo así como meter una sombrilla por un agujero a una habitación y abrirla dentro». ¡Increíble! Así resulta para esta reportera cualquiera de los dos métodos; así me parece todo su proceso creativo.

«No trabajo una escala definida. Hablamos de un trabajo que se adapta a las medidas interiores de una botella específica. He fabricado jabeques en botellas





pues suele regalar sus trabajos a personas que aprecia, ha construido más de 25 barcos en botella.

«Puede parecer increíble, lo más difícil de buscar es la botella. Necesita ser de buena transparencia, no distorsionar la imagen interior y, mientras más rara sea su forma, más exquisito el trabajo. El resto es madera, por lo general cedro (a veces cambio el cedro por el bambú); palillos de dientes; pegamento para madera; hilos de coser de diferentes colores, en dependencia del modelo; pinturas acrílicas; tela para las velas (generalmente uso el material de las bolsitas de té)».

Quizás su carrera como modelista no sea muy larga, pero el talento, la dedicación y el empeño que pone a cada uno de sus proyectos hablan más que los años de experiencia. Tal es

así que todos los trabajos presentados en IV Concurso Internacional Virtual de Modelismo Naval Bicentenario de la Independencia del Perú fueron premiados en diferentes categorías (dos jabeques, primer y tercer lugar; *RMS Titanic*, primer lugar; y *Clipper Cutty Sark*, segundo lugar).



«Tengo en la mira un proyecto ambicioso: el *HMS Victori*, un navío de línea famoso por la batalla de Trafalgar en 1805. Le tengo destinado un botellón de 20 L y muchas horas de trabajo. Y quiero comenzar con trabajos a escala algo más grandes. Al fin y al cabo, mi pasión comenzó por uno así y espero algún día poder hacerlo». Yo auguro que sí. Ahora solo se invirtió el proceso: ya tiene la pasión, luego consigue el reto.






4to. Concurso Internacional Virtual de Modelismo Naval

Bicentenario de la Independencia del Perú

La Sociedad Nacional de Modelismo Naval del Perú y la Asociación Nacional Pro Marina del Perú quiere agradecer y destacar su participación en nuestro concurso, que ha contado con más de 160 modelos navales de 18 países, además de felicitarlo por haber obtenido el:

3er. Puesto

Categoría: Botella - Jabeques
Modelo: Jabeque Le Requin 1750
Modelista: Alejandro Livan Padilla Rodríguez


 Eduardo Hurtado
 Secretario General Pro Marina


 José Icochea
 Presidente SNMNP

Lima - Perú Noviembre del 2021





Rutas que no son rutas EL TRIÁNGULO DE LAS BERMUDAS

HAY CAMINOS QUE PREFERIMOS NO TOMAR, ESCENARIOS QUE HAN SIDO DIBUJADOS POR LAS LEYENDAS Y LA CULTURA POPULAR COMO PLAGADOS DE PELIGROS INEXPLICABLES. EL TRIÁNGULO DE LAS BERMUDAS ES UNO DE ELLOS

POR MARYLIN LUIS GRILLO

El Atlántico Norte ha sido y es actualmente una de las rutas más transitadas para la navegación y los vuelos entre el Viejo y el Nuevo Mundo. Numerosos barcos y aviones la atraviesan a diario llevando mercancías y personas por un circuito fácil de transitar. Sin embargo, justo al norte de las Antillas Mayores, hay una zona que muchos preferieren evitar.

El triángulo de las Bermudas es tan popular como enigmático. Si crees que parece salido de una novela es porque, en efecto, así fue, o más o menos: en 1965, Vincent Gaddis publicó *Invisible horizons: true mysteries of the sea* (*Horizontes invisibles: los verdaderos misterios del mar*), libro que recopilaba sucesos inexplicables; uno de sus capítulos era precisamente «El mortal triángulo de las Bermudas».

Surgió así la definición a la zona equidistante entre Bermudas, Puerto Rico y Miami. Pero la auténtica fama llega 11 años después, cuando Charles Berlitz saca a la luz un bestseller a medio camino entre la verdad y la especulación con el mismo nombre que le había otorgado Gaddis a esos 1,1 millones de km².

Hasta el momento, el territorio ha sido fin para cientos de barcos, casi cien aviones y miles de personas, y se le atribuye la causa a historias tan fabulosas como la existencia de un agujero negro que los lleva a otra dimensión, OVNIS y extraterrestres, la ciudad sumergida de la Atlántida o animales marinos que viven allí.

El mito, sin embargo, se apoya en unas cuantas exageraciones y en eventos naturales que coinciden en la zona. Muchos investigadores aseguran que el Triángulo de las Bermudas no es mucho más peligroso que cualquier otra área del Atlántico, de hecho, cálculos estiman que desde mediados del siglo XIX han desaparecido un total de 100 barcos y 50 aviones de los más de 10 millones que se creen hayan circulado: solo el 0.001 %.

Además, muchos de los eventos ni siquiera han ocurrido dentro del perímetro imaginario, como es el caso del bergatín *Mary Celeste*, encontrado a la deriva en 1872 a unos 5000 km de distancia de las islas Bermudas o el buque alemán *Freya*, que desapareció en el Pacífico.

No obstante, el Triángulo de las Bermudas es, sin duda, una zona de cuidado para quienes la

atravesan, porque unifica varios factores naturales complejos: tormentas, huracanes (ahora fáciles de prever pero no tanto hace cientos de años), complejas corrientes marinas, aguas muy profundas, grutas subterráneas, el reciente descubrimiento de las explosiones de metano y la teoría de las variaciones magnéticas y la niebla electrónica, que se especula afectó desde los mismos viajes de Colón.

Parece que no somos todavía, como especie pensante, lo suficientemente inteligentes para desentrañar los misterios del Triángulo de las Bermudas; mientras suplimos la falta de conocimiento con imaginación y mística que convierten al espacio contenido entre esos tres vértices en una ruta enigmática y fantasmagórica.

camiones NUEVOS DE HIDROGENO

POR ERNESTO GUEVARA ESCOTO

LA CARRERA POR LAS VARIANTES ALTERNATIVAS DE ENERGÍA PARA CAMIONES YA COMENZÓ HACE ALGÚN TIEMPO. HOY TE MENCIONAMOS ALGUNOS DE LOS FABRICANTES QUE MARCAN TENDENCIA CON ENSAYOS Y PRODUCCIONES SOBRE CAMIONES CON CÉLULA DE COMBUSTIBLE DE HIDRÓGENO

Desde el pasado año 2020 varias marcas anunciaron sus producciones y prototipos. HYUNDAI lanzaba sus primeros camiones con tecnología de pila de combustible de hidrógeno con la denominación Xcient, e incluso entregó una flota de 46 unidades a Suiza (tanto en fórmula tractiva 4x2 como 6x4), para reparto, logística y suministro de supermercados, los cuales acumulan hoy una media de 22 000 km por unidad. Más recientemente el fabricante anunciaba una actualización tecnológica de estos vehículos con 2 unidades de potencia que totalizan los 241 CV. El sistema cuenta con siete depósitos de hidrógeno que ofrecen una autonomía de unos 400 km. Por su parte TOYOTA colaboraba con HINO y más tarde con KENWORD en el desarrollo de un camión pesado de pila de combustible.

Por su parte, las gigantes DAIMLER y VOLVO, en sus respectivas divisiones de camiones, fundaban este año la Cellcentric, una Empresa destinada a la producción en serie de camiones eléctricos con batería y los camiones con pila de combustible de hidrógeno. La idea es que estas dos variantes se complementen entre sí, en dependencia de las necesidades individuales del cliente. Los camiones eléctricos con batería se utilizarán especialmente para trabajos con cargas más ligeras y distancias más cortas, mientras que los camiones con tecnología de pila de combustible serán la opción preferida para cargas más pesadas y distancias más largas.

En el caso de DAIMLER, ha venido trabajando desde el pasado año en el GenH2, el cual se ha diseñado nuevamente desde cero. Cuenta con nuevos componentes que incluyen el sistema de pila de combustible, el tren motriz totalmente eléctrico y todos los sistemas asociados, como la unidad de refrigeración especial. El peso específico y la posición de estos nuevos elementos mejoran las propiedades de manejo del camión. El vehículo se prueba con una carga útil de hasta 25 ton para un peso bruto total de aproximadamente 40 ton. El objetivo del GenH2 es alcanzar hasta 1 000 km recorridos y más sin necesidad de paradas para repostar. Daimler Trucks tiene la intención de comenzar las pruebas con los clientes en 2023 y entregar el primer camión GenH2, producido en serie, a partir de 2027.

Sin dudas, las variantes alternativas de combustibles continuarán su desarrollo y nos sorprenderán cada día con sus nuevos avances en la industria automotriz.

NOTA ACLARATORIA

En la pasada edición ExM 86 D (digital) correspondiente a enero-febrero de 2021, se publicó un artículo relacionado con la donación de un grupo de ambulancias a la Salud Pública cubana. En este artículo se mencionan los nombres y apellidos de los donantes que, ratificamos tal como se refiere en el artículo, hicieron dichas donaciones a título personal.

Por error, en la información original suministrada por MCV Comercial S.A., se hace mención de la Empresa Fresenius Medical Care, vinculada a uno de los donantes. Deseamos aclarar que la Empresa Fresenius Medical Care no tuvo ninguna participación en esta donación ni está asociada, de manera alguna, a la misma.

Sirva esta nota para enmendar la inclusión de la mencionada empresa en el artículo. Lamentamos cualquier inconveniente que ello haya podido causar.

Willy Hierro Allen
Editor Jefe



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



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

¿QUÉ PASA CON LA LUBRICACIÓN SI QUITO EL TERMOSTATO?

EL TERMOSTATO ES UNA PIEZA QUE AYUDA A CONTROLAR LA TEMPERATURA DEL CIRCUITO DE REFRIGERACIÓN DEL MOTOR HASTA HACERLA LLEGAR A UN PUNTO O INTERVALO ÓPTIMO DONDE DEBE MANTENERSE CONSTANTE. ALGUNOS PROPIETARIOS DE AUTOS LO ELIMINAN, PERO ¿ES ESTO UNA BUENA IDEA? ¿QUÉ CONSECUENCIAS TRAERÁ PARA LA LUBRICACIÓN? HOY LE INVITO A EXPLORAR EL TEMA

POR ALEXIS VEGA
FOTO: SIEMPRE AUTO

Quien quita un termostato generalmente alude a tres motivos: si se bloquea y no abre, el motor se sobre calienta y puede fundirse; luego, la temperatura ambiental es tan alta que no hace falta «calor forzado» y, relacionado con esta última, mientras más frío trabaje el motor, mejor. Debo decir que, si bien es cierto que un bloqueo puede ser fatal, los otros dos motivos son puros mitos.

Eliminar el termostato del circuito es una mala idea porque él es quien equilibra la temperatura de diseño. Entendamos que el motor se calculó para que rindiera bajo un régimen predefinido, da igual si se vendía en Alaska o en Etiopía. Si elimina al vigilante de este proceso de calentamiento/enfriamiento, ¿cómo garantiza que no se afecte la fluidez del aceite en los primeros minutos de encendido, el tiempo en que se forma una película adecuada o la uniformidad en el gradiente de temperatura y la dilatación volumétrica de las piezas? ¿Acelerando según el calor ambiental? Nunca será igual.

La otra cuestión defiende que es bueno que el motor trabaje lo más frío posible. Yo diría que es mejor que lo haga a la temperatura que el fabricante estipuló. Grosso modo, el refrigerante debe estar entre los 80-105°C (promedio entre 85-95°C) por eso los termostatos suelen abrirse entre 80-110°C, en dependencia de si el circuito está presurizado o no.

¿QUÉ PASA SI HAY SOBRE ENFRIAMIENTO?

La cámara de combustión es como un reactor con condiciones inestables de temperatura y presión. En estas circunstancias, los óxidos de azufre del combustible se combinan con el vapor de agua presente de la combustión para formar compuestos ácidos (isulfúrico!) que son muy corrosivos para los metales, acidifican el lubricante y aceleran el agotamiento de los aditivos.

El «punto de rocío» es la temperatura a la cual estos compuestos empiezan a condensarse

en las paredes del cilindro, produciendo una neblina cáustica. Mientras más fría estén las paredes, en combinación con las presiones existentes dentro del cilindro y el porcentaje de azufre del combustible –que aquí en Cuba es alto–, más rápido llegan los compuestos a condensarse y a traer las complicaciones mencionadas.

En un motor que trabaja muy frío, el agua que pueda alojarse en el seno del lubricante tampoco se evapora bien y se concentra junto con los productos de la combustión incompleta, lo que favorece que ocurra corrosión, deposiciones y el lavado de la película protectora. Ello aumenta la intensidad del desgaste en aros y cilindros ¡hasta 10 veces! Todo esto acorta la vida del aceite, de los filtros, del motor y se traduce en gastos por cambios prematuros.

En autos modernos hay reglajes que pueden estar regulados por una computadora según mediciones hechas a la temperatura del refrigerante. O sea, si se elimina el termostato, aparte de lo mencionado, también el balance de la mezcla, «el tiempo», el consumo de combustible o la respuesta del motor pueden mal funcionar debido al desajuste respecto a la temperatura de diseño.

Sé que muchos trabajan su auto así hace años y no ven que pasa nada. No los critico por ser escépticos porque estos son procesos lentos, a niveles microscópicos y bajo un grupo de condiciones, por lo que su cuantificación es acumulativa, ¡pero pasan!, como las caries en los dientes.

En fin, si quitar el termostato fuera mejor, los fabricantes lo eliminarían. El desajuste que se provoca en la temperatura siempre traerá consecuencias para la lubricación. El sobre enfriamiento en el motor es tan malo como su sobre calentamiento. Aunque los resultados no se vean a diario, aparecerán en el tiempo e implicará gastar más dinero del necesario en reparaciones, mantenimientos y piezas.

10 tips

DE SEGURIDAD PARA **CONDUCTORES** DE **CAMIONES DE CARGA**

TENER COMO PROFESIÓN CONDUCIR UN CAMIÓN DE CARGA REQUIERE DE MUCHA RESPONSABILIDAD Y, EN LA MAYORÍA DE SUS RUTAS, LLEGA A SER UN TRABAJO AGOTADOR, POR LO QUE AQUÍ LES MOSTRAMOS 10 TIPS QUE TE AYUDARÁN A MANEJAR CON MAYOR SEGURIDAD

POR REBECA VALDÉS ESPINOSA

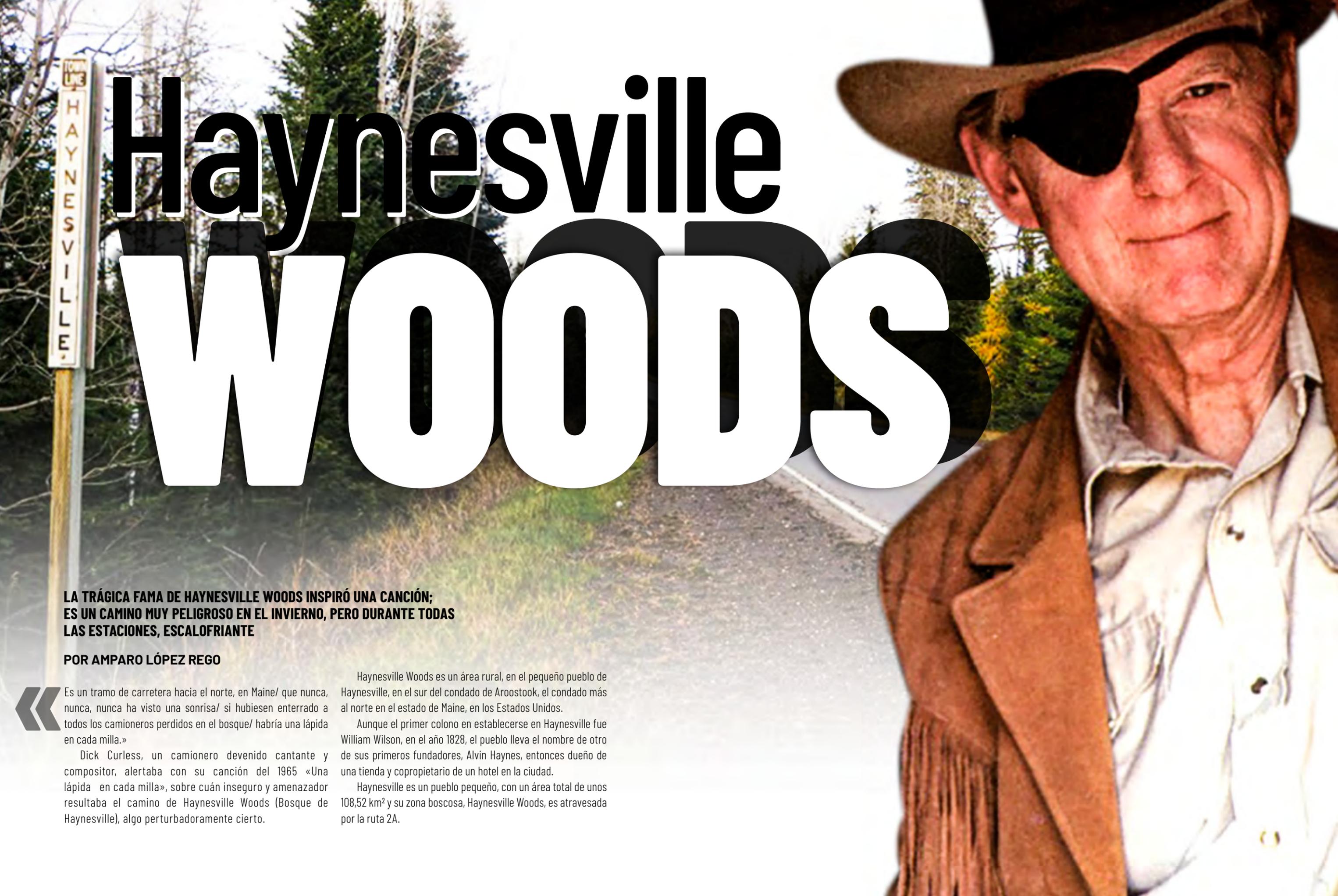
Conducir un camión de carga para muchos puede parecer sencillo, pero el que desempeña esta profesión sabe que requiere de una conducción, segura, eficiente y de mucha responsabilidad, ya que el tamaño de estos vehículos suele ser bastante grande.



Qué debemos tener en cuenta en cada transportación

- 1 Conocer con anterioridad el destino de la carga, así podrás planificar la ruta adecuada y más segura.
- 2 El día antes, debe descansar. Estar en perfectas condiciones físicas y mentales te permitirá realizar un viaje sin tanto agotamiento y así tu nivel de atención en carretera será más elevado.
- 3 Revisa la presión de los neumáticos y nivel de aceite, combustible y agua para tener menor posibilidad de una avería en la carretera.
- 4 Verifica cuando cargues que no estés pasado del peso permitido por tu camión.
- 5 Prepara y protege la carga por si hay cambio climático. En meses de lluvia, como mayo y junio, es muy probable que en el trayecto te sorprenda un aguacero.
- 6 No debes obviar las señales de atención que afectan a los camiones de carga pesada: altura permitida, señales de restricción y avisos de averías en carretera o desvíos.
- 7 Calienta el motor antes de ponerlo en marcha; y si realizas una parada de más de 2 min, debes apagarlo.
- 8 Trata de mantener una velocidad constante, así evitaras acelerones y frenazos.
- 9 Por favor, reduce siempre la velocidad cuando se aproximen curvas. Manejar demasiado rápido en un área con muchas curvas o esquinas puede aumentar las probabilidades de que tu camión se vuelque. Te aconsejo que disminuyas la velocidad por debajo del límite de los carteles.
- 10 Respeta la distancia de seguridad con los demás vehículos. Cuando estés próximo al destino, libera el acelerador poco a poco antes de detenerte.

Por último y no menos importante, cuida tu salud: chequeate periódicamente y, de ser posible, acude a talleres de conducción que te permitirán mejorar como chofer y tendrás una conducción más rentable y segura.



Haynesville WOODS

**LA TRÁGICA FAMA DE HAYNESVILLE WOODS INSPIRÓ UNA CANCIÓN;
ES UN CAMINO MUY PELIGROSO EN EL INVIERNO, PERO DURANTE TODAS
LAS ESTACIONES, ESCALOFRIANTE**

POR AMPARO LÓPEZ REGO

« Es un tramo de carretera hacia el norte, en Maine/ que nunca, nunca, nunca ha visto una sonrisa/ si hubiesen enterrado a todos los camioneros perdidos en el bosque/ habría una lápida en cada milla.»

Dick Curless, un camionero devenido cantante y compositor, alertaba con su canción del 1965 «Una lápida en cada milla», sobre cuán inseguro y amenazador resultaba el camino de Haynesville Woods (Bosque de Haynesville), algo perturbadoramente cierto.

Haynesville Woods es un área rural, en el pequeño pueblo de Haynesville, en el sur del condado de Aroostook, el condado más al norte en el estado de Maine, en los Estados Unidos.

Aunque el primer colono en establecerse en Haynesville fue William Wilson, en el año 1828, el pueblo lleva el nombre de otro de sus primeros fundadores, Alvin Haynes, entonces dueño de una tienda y copropietario de un hotel en la ciudad.

Haynesville es un pueblo pequeño, con un área total de unos 108,52 km² y su zona boscosa, Haynesville Woods, es atravesada por la ruta 2A.

De esta carretera dicen que es un paso verdaderamente traicionero en Nueva Inglaterra, que en una época fue la vía principal para la transportación de papas, y que ha cobrado numerosas vidas a través de los años: «...tienes que conducir por el bosque para llegar a la ciudad de Boston/cuando es invierno en Maine mejor comprueba dos veces/esa carretera de Haynesville es una cinta de hielo».

Pero más allá de los fatídicos sucesos que involucran a los vehículos y sus choferes en la época invernal, la notoriedad de este camino lo sitúa como uno de los más embrujados del estado.

LA RUTA 2

La U.S. Ruta 2, o U.S. Autopista 2, es una carretera que se extiende por 4 138 km, de oeste a este y a través del norte continental de los Estados Unidos. Su porción oriental comienza en la autopista U.S. 11, en New York, y termina en la I-95 (Autopista Interestatal 95) en el pueblo de Houlton, también en el condado de Aroostook, Maine.

Esta autopista dispone de una serie de vías especiales en su trayecto que la conectan en ocasiones con zonas del centro de las ciudades, en otras los evitan, o simplemente facilitan sendas alternativas alrededor de ciertas áreas.

La U.S. Ruta 2, en Maine, viaja por la parte central del estado, desde Gilead, en el condado de Oxford, hasta cerca del Aeropuerto Internacional de Houlton, al oeste de la frontera con Canadá.

La vía especial, o alternativa U.S. 2A (Ruta 2 Alternate), se alarga por 71 km, desde la Ruta 2 a la altura de Macwahoc Plantation, hasta Houlton. Y es precisamente la U.S. Ruta 2A, quien acapara el título de «el lugar más hechizado de todo el estado de Maine».

U.S. RUTA 2A

La Ruta 2A corre por el sur del condado de Aroostook, rumbo sur y este, para servir a un área campestre y aislada del estado, la zona conocida como Haynesville Woods.

El camino en cuestión, debido a las nevadas, congelaciones y a sus acentuadas curvas tipo S, ha arrebatado la vida de muchos camioneros, pues antes de que se construyera la I-95, esta vía alternativa de la Ruta 2 se utilizaba exhaustivamente para trasladar la cosecha de papas fuera del estado.

Todo el que conoce el referido trecho, sabe que es generoso en puntos de riesgo, como ese en que es necesario hacer un giro de 90 grados, en la profundidad del bosque. Tristemente, todavía se reportan accidentes en ella.

ALGO EXTRAÑO EN EL CAMINO

En el condado de Aroostook no es raro conducir por carreteras desoladas, pero esta, la de Haynesville Woods, se ha adueñado de una notoriedad macabra.

La ausencia de tráfico, viviendas y otras construcciones, repletan de soledad el paso a través de Haynesville Woods y para muchos camioneros, aquellos que lo tomaban en el siglo pasado principalmente, el viaje era motivo de ansiedad y zozobra.

Si bien en el invierno la Ruta 2A requiere de la pericia de los conductores y del óptimo estado técnico de los vehículos; durante todo el año reclama que quien transite por ella sea capaz de lidiar con los espectros de sus muertos, pues aseguran que muchos de los que han perecido en este camino, nunca lo han abandonado.

Por supuesto, no es de extrañar que, con tanta cantidad de difuntos en esa arteria de la Ruta 2, crezcan los rumores y aparezcan todas esas narraciones de susto.

Una de ellas concierne a una mujer que corre por el costado de la carretera, visiblemente angustiada y pidiendo ayuda: ella y su esposo han tenido un accidente. Cuando algún vehículo se detiene para auxiliarla, según algunas versiones, desaparece; en otras, lo hace cuando, después de subir al auto, este se acerca al final del camino.

Se trata del fantasma de una recién casada; ella y su esposo sufrieron un accidente automovilístico en el bosque; él murió de inmediato, ella sobrevivió, pero al no poder caminar, sucumbió de frío, al costado de la carretera.

Se habla de dos niñas atropelladas por un semirremolque, allá por el 1967; por eso aparece el espíritu de una pequeña andando por Haynesville Woods, quien, al subir a un vehículo, se desvanece.

Otro de esos viejos relatos con escenario en la 2A se remonta a los años 1800, cuando una familia de apellido Wilcox decidió asentarse en los bosques de Haynesville; pronto la nueva vida se transformaría en una pesadilla. Annie, la hija mayor, se quejaba con frecuencia de escuchar que alguien arañaba su ventana. Su padre no pudo encontrar una explicación para ello, pero el asunto no quedó ahí. Al pasar el tiempo, Annie no solo escuchaba arañazos, sino también susurros en la noche, sus mantas eran rasgadas y algo o alguien mordisqueaba todo su cuerpo.

Así, hasta ser víctima de un ataque brutal que dejó marcas penetrantes en su cara, infringido, según Annie, por una anciana con un rostro que se asemejaba a cera derretida.

Un mes después del trágico evento, Annie desapareció en el bosque; fue encontrada por unos cazadores, sin vida, con el rostro despellejado, junto al cadáver de una anciana con una deformidad facial.

Como si tamaño drama no fuese suficiente, la madre de Annie se ahorcó y sus dos hermanos fallecieron ahogados en un raro accidente, mientras nadaban. El padre, John, perdió la razón -no es para menos- y un día, se adentró en el bosque y nunca más fue visto.

En consecuencia, otro de los avistamientos en el área es el de una niña con la cara deshecha corriendo por el bosque.

Y cuando alguien o algo desaparece, incluso si es el caso de una mascota, se suele culpar a la Bruja Flesher (la bruja desolladora).

Hay más, pero con lo anterior es suficiente para convencernos de cuán aterrador es el paso por Haynesville Woods; sin importar la estación ni el clima, el miedo se sienta a tu lado, mucho más si es de noche, por lo que se recomienda que, de aventurarse en este recorrido, sea a plena luz del día; mientras más luz, mejor.

En la actualidad la Ruta 2A se halla más desierta que nunca, gracias a la I-95 y tal vez -aunque muchas de las personas del condado de Aroostook no se toman muy en serio estas historias-, a aquello de «guerra avisada...».

Eso sí, un consejo a los audaces no falta, y es el de que vean lo que vean, o escuchen lo que escuchen, no se detengan mientras atraviesan Haynesville Woods: «...la próxima lápida podría ser la tuya».



CLUB AUTOS FIAT A LO CUBANO

TEXTO Y FOTO: GOYTIBEL HIERRO CAVEDA

Resultó de gran sorpresa la llegada de todos en caravana liderada por su presidente y vicepresidente. El destino fue el Pabellón 25, donde se exhibieron los autos en interior y exterior.

Tuvimos el inmenso placer de conversar con tres de sus miembros, el Denis del Valle, presidente; Frank Lemus, vicepresidente; y nuestro amigo diseñador Paco Fonseca, quienes comentaron sobre el surgimiento del Club.

Todo comenzó por un grupo de la red social WhatsApp, donde compartían sus experiencias. Así nació la idea de reunirse a menudo y realizar actividades atractivas. En el mes de octubre del año en curso se materializó y fue en el Parque Lenin donde celebraron su primera reunión para elegir la directiva. Hoy el Club integra casi 60 autos de fabricación italiana y brasileña y disfrutan de una gran familia, no solo

para socializar y apoyarse en ellos, también comparten su pasión por los autos FIAT.

El Club cuenta con miembros de La Habana, Matanzas, Cienfuegos, Villa Clara, Sancti Spiritus, Ciego de Ávila, Camagüey, Holguín, Las Tunas y Baracoa. De ellos, seis son mecánicos y provienen, en su mayoría, de la Agencia FIAT, incluyendo a Frank, su vicepresidente.

Durante la jornada se exhibieron los autos a capó abierto y pudimos deleitarnos con los motores brillantes y su increíble estado de conservación. Todos mostraban orgullosos su identificación del Club.

Concluimos el fructífero encuentro en el restaurante Don Cuba con un excelente almuerzo. Realmente nos sentimos en familia y quedamos hermanados Excelencias del Motor y el Club Autos FIAT A Lo Cubano.

EXCELENCIAS DEL MOTOR LLEGÓ
HASTA EL RECINTO FERIAL
EXPOCUBA PARA CONOCER
AL RECIÉN FUNDADO CLUB AUTOS
FIAT A LO CUBANO



CARAVANA
CLUB AUTOS FIAT
A LO CUBANO

FIAT



DEPORTES

deportes



YAMAHA VS DUCATI

POR LA CORONA DE 2021

CON FABIO QUARTARARO COMO PILOTO, YAMAHA VA DELANTE; PERO POR MARCAS, ES DUCATI QUIEN PUNTEA. LOS PERDEDORES: LA HONDA Y LOS PILOTOS ESPAÑOLES



El campeonato 2021 de MotoGP rueda su epílogo con una fuerte pelea entre la nipona Yamaha y la italiana Ducati por el importante título de Constructores. Yamaha no gana un campeonato desde 2015, cuando el piloto español Jorge Lorenzo le dio la victoria. Y Ducati desde 2007, en que el corredor australiano Casey Stoner ganó el título.

Ahora, con solo tres Grandes Premios por definir (Misano, Italia; Portimao, Portugal; y Valencia, España), la Ducati marcha al frente en Marcas, con nueve puntos de ventaja; al tiempo que por equipos, la diferencia entre el Ducati Lenovo Team, con la Desmosedici GP, y el Monster Energy Yamaha, con la YZR M1, es de solamente tres puntos.

En la disputa por el título, el piloto francés Fabio Quartararo, de Yamaha, va por delante (52 puntos) del piloto italiano Francesco «Pecco» Bagnaia, de Ducati. Pero aún hay 75 puntos en juego, por lo tanto, no hay nada decidido todavía. Sin embargo, tal parece que el título será para Yamaha, que por una sanción perdió puntos este año.

Quien sí ya quedó fuera de esta contienda es el actual campeón Joan Mir, quien con su Suzuki, está a 78 puntos de Quartararo, sin posibilidades de alcanzarlo, aunque ocuparía el tercer cajón del podio 2021, si es que el piloto australiano Jack Miller (tiene 148 puntos y dos victorias este año), con el otro Ducati, no lo desplaza.

Los perdedores de 2021 son Honda y los pilotos españoles. Honda, tras cuatro campeonatos al hilo (2016-2019), perdió el año pasado después del accidente de Marc Márquez (que invalidó a su mejor piloto). Ganó Suzuki con el español Joan Mir, después de 20 años sin saborear el título, cuando el piloto estadounidense Kenny Roberts (junior) le aportó la alegría al equipo nipón.

Tampoco Honda estará en el podio este año. Su piloto estrella, el español Marc Márquez, ya recuperado (para felicidad de todos), marcha en el 7.º puesto, con 117 puntos; y Honda, como equipo, va en 5.º, a 118 puntos de Ducati. Asimismo, este 2021 es el fin del dominio de pilotos españoles en la MotoGP, tras ocho años consecutivos de triunfos.

En 2012 y 2015 los consiguió Jorge Lorenzo con Yamaha, y 2013 y 2014 fue Marc Márquez quien lo logró con Honda, para repetir de 2016 a 2019. Por último, el año pasado (2020) el también piloto español Joan Mir (Palma de Mallorca) lo conquistó con Suzuki. Ahora, este 2021, será un piloto francés, Fabio Quartararo, o quizás un italiano, «Pecco» Bagnaia.

La Categoría Reina de la Federación Internacional de Motociclismo (FIM) ha sido dominada, en sus 71 años de existencia, primero por los pilotos de Inglaterra y luego por otros de Italia, Australia, EE. UU. y España, nunca por uno francés ¿será el joven Fabio Quartararo, natural de Niza, con 22 años, quien sume un nuevo país (Francia) a los galardonados en Moto GP?

Cristina Gutiérrez, heroína del Dakar 2021

LA ESPAÑOLA, DENTISTA DE PROFESIÓN Y AFICIONADA A LAS CARRERAS DE VEHÍCULOS OFF ROAD, SORPRENDIÓ CON SU SENSACIONAL VICTORIA EN LA CATEGORÍA DE UTV

POR WILLY HIERRO ALLEN

Cristina era una desconocida más allá del reducido entorno del Rally Raid español. Entre tantos contendientes, llamaba la atención por su aspecto físico, el cual distaba mucho de ser el de las gigantes

que a lo largo de los años han impreso su nombre en el desierto. De baja estatura, complexión delgada y una particular sonrisa que revelaba su gran entusiasmo porque estaba en el Dakar. Tenía 25 años.

Aquel Dakar de 2017 era el sueño realizado de la joven Cristina Gutiérrez y, además, su debut en la élite de los Raids, en el llamado Rally más duro del mundo. Con el apoyo de Mitsubishi España, que le puso en sus manos un modesto Mitsubishi Montero de 2001, se presentó para participar, pues con tal 4 x 4, no aspiraba a competir.

Al año siguiente regresó al desierto, esta vez con un Buggy, que se alquiló al preparador Sodicars, pero no se cumplieron las expectativas. ¿Fiabilidad del vehículo? o ¿mala conducción de la piloto? Lo cierto es que el Buggy de Sodicars no dejaba de recibir el polvo de los poderosos 4 x 4 que le aventajaban. ¡Ni en su mejor momento!

Entonces llegó la crisis de la mano de la pandemia de coronavirus y todos los patrocinadores de Cristina, que impulsaban la superación de la mujer y el liderazgo femenino, quedaron atados a un incierto futuro. Invencible, la joven española (natural de Burgos) decidió hacer algo arriesgado: invertir en ellos mismos.

Para el Rally de Andalucía, Cristina alquiló otro vehículo que, la verdad, no era lo mejor: pintaba canas. Pero a diferencia de su viejo Mitsubishi, este sí había evolucionado: un Mini 4x4 de X-Raid, que fue durante años el auto dominador del Dakar y que, hoy tiene todavía la capacidad de rodar muy cerca de la cabeza de carrera.

Entonces Cristina sí se dejó ver, apretó y trató de rodar con los mejores. Si bien no pudo ir con la élite, fue rápida, pero que muy rápida. Sin embargo, no le valió un asiento para el Dakar, pero sí para algo que, al final, fue más, muchísimo más importante: la Extreme E. Antes de terminar el Rally, hizo contacto con ella el equipo X44.

Este es el equipo de Lewis Hamilton para el campeonato de Extreme E y Cristina se vio beneficiada de la política de paridad del campeonato, en la que las alineaciones deben estar compuestas por un hombre y una mujer. Así, pasó a compartir en el equipo X44 junto a Sebastien Loeb, el francés nueve veces campeón del WRC (World Rally Car).

Loeb, que admiraba los valores automovilísticos de Cristina, le preguntó por el próximo Dakar y ella, acongojada, le dijo que no podría ir. No hizo falta más. Loeb llamó por teléfono a Red Bull y de inmediato invitaron a Cristina a ser parte del equipo Red Bull

Desert Wings, en la categoría de prototipos ligeros, que impulsa actualmente el Dakar.

Esta es una categoría relativamente nueva (comenzó en 2017), en la cual se compete con vehículos ligeros, mucho menos costosos que los 4 x 4, y Red Bull tiene legión de ellos, preparados para dar mucha guerra. Así, en apenas tres semanas, Cristina tuvo que alistarse a toda prisa para el Dakar 2021, donde iba a competir con un vehículo y copiloto (François Cazalet) que no conocía.

Los Vehículos Ligeros agrupan las dos categorías de T3 y T4. Los de la T3 son prototipos confeccionados por preparadores especializados. Esta es la categoría de

Cristina, que compitió (y ganó) con un OT3, fabricado por el constructor Overdrive Racing. De esta clase salen los equipos y corredores que luego compiten en la categoría de Autos.

El Dakar tiene cinco categorías: Autos (T1/T2), Motos, Quads, Vehículos Ligeros (T3/T4) y Camiones (T5). Cristina es la segunda mujer que gana un Dakar, 16 años después de aquella valiente Jutta Kleinschmidt, en 2005. Y Jutta fue al box de Cristina a felicitarla. La española Cristina Gutiérrez está haciendo historia en el automovilismo Off Road y habrá mucho que decir de esta joven (ahora tiene 29 años) en un futuro cercano.



SERVICIOS

servicios





Calidad, garantía y CONFIANZA con el Taller MI SOCIO

¿SU AUTO TIENE PROBLEMAS? NO DIGA MÁS. EN EL TALLER MI SOCIO TIENE EL DIAGNÓSTICO Y TAMBIÉN LA SOLUCIÓN

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: MARVIN DÍAZ VALDÉS

Cuando de garantías y confianza del cliente se trata, es imposible no pensar en el taller Mi Socio, un colectivo que, desde su surgimiento en 2013, no para de trabajar y crecer. De su desarrollo, *Excelencias del Motor* ha sido testigo.

«Brindamos servicios de mecánica general y electrónica automotriz, así como diagnóstico y programación de módulos de motor, ABS, transmisión, cuadro de instrumentos e inmovilizadores. Además, realizamos lectura y borrado de DTC, limpieza y comprobación de inyectores con ultrasonidos y programación de módulos de control y llaves inteligentes», puntualiza Amaurys Llanes Regal, propietario de taller.

Puede resultar un simple listado de servicios, pero le aseguro, amigo lector, que no lo es. La experiencia de llegar a este taller es única. Nadie para de trabajar. Y no lo digo solo por la profesionalidad y las garantías de seguridad que ofrecen al entrar un vehículo, sino también por el buen trato y el optimismo que se respira en cada rincón.

«Si la reparación no es posible, importamos el repuesto necesario y a partir de ahí el armado y puesta en marcha. Estamos

siempre en contacto directo con nuestros proveedores», asegura Amaurys, siempre pendiente de agilizar labores.

Para mayor realce, se adentran en un campo muy rico en conocimiento, que representa todo aquello que es manejado por sensores y procesadores electrónicos en un automóvil: la autotrónica. Al trabajar multimarcas, asumen mayores retos. Hoy Mi Socio posee el software correspondiente a cada marca y cuentan con soporte técnico en México (desde 2013) e Italia

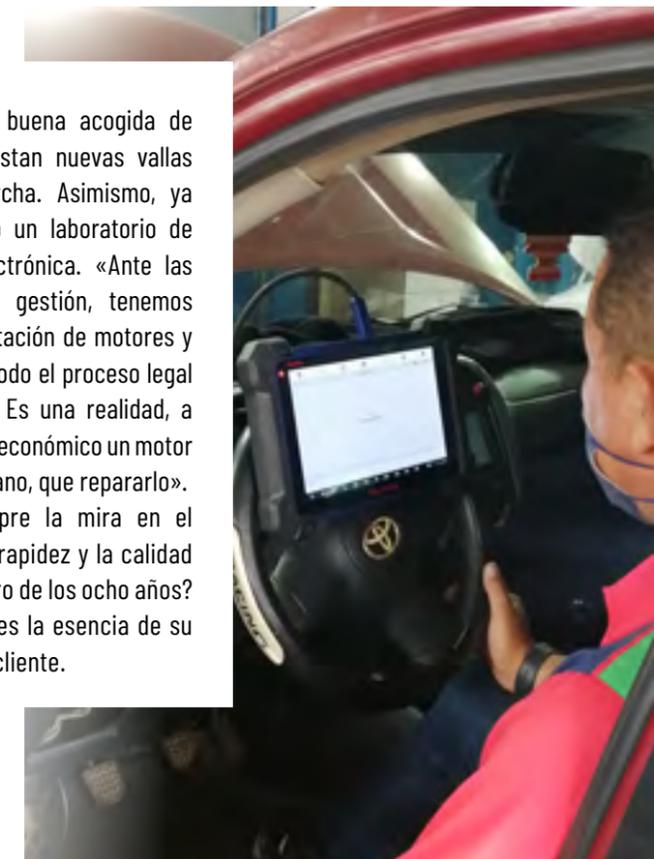


(desde 2016). Su principal objetivo es mejorar la seguridad, el confort y la sostenibilidad del vehículo mediante el uso de la tecnología.

«Tratamos de siempre estar en la avanzada con las actualizaciones tecnológicas y eso ha hecho que, aunque el parque vehicular de nuestro país no sea tan actual, nos facilite el trabajo. A veces se complejiza todo por la propia realidad de Cuba. Al no tener un determinado módulo de control, se trata de resolver con otro y al llegar el vehículo a nuestro taller ya trae muchos más problemas. Para ello, nos apoyamos en el soporte técnico de quienes suministran los productos y podemos entre-gar un resultado de calidad».

Tal es el impacto y buena acogida de sus servicios que se alistan nuevas vallas para su puesta en marcha. Asimismo, ya están en funcionamiento un laboratorio de mecánica y otro de electrónica. «Ante las nuevas posibilidades de gestión, tenemos pensado incluso la importación de motores y acompañar al cliente en todo el proceso legal de registro del vehículo. Es una realidad, a veces puede resultar más económico un motor nuevo, aun de segunda mano, que repararlo».

Mi socio tiene siempre la mira en el crecimiento continuo, la rapidez y la calidad en el servicio. ¿Mayor logro de los ocho años? No cabe la menor duda, es la esencia de su trabajo: la confianza del cliente.





EL MEJOR AMIGO DE SU AUTO

MiSocio

MECÁNICA AUTOMOTRIZ




MECÁNICA



ESCANER



ELECTRÓNICA







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

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



LAZAR MOTOR
Soluciones Mecánicas



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



Mantenimiento general / Rodamientos / Llantas / Reparaciones eléctricas / Restauración de plásticos / Pintura / Accesorios
TRABAJO LISTO EN EL DÍA

ELECTRO-PREMIER
TALLER DE MOTOS ELÉCTRICAS

Contáctenos...
+535 357 3403
Calle 51 e/ 52 y 54, La Ceiba, Playa.



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

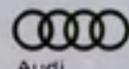
KAMILLO

Camilo Ernesto Sánchez Martínez

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



TALLER ESPECIALIZADO



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

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

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

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

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:

@ davidelctricistauto@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.





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.



Disgnósticos / 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 SOCIEDAD TRAZA NUESTRA RUTA

RUTERO TAXI

CLÍNICO QUIRÚRGICO "DR. SALVADOR ALLENDE"



COOPERATIVA 1
Taxi RUTERO

Matadero N.o 116 e/. Nueva del Pilar y Final. Mpio Cerro, 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

15 años

EXCELENCIAS
DEL MOTOR

SUSCRÍBETE

