

EXCELENCIAS DEL MOTOR 91-D

15 Celebrando
años

www.excelenciasdelmotor.com



pág. 50

Memorias del motor

pág. 52

La Ruta de la Virgen en un Peugeot 2008

pág. 90

Eventos

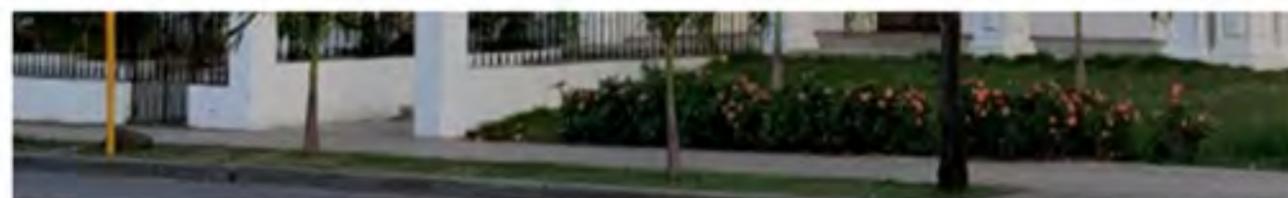
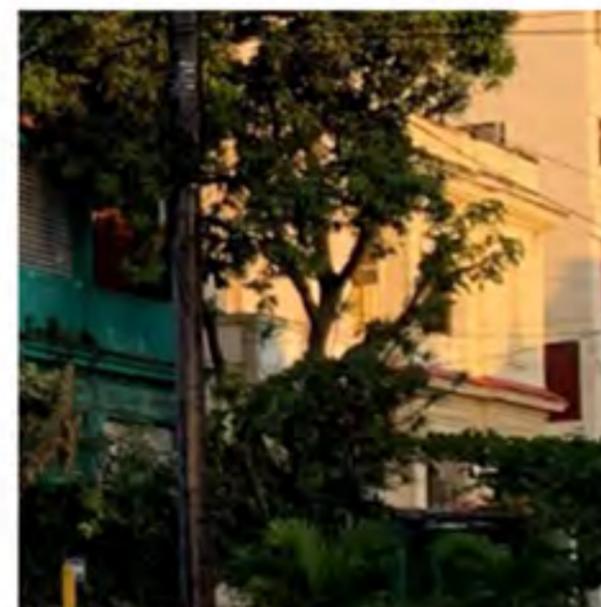
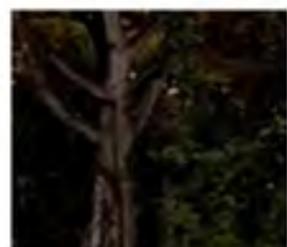
EL ARTE DE CONSTRUIR



ARCONST

COOPERATIVA DE CONSTRUCCIÓN

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



cooparconst@gmail.com

(+53) 7 832 0752 • (+53) 5 842 4310

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

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

A nuestros LECTORES

¡15 años de trabajo y pasión!

Sí, amigo lector, puede parecer fácil, pero suman ya 15 años de entrega y dedicación infinitas. Excelencias del Motor constituye hoy un importante referente para todo aquel que guste de la historia transportista. Tal éxito solo puede ser atribuido al talento y consagración de nuestros colaboradores y a usted que sigue cada página.

Como cada entrega, nuestro quipo editorial ha velado celosamente por la variedad temática que nos caracteriza, pero con una particularidad: regalarle una compilación de los trabajos más leídos durante estos tres lustros. Y es que esta edición, más que un nuevo número de Excelencias del Motor (91), es una invitación al recuento de nuestra historia, a la que se han sumado muchos amantes de las dos y cuatro ruedas. Sea este un recuento también de su historia.

Entonces, lean, comparen, viajen en el tiempo y regresen al presente. Encuéntrese usted mismo en cualquier página y, sobre todo, acompañenos a escribir otras. Gracias a todos por seguirnos y leernos. Feliz 15 aniversario.



Equipo Motor en las oficinas del Grupo Excelencias, 2009.



Equipo Motor apoya desarrollo del kartismo infantil.



Viaje de prueba al Valle de Viñales, 2019.



Bahía de Santiago de Cuba. Primera pegatina de Excelencias del Motor en un automóvil, 2008.



Intercambio con clubes de motos en Cienfuegos.



Excelencias del Motor en la filmación del programa Das Más del Canal educativo, 2020.



Equipo Motor y directivos del Grupo Excelencias. Balance anual, 2018.



Intercambio con colaboradores, 2019.



Equipo Motor

diciembre de 2021



14 aniversario de Excelencias del Motor.

EDITOR Y DIRECTOR GENERAL

JOSÉ CARLOS DE SANTIAGO

ASESORA EDITORIAL

CONSUELO ELIPE RAMOS

REDACTORA JEFE

ANA MARÍA GÓMEZ

COORDINADORA REDACCIÓN INTERNACIONAL

VERÓNICA DE SANTIAGO

COORDINACIÓN ESPAÑA

ÁNGEL GONZÁLEZ

PUBLICIDAD ESPAÑA

MARISA SABIO

CORRESPONSAL PERMANENTE EN CUBA

JORGE IGNACIO COROMINA SÁNCHEZ

COORDINACIÓN CUBA

JULIET AGUILAR CEBALLOS

EDITOR JEFE

WILLY HIERRO ALLEN

COORDINADORA EDITORIAL

GOITYBELL HIERRO CAVEDA

EDITORA EJECUTIVA

LORIE GÓMEZ MEJIAS

ASISTENTE EDITORIAL

RACHEL PÉREZ HIERRO

ARTE Y DISEÑO

MARVIN DÍAZ VALDÉS

DISEÑO WEB

RAÚL ALEJANDRO CASTRO CALIS

WEBMASTER

YACIEL LÓPEZ PÉREZ

COMMUNITY MANAGER

EDDY NELSON COSTA LABRADA

COMERCIAL

REBECA VALDÉS ESPINOSA

MAYRA PAREJO HERNÁNDEZ

SUSCRIPCIONES Y ATENCIÓN AL CLIENTE:

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

PUBLICIDAD Y CORRESPONDENCIA:

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

CUBA: LA HABANA: CALLE 10, NO. 113 E/ 1ª Y 3ª MIRAMAR, PLAYA. TLF.: +53 7 204 8190. E-MAIL: CARIBE@EXCELENCIAS.COM // CUADOR: MARÍA BELÉN TINAJERO B. CALLE EL BATÁN N34-122 Y AV 6 DE DICIEMBRE, ED. SAN MARINO, OF. 601. TLF.: +593 2 332 4212, MÓVIL: +593 9 8332 0255. E-MAIL: DIR.ECUADOR@EXCELENCIAS.COM // MÉXICO: CIUDAD DE MÉXICO: ALEJANDRA MADIEL DIOS, PAJARO NO. 25, SECC. PARQUES, QUATITLÁN IZCALLI 54720. TLF.: +52 55 58714034, MÓVIL: +52 44 5523160511. E-MAIL: DIR.MEXICO1@EXCELENCIAS.COM // PUERTO VALLARTA, JALISCO: CONSUELO ELIPE, CALLE FEBRONIO URIBE 100, PLAZA SANTA MARÍA 404 C, ZONA HOTELERA. TLF.: +52 322 225 0109. E-MAIL: DIR.MEXICO2@EXCELENCIAS.COM // QUINTANA ROO, DIANA CAMPEÁN E-MAIL: DIR.MEXICO3@EXCELENCIAS.COM // PANAMÁ: E-MAIL: DIR.PANAMA@EXCELENCIAS.COM // EXCELENCIAS PANAMA@EXCELENCIAS.COM // GOURMET PANAMA@EXCELENCIAS.COM // ARGENTINA: PATRICIA JURADO E-MAIL: DIR.ARGENTINA@EXCELENCIAS.COM // COLOMBIA: JESSICA JAMES E-MAIL: DIR.COLOMBIA@EXCELENCIAS.COM // VENEZUELA: ANA MARÍA FERNÁNDEZ E-MAIL: DIR.VENEZUELA@EXCELENCIAS.COM // EL SALVADOR: BEATRIZ FLAMENCÓ DE CONTRERAS E-MAIL: DIR.ELSALVADOR@EXCELENCIAS.COM // BRASIL: E-MAIL: DIR.BRASIL@EXCELENCIAS.COM // USA: E-MAIL: EXCELENCIASUSA@EXCELENCIAS.COM // RUSIA: E-MAIL: DIR.RUSIA@MAIL.RU // REPÚBLICA DOMINICANA: E-MAIL: DIR.RD@EXCELENCIAS.COM // URUGUAY: E-MAIL: DIR.URUGUAY@EXCELENCIAS.COM // COSTA RICA: MARÍA DEL MILAGRO ARIAS RODRÍGUEZ E-MAIL: DIR.COSTARICA@EXCELENCIAS.COM // PERÚ: MARIELLA STUART PANDO E-MAIL: DIR.PERU@EXCELENCIAS.COM // CHILE: SERGIO ESCOBAR E-MAIL: DIR.CHILE@EXCELENCIAS.COM // PORTUGAL: E-MAIL: DIR.PORTUGAL@EXCELENCIAS.COM // E-MAIL: CARIBE@EXCELENCIAS.COM

DEPÓSITO LEGAL M-17340-1997 EDIC. ELA. O' CAPITÁN HAYA, 16, 28020-MADRID (ESPAÑA), ISBN 1138-1847

FOTOMEICÁNICA E IMPRESIÓN: LA NUEVA ORACIONES GRÁFICAS

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

* 29/7/2003

AUTOS

12 Tesla apuesta por marcar la diferencia



16 Bajaj Qute 2020: más barato, imposible

18 Nuevo modelo GLB de Mercedes-Benz ya está en Cuba

22 El auto que funciona con agua salada: Nanoflowcell Quantino



24 Original, hasta la médula: Plymouth Belvedere 1956

MOTOS

28 Kawasaki Ninja ZX14R. La deportiva más potente de Kawa

30 Eléctrica Cafe Racer

32 Cambié mi querida Jawa, por esta maravillosa Moto Guzzi



CARGA Y PASAJE

36 China muestra el nuevo tren Maglev que «volará» a 600 km/h



38 Así luce la Volkswagen Saveiro

40 BelAZ 75710 es hoy el camión más grande del mundo

44 Cuba, naufragios y tesoros: los barcos hundidos por descubrir



46 Boom sería el avión comercial más rápido del mundo

HISTORIA

50 MEMORIAS DE EXCELENCIAS DEL MOTOR

52 La ruta de la Virgen en un Peugeot 2008

56 El primer viaje en automóvil



62 Yamaha

64 La Calle de Madera de La Habana colonial

66 Tranvías eléctricos de La Habana

68 Gacelas corriendo por La Habana

+ MOTOR

72 Ruta 66



76 Pan Am 914 aterrizó 37 años después

78 Mercedes-Benz y su «Visión Avatar» (Mercedes-Benz vision avtr)

82 Aceite para transmisiones manuales: ¿calidad GL-4 o GL-5?



84 Cinco consejos sobre las motos eléctricas que nadie más te dirá

86 ¿Cabe una motocicleta en la palma de la mano?

EVENTOS

92 Excelencias del Motor toma por asalto la Feria Internacional de La Habana

96 Salón Excelencias del Motor

102 Ruta E, un sí por la movilidad limpia

106 Premios Excelencias del Motor



GUÍA DE SERVICIOS

Autos

autos





POR MARVIN DÍAZ VALDÉS

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

La compañía líder en la fabricación y desarrollo de vehículos eléctricos, con sede en Palo Alto, California, Estados Unidos, ya había comercializado entre 2008 y 2012 una primera generación del Tesla Roadster. Se basó en el diseño de un Lotus Elise, donde el motor

de combustión interna se sustituyó por motores eléctricos y baterías. En 2017 anunció una segunda generación, la tan esperada este 2021.

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

TESLA

APUESTA POR MARCAR LA DIFERENCIA

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



Roadster



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

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

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

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

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

Bajaj Qute 2020

MÁS BARATO IMPOSIBLE

EL BAJAJ QUTE 2020 TIENE UN OBJETIVO: SER BARATO. DIFERENTE, PEQUEÑO Y DEBAJO DE 3 000 USD, EN PLENO SIGLO XXI. ¿QUIÉN LO HACE? ¿CÓMO ES? ¿ES FIABLE? SIGUE LEYENDO Y SABRÁS



POR JORGE ESTÉNGER WONG

ALGO DE HISTORIA

Primero fue Japón, luego Corea, después China, y ahora comienza a llegar India. Así, en los 60, pocos conocían Toyota, en los 80 a Kia y más reciente a Geely. Por eso, hacemos los deberes y nos enteramos que Bajaj Auto se fundó en 1945 para importar y vender motos, en la India, y para 1959 logró autorización para comenzar a fabricarlas.

Hoy, Bajaj Auto Limited es uno de los mayores fabricantes indios de vehículos, siendo el líder de fabricación de vehículos de 2 y 3 ruedas en la India, y el cuarto del mundo.

A LO NUESTRO, EL BAJAJ QUTE 2020

El Bajaj Qute continúa la línea de la compañía en los llamados motocarros –los cuales prefiero inscribir en los minis o city cars- siendo un intento para establecer un nuevo estándar en estos vehículos.

Resulta una opción válida, como concepto, si consideramos que la mayoría de los autos en las ciudades circulan con un solo pasajero. Así, este pequeñín de apenas 2,75 m de largo ofrece niveles de comodidad, seguridad y espacio disponible, similares a vehículos «normales».

Bajaj Qute resultó el primer vehículo de la marca con cuatro ruedas y ha evolucionado hasta ofrecer en 2020 estándares que lo hacen competitivo. Tiene estilo hatchback y una minúscula carrocería de apenas 2,75 m de largo por 1,31 m de ancho y 1,65 m de alto. Puede llevar hasta cuatro personas –mejor tres- en su preciso interior.

CÓMO ES EL BAJAJ QUTE

El Bajaj Qute tiene una configuración mecánica liderada por un motor mono-cilíndrico de cuatro tiempos, cuatro válvulas y sistema de triple bujía, ubicado atrás. Tiene 217 cm³ y ofrece hasta 13,27 CV de potencia a 5 500 rpm con un torque de 19,6 Nm a 4 000 rpm. Así mismo, esas son las cotas.

Este motor se acopla a una caja manual, de cinco velocidades y reversa, que lleva la tracción al tren posterior. De tal forma, todo el tren de fuerza queda en la zona trasera del auto. Luego, la suspensión delantera es

independiente con sistema de doble brazo; mientras que atrás es independiente con muelle helicoidal y semi-brazo de arrastre.

Es un vehículo para movernos mucho, gastar poco y llegar a nuestro destino. Su velocidad máxima está limitada a 70 km/h y la aceleración de 0 a 100 km/h no es algo que preocupe. Tiene, eso sí, un radio de giro de 3,5 m que le aporta una gran movilidad.

Los frenos no necesitan ser sofisticados. Son cuatro zapata-tambores, y el Qute monta llantas 135/70 R12.

Dentro, a manejar. Este es un auto esencial. Sus acabados son rústicos y tiene un único cuadro de instrumentos, análogo, al centro del tablero, como en los buenos tiempos. Además, hay un desempañador, toma de 12 voltios y un sistema de audio MP3 con entradas USB y auxiliar. Eso es todo.

Y ¿SON SEGUROS?

Estamos en un auto pequeño, y esto nos hace vulnerables. Eso tienen que saberlo quienes lo conduzcan. Por otro lado, al no tener grandes aceleraciones, ni altas velocidades, los riesgos son menores. Digamos que la física está a su favor.

El Bajaj Qute está configurado para cumplir las normas

europas para cuadríciclos, pero no se incluyen airbags o frenos ABS. Tiene una estructura monocasco, fabricada en acero –siendo tan pequeño, su rigidez es inmensa- e incluye además cinturones de seguridad adelante y atrás. La organización Euro NCAP realizó en abril de 2016 una prueba de choque y el resultado arrojó una calificación de una estrella, por la falta de elementos, pero la estructura del Qute se mantuvo intacta.

PRECIO Y RENDIMIENTO

El Bajaj Qute se vende en la India a unas 200.000 rupias, unos 2.800 USD. Se comercializan desde hace algunos años en Latinoamérica, donde son populares como taxis, gracias a su rendimiento de unos 30 km por cada litro de gasolina.





NUEVO MODELO GLB DE MERCEDES-BENZ YA ESTÁ EN CUBA

POR ERNESTO POSADA ESCOTO

Desde el pasado 2019 anunciábamos la próxima salida al mercado del nuevo auto GLB de Mercedes-Benz. En este 2021 ya está en Cuba, comercializado a través de la conocida Empresa MCV Comercial S.A., distribuidora autorizada de la prestigiosa marca en el país. Ahora se encuentra disponible como una magnífica opción de SUV para el sector empresarial cubano.

Como explicamos en aquel momento, el GLB (Serie 247) es el mayor SUV de la amplia familia de autos compactos a la que pertenece. Se ubica entre el GLA y el GLC. Con mayores dimensiones que el GLA, permite por primera vez incorporar hasta 7 plazas con una tercera hilera de asientos plegables en la parte trasera.

Disponible para nuestro mercado se encuentra el GLB 200 con motor de gasolina de 163 CV de potencia y 250 Nm de par. El motor M 282 de 4 cilindros longitudinales, con inyección directa, es sobrealimentado y post enfriado. Se combina para las mejores prestaciones con un cambio automático de 7 velocidades (7G- DCT). Entre muchas opciones este formidable vehículo cuenta con: DYNAMIC SELECT (para elegir entre 4 programas de conducción en función de las preferencias: Confort, Sport, Eco, Individual). También con paquete de aparcamiento con Parktronic y cámara de marcha atrás. A los conocidos AIRBAGS se suma un airbag de rodillas, el sistema PRESAFE (para adoptar medidas automáticamente antes de una inminente colisión), el conocido TEMPOMAT (acelerador manual electrónico), un avisador de pérdida de presión de inflado en los neumáticos, faros led High Performance, portón trasero con sistema EASY PACK. Lógicamente también está equipado con el sistema de información y entretenimiento intuitivo MBUX (Experiencia de usuario de Mercedes-Benz).

Otras opciones, disponibles para nuestro patio, serían el GLB 180, el GLB 200 4MATIC, el GLB 250, y el GLB 250 4MATIC. En el caso de estas dos últimas, incorporan el motor M 260 que alcanza los 224 CV de potencia. A las opcionales antes mencionadas se pueden añadir el sistema Android Auto (que permite la manipulación del teléfono desde el vehículo) y asientos de confort (conductor y acompañante). También la ya mencionada tercera hilera de asientos plegables en la parte trasera.

Sin dudas el nuevo GLB constituye una magnífica opción para las Empresas y directivos del mercado cubano. MCV Comercial S.A. además de brindar magníficos precios posibilita variantes de financiamiento a sus clientes y asegura el Servicio de Post-Venta de este vehículo y de todos los productos que comercializa, en todo el territorio nacional, mediante su Red de Talleres Concesionarios MCV Servicios.



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

EL AUTO QUE FUNCIONA CON AGUA SALADA

Nanoflowcell QUANTINO

NI GASOLINA, NI DIÉSEL, NI GAS...
NADA QUE CONTAMINE EL
MEDIO AMBIENTE, SEA INFLAMABLE O
PELIGROSO, SIMPLEMENTE AGUA DE MAR
PARA EL NANOFLOWCELL QUANTINO



POR WILLY HIERRO ALLEN

Entre tantas iniciativas para reducir la contaminación ambiental, surgió esta que rompe barreras al auto eléctrico. El Nanoflowcell Quantino no es uno más; es diferente porque acaba con los obstáculos que se argumentan para hacer popular este tipo de vehículos. Lo tiene todo a favor: potencia, velocidad, autonomía, menor tiempo de recarga, durabilidad y economía ¿Qué más se puede pedir?

Construido por Nanoflowcell, una compañía asentada en el pequeño Principado de Liechtenstein (país centro-europeo, sin costas, de 160 km cuadrados de extensión, con menos de 40 000 habitantes, donde se habla alemán y es considerado un «paraíso fiscal»), este automóvil de propulsión eléctrica fue inventado por Nunzio La Vecchia.



El Quantino, con su estilo deportivo, dispone de cuatro motores eléctricos que le dan una potencia de 136 CV, puede alcanzar una velocidad de 200 km/h y su autonomía es de 1000 km. Para recargar sus baterías, requiere tan solo de unos minutos y la durabilidad se estima en unas 50 000 h.

El combustible alternativo que utiliza es un electrolito líquido muy similar al agua de mar, que no es inflamable ni provoca emisiones y su fabricación industrial costaría unos centavos. Pero, además, diferente de otros autos eléctricos que trabajan con alto voltaje, este funciona con un sistema de 48 voltios que reduce los requisitos en materia de seguridad.

¿CÓMO FUNCIONA EL QUANTINO?

La tecnología de Nanoflowcell utiliza baterías de flujo, que se basa en que son de bi-ION, no de ion-litio. Para el proceso, se almacena agua salada en dos depósitos de 350 L que circulan por una membrana especial, la que se encarga de generar energía eléctrica. De esta manera se abastecen los cuatro motores que mueven el vehículo.

El agua salada como combustible alternativo tiene grandes ventajas, entre ellas la autonomía: recorrer más de 1000 km con una sola carga; y, luego, la rapidez de la recarga: apenas unos minutos. Tiene a su favor también el consumo: una media de entre 8 y 10 kWh/100 km ¡Vaya, más puntos a favor!

Este proyecto, que nació en 2014, tuvo su primer automóvil en 2016. En los últimos tres años, el Nanoflowcell Quantino no ha parado de mejorarse y ya tiene 350 000 km: 200 000 en carretera y otros 150 000 en el banco de pruebas. Lo que llama la atención es que en toda esta bola de kilómetros, las piezas principales no tuvieron desgaste.

Tras las pruebas, la compañía informó que solamente había sido necesario cambiar neumáticos y frenos, los cuales sufrieron desgaste en el curso de los 200 000 km recorridos por carreteras; sin embargo, tanto la membrana como las bombas eléctricas (que funcionaron durante los 350 000 km) no tenían ningún tipo de desgaste. Eso llamó mucho la atención.

Con todo, Nanoflowcell piensa que el Quantino ya puede comenzar a comercializarse y se pudo conocer que, en mayo de 2018, la compañía recibió un pedido de 25 000 unidades, a un precio en torno a los 65 000 euros cada uno.



POR JORGE ESTÉNGER WONG



Había sido su único dueño y buscaba alguien capaz de valorarlo y cuidarlo, en agradecimiento por tantos años de fiel servicio. Casi por un milagro, llegó la noticia hasta Ramoncito, como todos conocen a Ramón Ventura. Laboraba, a la sazón, en un taller automotriz –es ingeniero mecánico–, cerca de la iglesia del Padre Osorio, y cuenta el buen estado que tenía el auto, pues un aura benéfica lo había mantenido lejos de accidentes, la corrosión y otros infortunios. Como tributo, Ramoncito conserva una pegatina alegórica a la visita pastoral colocada entonces por el Padre.

Por fortuna, este automóvil tuvo una vida tranquila –hasta parroquial– y luego encontró un apasionado de los autos que habría de mejorarlo aún más. Inscrito al Club de autos clásicos a lo cubano, desde hace diez años, ha ganado varios eventos y exhibiciones, siendo referencia por su nivel de conservación.

En 1956, el Belvedere continuó como tope de gama en Plymouth. Detalles importantes fueron ofrecer la primera transmisión automática por botones de la industria; el Mayflower dejó de estar al frente como insignia; y ese año, por primera vez, Plymouth ofreció cinturones de seguridad y tiradores en las puertas, en lugar de las manillas con botón de 1955.

Nos cuenta Ramoncito que reparó el motor, con piezas que adquirió del propietario anterior y otras que se dio a recolectar pacientemente. Puedo atestiguar que suena delicioso, con suavidad y firmeza, una mágica característica de estos motores. Y, como actual propietario de un taller de reparaciones y mantenimiento especializado en sistemas de frenos, sobra decir que rectificó y reguló personalmente los del Belvedere, los originales de zapata y tambor, con servo-asistencia.

Tanto mimo ha puesto en conservar la originalidad, que hasta mantiene neumáticos 6,70 x 15 plg, la medida

Original, hasta la médula
PLYMOUTH

A FINALES DE LOS AÑOS NOVENTA, EL PAPA JUAN PABLO II REALIZÓ UNA HISTÓRICA VISITA A CUBA. EL PADRE OSORIO HABÍA DECIDIDO RETIRARSE LUEGO DE ESE EVENTO Y, ENTRE OTRAS COSAS, COMENZÓ A GESTIONAR LA VENTA DE SU PLYMOUTH BELVEDERE 1956, FIEL COMPAÑERO DE MUCHOS AÑOS

BELVEDERE
1956



Desde entonces, el Plymouth Belvedere ha mantenido una originalidad e hidalguía que lo distinguen. La carrocería no necesitó reparación, solo algunos retoques y el trabajo de pintura que hoy luce. Su vestidura se renovó y mantiene toda la cristalería original de fábrica, aun en los ventileles traseros, todo un detalle de este modelo.

exacta de fábrica. Esto es algo poco común, pues muchos dueños emplean neumáticos con diseño y configuración más modernos, en busca de mejores cualidades tractivas o, sencillamente, mejor estética. Dentro, todo está tal cual era, incluido el radio original de válvulas al vacío de fábrica. ¡Y funciona!

Motos

motos



Kawasaki Ninja ZX14R

LA DEPORTIVA MÁS POTENTE DE KAWA

POR RENÉ DUQUE-ESTRADA

Con sus 1441cc y 210CV de potencia a las 10 000rpm, la nueva ZX14R de Kawasaki se convierte en una de las motos deportivas de producción más potente del mundo. Su planta de fuerza de 4 cilindros en línea es prácticamente la misma que la ZX10R de Superbike, pero con 441cc más de desplazamiento; o sea, que se trata de un cohete sobre 2 ruedas. A pesar de su tamaño, esta gran Ninja tiene una distancia entre ejes de 1480 mm que le proporcionan un sobresaliente equilibrio para un rápido paso por curvas y excelente estabilidad en largas rectas donde es capaz de sobrepasar los 290 km/h.

El chasis es un doble viga en aluminio y acero endurecido con suspensiones completamente regulables, control de tracción de última generación con 3 modos de potencia, embrague antideslizante para mayor seguridad en las reducciones de marcha y un sistema de frenos ABS con discos lobulados semi-flotantes para garantizar la seguridad de esta mole de 264 kg. Tiene, además, un sistema de entrada de aire al motor, llamado Ram-Air, que optimiza la curva de potencia al máximo con más rapidez.

En conjunto, su diseño reafirma su condición de superdeportiva de gran carácter y personalidad; el aerodinámico frente tiene una toma de aire que va directamente al motor y a los lados un bello grupo de faroles tipo led. Las luces direccionales están insertadas en el carenado y, aunque se trata de una moto de uso personal, la comodidad del piloto ha sido cuidadosamente resuelta. Dos grandes escapes, inclinados hacia arriba, reafirman su condición de moto única. Kawasaki ofrece, además de su tradicional verde Ninja, 4 combinaciones más.



Motor: **4 cilindros en línea, montaje transversal**
 Distribución: **Doble árbol, 16 válvulas**
 Diam.x carrera: **84 x 65mm**
 Desplazamiento: **1441cc**
 Potencia: **210CV a 10000 rpm**
 Embrague: **Antideslizante multidisco en aceite**
 Cambios: **6 velocidades**
 Chasis: **Doble viga en aluminio y acero**
 Suspensiones: **Horquilla invertida con barras de 43mm**
Trasera monoamortiguador de gas tipo Uni-Trak
 Frenos: **Doble disco de 310mm, trasero simple de 250mm**
 Neumáticos: **120/70-17 y 190/50-17**
 Longitud total: **2 169mm**
 Peso: **264 kg**
 Dep.combustible: **22 L**

Eléctrica CAFÉ RACER

LA ELECTROMOVILIDAD EN LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS BUSCA DESTACAR, PODEMOS ENCONTRAR MOTOS ELÉCTRICAS VELOCES, CON 300 O MÁS KM DE AUTONOMÍA, FUTURISTAS, ATRACTIVAS, RARAS Y HASTA CON IMAGEN RETRO



POR MARVIN DÍAZ VALDÉS

OxONE es un producto de la empresa española OX Motorcycle. Una moto eléctrica con sistema de inteligencia artificial ELISA que le permite sincronizarse con el smartphone del conductor para mejorar su experiencia y seguridad en la vía, al reflejar el trayecto y la información personalizada del vehículo. Incluye sensores 360° que en teoría avisan al conductor si los vehículos que se acercan representan una amenaza, además de integrar el habitual GPS, estadísticas de consumo, conducción y asistencia técnica las 24 hr.

El diseño, combinación de contemporáneo con vintage, remonta al estilo café Racer de los 60, evidentes en su faro redondo y protagonista en el frente, en sus pequeños faros redondos en la parte posterior, todos con tecnología Led, la morfología del ancho asiento y el falso tanque de combustible. La carrocería: sencilla, elegante y moderna, sin muchos detalles, con contraste muy marcado, es de aluminio, lo que la hace una moto liviana que pesa 140 kg.

La velocidad máxima, gracias a su motor de 8 Kw de potencia o 11 CV, es de 110 km /h y su autonomía de 100 km. Cuenta con dos módulos de baterías de 14 kg, 72 V/30 Ah cada uno, con un tiempo de carga de solo 2 horas. Incorpora sistema de frenado CBS para garantiza la reducción de la distancia de frenado gracias a que regula la presión de frenado en cada rueda.

Circulará por Europa a finales de 2021 y su precio es de 5200 euros más 150 euros por la reserva que comenzaron en enero.

«La OX One es un producto robusto, fiable y representativo del concepto por el que apostamos». Adrián Gonzales, CEO de OX Motorcycle.

Cambié mi querida **Jawa**,
por esta maravillosa

moto GUZZI

POR WILLY HIERRO ALLEN
FOTOS: REBECA VALDÉS

De cómo Julio Vizcaíno consiguió «rodar en el sueño de su vida» trata esta primera historia. Julio, un artista plástico (o modestamente como suele llamarse a sí mismo: artesano), que tiene su mesa de exhibición y venta en la Marina Gaviota del balneario de Varadero, es, además, uno de esos motociclistas de pura cepa.

También es una persona emprendedora a quien las dificultades no logran vencerle. De pequeño amó tanto la motocicleta como al arte y consiguió hacer de ambas su felicidad. Con la motocicleta tuvo contacto desde niño porque su papá disponía de una Berjovina, 50 cc, de aquellas producidas en las exrepúblicas soviéticas del Báltico.

En la Berjovina de papá obtuvo su licencia de conducción en 1987 y con el tiempo él también tuvo su propia Berjovina. Luego compró un Karpati, 50 cc (también soviético), hasta que se hizo de una Jawa, 350 cc, la cual reparó y utilizaba porque Julio vive en Matanzas y trabaja en Varadero, así que un vehículo propio es importante.

Los motociclistas de pura cepa viajan, y Julio... viaja; y no solo de Matanzas a Varadero

JULIO VIZCAÍNO SABE DE MOTOS DESDE SU INFANCIA: SU PAPÁ TENÍA UNA PEQUEÑA BERJOVINA SOVIÉTICA. LA SUYA ES DE LA MARCA MOTO GUZZI... AQUÍ HAY DOS HISTORIAS

(y viceversa). En uno de ellos por Santiago de Cuba, encontró esta Moto Guzzi, olvidada y maltrecha, parqueada. Su dueño, un antiguo oficial de la Policía Motorizada, la había adquirido al jubilarse. Era antes, la moto en que él trabajaba.

Julio quedó encantado con aquella Moto Guzzi, modelo Ambassador, 750 cc, del año 1968. Se marchó de Santiago pensando en ella. Al cabo de un tiempo, volvió a hablar con el dueño: «te cambio mi Jawa, en muy buen estado, por tu descalabrada Moto Guzzi». Aceptado el cambio, viajó a Santiago de Cuba en Jawa y volvió en Moto Guzzi.



Pero antes, para probar su Moto Guzzi, Julio se fue a Baracoa y subió por el viaducto de La Farola. ¡Qué felicidad gozar del empuje del motor de 750 cc, loma arriba, rumbo a la primera villa fundada por España, en Cuba! De vuelta a Matanzas, tras una semana de viaje, el embullo le llevó a reparar y pintar su Moto Guzzi.

Conoció a Julio durante las inscripciones del XV Rally de Regularidad, Copa Castrol, que organiza el Club de Autos Clásicos y Antiguos «A lo cubano». Es miembro de LAMA (Latin American Motorcycle Association), en su Capítulo Habana. ¿Aún le cabe duda de que a Julio le encanta viajar en moto?

LA OTRA HISTORIA

El 15 de marzo de 1921 nació en Génova la Società Anonima Moto Guzzi, fundada por Giorgio Parodi y sus amigos Carlo Guzzi y Giovanni Ravelli, todos compañeros de la «Regia Aviazione», «para la fabricación y venta de motocicletas». El águila con las alas desplegadas del logotipo de Moto Guzzi era la del escuadrón aéreo en el cual sirvieron todos durante la I Guerra Mundial.

A fines de los años 60, Moto Guzzi, ya asentada en Mandello del Lauro, creó el motor bicilíndrico en V a 90° (el de la moto de Julio), destinado a convertirse en símbolo de la marca. Con este propulsor, se fabricaron las motos que hoy día son los hitos de Moto Guzzi. El modelo Ambassador, así como su compañero Eldorado, estaban equipados con motorizaciones de 850 cc.

Se comercializaron en el mercado estadounidense y, en una versión más estándar de 750 cc, se vendieron a otros clientes. Entre ellos Cuba, que las compró para su Policía Motorizada. Una de aquellas es la Moto Guzzi de Julio. Para esta marca italiana, el motorista de EE. UU. es muy importante, baste decir que allí hay 52 Moto Clubs Guzzi.

Desde el 30 de diciembre de 2004, Moto Guzzi es parte del Grupo Piaggio, líder europeo de vehículos a motor de dos ruedas y está entre los principales fabricantes mundiales del sector motociclístico.

La historia de Moto Guzzi la podemos ver en sus triunfos deportivos: 15 títulos en el Campeonato Mundial de Motociclismo (350 y 500 cc) en solo nueve años, entre 1949 y 1957, en que se retiró de las competiciones y 11 victorias en el Tourist Trophy de la Isla de Man.

CARGA.

WINGSOAJE

y pasaje



CHINA MUESTRA

el nuevo tren MAGLEV

que «volará» a **600 km/h**

LA COMPAÑÍA CHINA RAILWAY ROLLING STOCK CORPORATION PRESENTÓ SU NUEVO TREN MAGNÉTICO MAGLEV, EL CUAL SERÁ CAPAZ DE ALCANZAR LA INCREÍBLE VELOCIDAD DE 600 KM/H

POR FERNANDO COLLADO RODRÍGUEZ

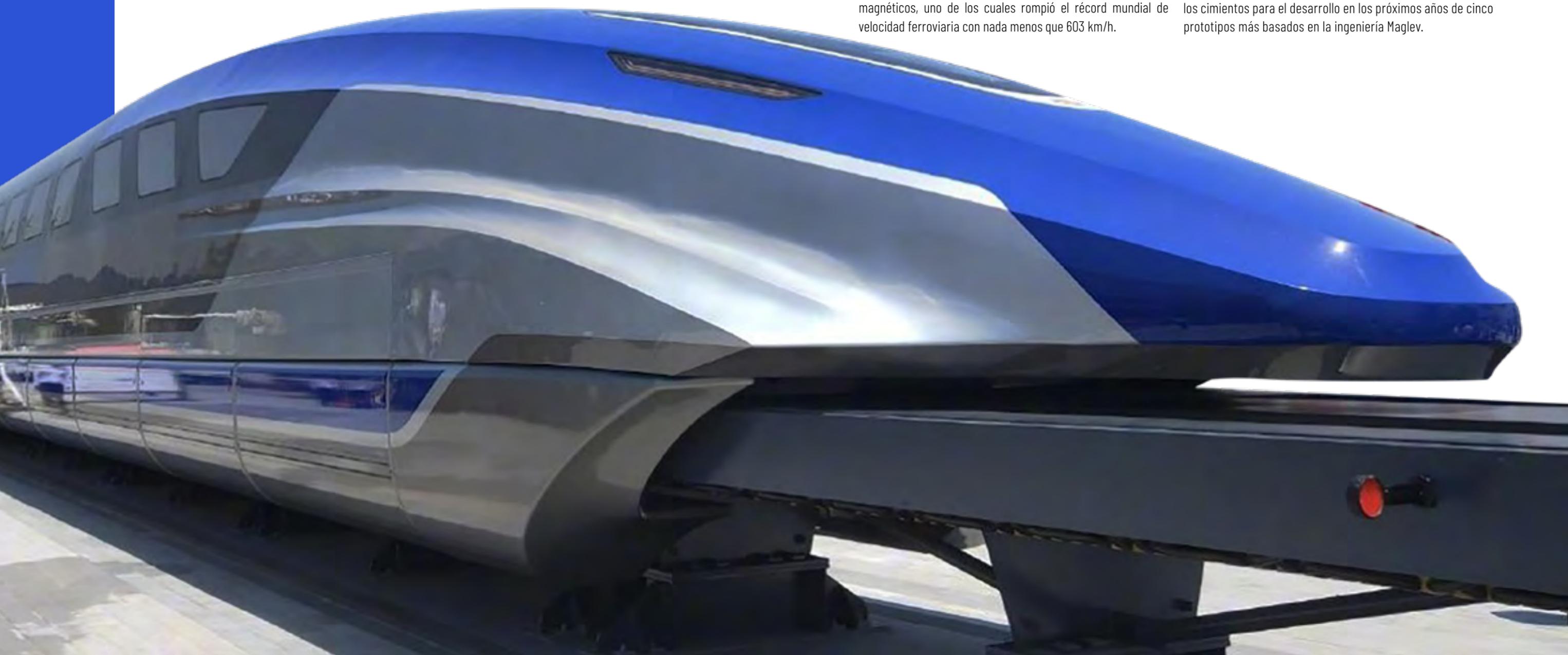
Recientemente, la compañía CRRC, gigante del transporte ferroviario a nivel mundial, presentó su nuevo prototipo de tren con tecnología "Maglev" o levitación magnética. Esta tecnología se basa en el empleo de numerosos imanes que hacen levitar al tren e impulsarlo sin fricción sobre la pista, lo que le permite alcanzar una mayor velocidad.

En China esta tecnología es bien conocida, pues ya existen trenes comerciales que viajan a más de 400 km/h. Incluso, en Japón también se pueden encontrar estos peculiares trenes magnéticos, uno de los cuales rompió el récord mundial de velocidad ferroviaria con nada menos que 603 km/h.

El primer sistema comercial con tecnología Maglev chino entró en operación en 2002 y posee un tramo de 30 km entre el aeropuerto de Shanghai Pudong y el centro de la ciudad, donde se registran velocidades de hasta 430 km/h, convirtiéndolo en el sistema comercial maglev más rápido del mundo.

Los responsables del proyecto se muestran optimistas ante el impacto que puede tener la introducción de estos trenes en el panorama turístico de China. Según afirma Ding Sansan, ingeniero de CRRC, «hoy día hacer la ruta Beijing-Shanghai representa unas 5,5 h en tren de alta velocidad o 4,5 h en avión, con el nuevo Maglev este tiempo será de aproximadamente 3,5 h.»

El tren lleva tres años de investigación, es ligero y cuenta con un diseño de alta resistencia, lo cual garantiza los cimientos para el desarrollo en los próximos años de cinco prototipos más basados en la ingeniería Maglev.



Así luce la Volkswagen

LA CAMIONETA ALEMANA VOLKSWAGEN SAVEIRO RECIBIRÍA UN REDISEÑO COMPLETO, CONTANDO POR PRIMERA VEZ CON VERSIONES CON DOBLE CABINA, PARA HACER FRENTE A LA NUEVA FIAT STRADA

SAVEIRO



POR ARIEL B. COYA

Aunque la crisis del coronavirus lo haya trastocado todo, Volkswagen sigue a pie de obra en varios proyectos y mientras el concepto Tarok continúa en proceso de desarrollo, también alista otra de sus apuestas para el segmento de las pick-ups compactas: la nueva Saveiro.

El modelo actual del fabricante alemán deriva del VW Gol, pero al parecer su próxima generación recibirá un rediseño radical para conservar su pegada en un segmento cada vez más competitivo: con un frente similar al del Volkswagen Nivus y una zaga que remite a lanzamientos recientes como el T-Cross.

De momento, vale aclararlo, la marca no ha revelado información ni imágenes oficiales de la nueva Saveiro, pues lo que circula en las redes son unos bocetos del diseñador brasileño Jonathan Machado que, sin embargo, muestran cómo podría verse el exterior de esta camioneta.

Aun así, un simple vistazo basta sorprender con el hecho de que la Volkswagen Saveiro podría ofrecer por primera vez versiones con doble cabina y cuatro puertas. Una configuración que, dicho sea de paso, no es fortuita teniendo en cuenta que un rival directo como la nueva Fiat Strada acaba de implementarla.

Basada en la plataforma MQB del consorcio germano, la emblemática pick up de la categoría chica contaría con dos variantes: una de trabajo, denominada Robust y con cabina simple; y otra con tintes más recreativos, bajo el apellido Cross.

A nivel mecánico, es probable que la primera disponga del conocido bloque naftero 1,6 L de 16 válvulas y 100 CV, mientras que la Cross utilizaría un motor 1.0 TSi o un 1,4 de la misma familia, si bien habría que esperar todavía que el proyecto madure, pues se estima que la futura Saveiro solo estaría lista a fines de 2021 o comienzos de 2022.

BelAZ 75710

es hoy el camión más GRANDE DEL MUNDO

EL BELAZ 75710 RUSO ES EL CAMIÓN MÁS GRANDE JAMÁS CONSTRUIDO, LUEGO DE AÑOS DE DOMINIO OCCIDENTAL. SU CAPACIDAD Y TECNOLOGÍA ESTÁ SOBRE SUS COMPETIDORES



POR JORGE ESTÉNGER WONG

En 2013 la rusa BelAZ dio un golpe de autoridad con este colosal camión que presenta ahora interesantes adelantos. Es un camión minero, clase ultra, y con sus 450 t métricas de capacidad de carga es el más grande del mundo, superando al mítico Caterpillar 797, de 1998.

DISEÑO DEL BELAZ 75710

El BelAZ 75710 mantiene la configuración convencional de dos ejes que ha primado en este tipo de vehículos hasta ahora, pero introduce la novedad de utilizar llantas dobles en cada rueda. Esto se traduce en mayor agarre, menor desgaste, mayor fiabilidad.

Para cargar más, hay que tener mayor capacidad y para eso se necesita ser grande: y el BelAZ es grande. Mide 20,6 m de largo, 8,16 m de alto y 9,87 m de ancho. Es un monstruo descomunal con una estructura impresionante, única en su clase.

Es que, a diferencia de modelos anteriores, el BelAZ 75710 todavía puede crecer. Resulta que su caja tiene, relativamente, poca profundidad. De

modificarse esta cota, el volumen disponible para recibir carga aumentará. Por supuesto, probablemente, habrá que modificar la estructura para soportar ese incremento y también garantizar el comportamiento dinámico del vehículo.

CARACTERÍSTICAS DEL BELAZ 75710

El BelAZ 75710 tiene tracción a las cuatro ruedas, las cuales también son directrices, con un radio de giro de 20 m. Tiene dos motores diésel de 65 L, 16 cilindros que generan 4600 CV. Ambos están acoplados a una transmisión electromecánica Siemens MMT500. Este conjunto incorpora ahora, la muy conveniente y novedosa variante de poder desconectar uno de los motores en caso de no ser necesario, algo muy importante si consideramos que el consumo de cada motor del BelAZ 75710 es de 198 g/kwh.

La capacidad tractiva es tal que el camión sostiene una velocidad de 40 km/h —la máxima del Caterpillar 797— a plena carga y en una pendiente de 9°. Nominalmente, puede alcanzar hasta 64 km/h de velocidad máxima.



EMCARGA

Empresa de Cargas por Camiones



LIDERA LAS CARGAS

SERVICIOS
a personas naturales y jurídicas

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



PRESTAMOS SERVICIOS
EN TODA CUBA

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

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

 leticia@emcarga.transnet.cu



www.emcarga.transnet.cu

Cuba, naufragios y tesoros: los BARCOS HUNDIDOS POR DESCUBRIR

¿QUÉ MISTERIOS ESCONDEN LAS AGUAS QUE RODEAN LA MAYOR ISLA DE LAS ANTILLAS? CUBA, NAUFRAGIOS Y TESOROS, UN TRINOMIO QUE NO PERTENECE AL PASADO DE PIRATAS

POR CARLOS ALEJO

La Habana fue el centro del monopolio comercial que ejerció España sobre sus colonias por casi 400 años, razón por la cual los mares adyacentes a Cuba constituyeron ruta obligatoria para los buques que transportaban las riquezas del Nuevo Mundo hacia la península ibérica.

Ese ingente tráfico ocasionó durante siglos naufragios en las costas caribeñas y atlánticas de la Isla, fruto de los huracanes, el mal tiempo y la siempre presente acción de corsarios y piratas. Los tesoros perdidos junto a los barcos esperan, en su mayoría, ser descubiertos; y aunque las leyendas atribuyan los naufragios a ataques piratas -envueltos en un velo de romanticismo- estos solo provocaron el 1,4 % de los naufragios frente a un 91,2 % de causas meteorológicas.

Según los datos más actuales suministrados por el Ministerio de Cultura del Reino de España, se calcula una cifra de 681 barcos hundidos en la región del Caribe durante su dominio americano. El primero fue la Santa María (la misma que trajo a Colón cuando «descubrió» sus Indias Occidentales) y culmina con la escuadra del Almirante Cervera, hundidos en Santiago de Cuba en 1898.

Existen indicios arqueológicos solamente del 23 % de los naufragios documentados, razón por la cual se presume que cientos de pecios, con valiosos cargamentos, esperan aún ser encontrados.

CUBA PROBABLEMENTE ESTÉ RODEADA DE ORO

Cuba, sus islas y cayos adyacentes es la zona donde más naufragios españoles se han podido identificar, 243 pecios para ser exactos, por lo que es muy probable que ricos cargamentos de oro y plata, en lingotes y monedas, piedras preciosas como las esmeraldas, entre otros objetos de inconmensurable valor histórico y cultural, se hallen todavía bajo las aguas que rodean la plataforma insular.

Muchos son los naufragios famosos cerca de Cuba. Aunque el primer naufragio español en costas americanas fuera un poco alejado de las costas cubanas y cerca más bien de La Española: la nao *Santa María*, el día de navidad de 1492, si se pueden contar el de la nao *Santa María de San Vicente* en 1592, *Nuestra Señora del Juncal* en 1631, nave insignia de la flota de Nueva España, y el galeón *Santísima Trinidad* en 1711 que se hundió a solo 24 km de La Habana.

Los datos proporcionados por el «Inventario de naufragios españoles en América» incluyen las posibles ubicaciones de cada pecio, el nombre de la nave, el tipo de barco, el nombre del capitán, el armamento y la carga embarcada, así como la tripulación y los pasajeros, lo que inflama la imaginación de los cazadores de tesoros en el Caribe ante la posibilidad real de un descubrimiento de grandes tesoros aún escondidos por el mar.

Boom

SERÍA EL AVIÓN COMERCIAL MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

QUE EL CONCORDE Y EL TU 144 NO VUELEN, NO SIGNIFICA QUE LA AERONÁUTICA HA RENUNCIADO A LOS AVIONES SUPERSÓNICOS DE PASAJEROS. AHORA SE DISEÑA, ENTRE OTROS, EL BOOM, UN AVIÓN MÁS RÁPIDO QUE SUS DOS Y ÚNICOS PREDECESORES CON EL COSTO DEL PASAJE A BORDO MÁS BARATO. ¿CÓMO SERÁ EL BOOM SUPERSONIC?



POR WILLY HIERRO ALLEN

La aviación comercial quedó desilusionada con los primeros intentos para poner en práctica los aviones de pasajeros supersónicos. El Concorde voló entre enero de 1976 y diciembre de 2003, y el TU-144 de diciembre de 1975 a junio de 1978. Finalmente ambos han terminado en tierra como elementos de exhibición en museos.

Pero el sueño de un avión más rápido que el sonido que acorte el tiempo de vuelo en las largas distancias, no murió. Y Blake Scholl, un ex-funcionario de Amazon, fundador y director ejecutivo de Boom, la empresa que realiza el proyecto, en Denver, Colorado, Estados Unidos, se ha propuesto fabricar ese avión supersónico.

Tras lanzarse el proyecto, Virgin Galactic (de Virgin Group) adquirió la opción para las primeras diez aeronaves el pasado diciembre (2016). Y se comenta que, actualmente, se han recibido 76 pedidos de cinco aerolíneas, cuyos nombres no se dieron a conocer.

¿SUPERSÓNICO DE PASAJEROS?

A bordo del Boom volaríamos los 5 600 km entre Nueva York y Londres en solo 3 h y 15 min (ahora ese viaje tarda 7 h), viajaríamos de San Francisco (California) a Tokio en 5 h y 30 min (ahora tarda 11 h) y de Los Ángeles a Sidney (Australia) en 6 h y 45 min (hoy se demora 15 h).

No se asombre porque la velocidad del Boom Supersonic sería de Mach 2.2 (o sea: más de dos veces la velocidad del sonido y unas de 2.6 veces mucho más rápido que cualquier otro avión comercial que conozcamos).

El precio del pasaje de ida y vuelta Nueva York-Londres, costaría 5 000 dólares, lo cual sería muchísimo más barato que el que se pagaba en el Concorde (unos 20 000). Y aunque no es asequible a un viajero eventual, resulta una ganga para los altos ejecutivos del mundo de los negocios, en donde dicen que el tiempo es oro.

¿CÓMO SERÁ?

Se han realizado bocetos de unos 30 diseños, donde prima la aerodinámica moderna, los compuestos de fibra de carbono y la más reciente tecnología de motorización. A todo eso hay que sumar una estrategia de negocios muy inteligente.

Para reducir el peso, el avión estará hecho de un compuesto de fibra de carbono en lugar del tradicional aluminio. Sus alas surgen desde abajo de la cabina y ocupan prácticamente ambos laterales del avión, sus motores son turbo-fan, silenciosos y considerablemente eficientes.

Los asientos serán confortables, similares a los de primera clase, y no habrá lujosas camas para recostarse. Solo serán 55 plazas, lo cual hará que sea más fácil de llenar que el Concorde, de 100 asientos. Las butacas estarán colocadas en dos filas de un solo asiento, para que todos tengan su puesto con acceso al pasillo y a la ventana.

Se prevé que este avión debe volar a 60 000 pies (unos 20 000 m) de altura. A tal altitud, cada pasajero podrá ver, desde su ventanilla, la curvatura de la Tierra.

¿CUÁNDO VOLARÁ?

Está previsto que el Boom Supersonic podría hacer sus primeros vuelos de prueba a finales de 2018, ya ha pasado los test de rendimiento y seguridad necesarios para que inicie su construcción y consiguieron los 33 millones necesarios para fabricar y hacer volar la unidad de prueba. Se piensa que los primeros pasajeros podrían cruzar el Atlántico a velocidad supersónica antes de 2023.

El proyecto del Boom Supersonic cuenta con el apoyo del multimillonario británico Richard Branson, fundador de Virgin Group, una empresa que hoy está trabajando para enviar los primeros turistas al espacio.

Se sabe que Blake Scholl ha reclutado a ex-empleados de la NASA, así como de Boeing y de Lockheed, al tiempo que el astronauta Mark Kelly es uno de sus asesores y que Virgin Galactic le proporcionará los servicios de ingeniería, diseño y fabricación, pruebas de vuelo y operaciones.

EXCELENCIAS
DEL MOTOR

148-01/2006

EXCELENCIAS
DEL MOTOR

148-01/2006

EXCELENCIAS
DEL MOTOR

148-01/2006

HISTORIA

historia

PATHFINDER:
el explorador de NISSAN
Una belleza clásica:
Cadillac Fleetwood Eldorado
Karting:
deporte para todas las edades



206

...una neles
...ua 1: R 26 de Renault.

EXCELENCIAS
DEL MOTOR

KARTING

Pasado el Ecuador
de la temporada

2006

MEMORIAS 15 AÑOS DE EXCELENCIAS DEL MOTOR

POR LORIET GÓMEZ MEJÍAS



26 de febrero de 2006

Aparece el número 0 de *Excelencias del Motor*, insertado dentro de su revista madre: el número 8 de *Excelencias* Edición Especial Cuba que fuera presentado ese día en el VIII Festival del Habano.



septiembre de 2006



Excelencias del Motor estrena su página web y seguidamente su periódico digital. Hoy Motor es un producto que cuenta con una salida bimestral de más de 100 páginas en cada número, un periódico semanal y una página web con actualización diaria y más de 20 000 visitas semanales. Asimismo, se encuentra activa y en constante diálogo con sus lectores en las redes sociales.

En un auto Clase E de Mercedes Benz, *Excelencias del Motor* descubre el sur de Santiago de Cuba con motivo del 500 aniversario de la ciudad. Desde la edición 0, cada número presenta una prueba de manejo con los autos nuevos que llegan a Cuba. De esta manera Motor ha rodado por toda la Isla, desde la Punta de Maisí hasta el Cabo de San Antonio, en los últimos modelos de FIAT, Peugeot, Citroën, Audi, Geely, MG, Volkswagen, Renault, Hyundai... Siempre con un mensaje positivo, como el más reciente: «Si bebe, no maneje», de Havana Club International S.A.

2015



2006-2019



Motor ha tomado por asalto cada edición de la Feria Internacional de La Habana (FIHAV), justo en el pabellón 8 A, donde se reúnen los amantes de las dos y cuatro ruedas para, mediante exposiciones, presentaciones, juegos de participación y mucho más, disfrutar y defender la historia del mundo motor.

Entre un atractivo ambiente, en el Pabellón 25 del recinto ferial Expocuba, se desarrolló el I Salón *Excelencias del Motor*, con la exhibición de autos y motos clásicos, autos y motos modernos, y autos deportivos y tuneados, categorías premiadas en el evento inaugurado por José Carlos de Santiago, presidente del Grupo *Excelencias*.

junio de 2018



2007



Colabora con la organización del X Aniversario del Club de Motos Inglesas de La Habana. Este sería su primer gran evento.

Varios autos, motocicletas y camiones hicieron gala de sus capacidades y conservación en el II Salón *Excelencias del Motor*. El evento acogió a más de 2000 personas y unos 40 vehículos dentro de la sala expositora. Se incluyó la presentación de libros, competencia de habilidades y conferencias especializadas.

abril de 2019



2008



Durante la carrera internacional de motociclismo en Varadero, *Excelencias del Motor* fue designada como safety-car. Asimismo, estuvo entre los impulsores del inicio del motociclismo infantil en el circuito de El Salado.

Varios clubes de motos eléctricas de La Habana acompañaron a *Excelencias del Motor* en la 1.a Ruta E por la movilidad limpia. El punto de confluencia fue el parque Metropolitano, donde se realizaron diversas actividades en beneficio de la conservación y cuidado del medio ambiente.

enero de 2020



2009



Excelencias del Motor participa como colaboradora en la organización del Rally de Regularidad del Club de Autos Antiguos «A lo cubano», Copa Castrol, la carrera de automóviles más importante del país.

El navegante español Álvaro de Marichalar arriba a La Habana en su moto acuática Numancia para saludar el 500 aniversario de la ciudad, coincidente con la primera circunnavegación del mundo. *Excelencias del Motor* fue a su encuentro y dio cobertura especial durante su estancia en tierras cubanas como parte de su expedición de darle la vuelta al mundo en moto acuática.

marzo de 2020



2010



La Federación de Kartismo de Cuba premió a *Excelencias del Motor* por su apoyo. El karting era el evento del deporte automovilístico más popular en esa época y allí estaba Motor: primero como periodistas y, luego, con carpa e invitados incluidos.

Debido a la situación sanitaria provocada por la pandemia del coronavirus, *Excelencias del Motor* comienza a circular en formato digital que, además de las acostumbradas novedades, ofrece mayor interactividad a sus lectores y permite un mejor diálogo con los diferentes formatos del producto, sobre todo su página web www.excelenciasdelmotor.com

Diciembre de 2020



2014



Excelencias del Motor concedió a Ernesto «Quico» Dobarganes su primera nominación y galardón a los Premios *Excelencias*, distinción que cada año el Grupo *Excelencias* otorga a personalidades o instituciones por su quehacer en la sociedad o país respectivo. Otros galardonados por Motor han sido BDC Internacional S.A.; Ayman Makram, de MCV Comercial S.A.; Castrol Cuba S.A.; Aguas de La Habana y Domingo Alonso S.L.; Milton Díaz Canter; Carlos Hernández Luján; Lorenzo Verdecia Espinosa; Campaña «Si bebe, no maneje», de Havana Club Internacional; Club Moto Eléctrica Cuba (MEC); y Club de Autos Antiguos «A lo cubano».

Excelencias del Motor participó, convocada por el Club Moto Eléctrica Cuba (MEC), en una magnífica jornada ambientalista por el Día Mundial del Medio Ambiente.

junio de 2021



LA RUTA DE LA VIRGEN EN UN PEUGEOT 2008



TEXTO Y FOTOS: WILLY HIERRO CAVEDA

El Peugeot 2008 es un modelo difícil de ubicar en un segmento específico, porque aunque tiene aspecto de todo terreno y su altura sobre el suelo es mayor que la de un coche convencional, nos parece más un turismo con cualidades para adentrarse en caminos no asfaltados. Este será nuestro auto a prueba. Por otra parte, la Basílica Santuario de Nuestra Señora de la Caridad del Cobre, ubicada en el municipio El Cobre, de la oriental provincia Santiago de Cuba, nuestro destino.

No será un recorrido fácil porque nuestra intención es hacer la Ruta de la Virgen, que según la leyenda fue hallada en la bahía de Nipe, provincia Holguín, hace más de cuatrocientos años. Entonces, nuestro auto a prueba puso el morro rumbo este, camino a la nororiental provincia holguinera y desde allí adentrarnos en los mitos y leyendas referentes al hallazgo de la patrona de Cuba.

Para llegar a Holguín tomamos la Autopista Nacional y luego la Carretera Central. En ese trayecto, el Peugeot 2008 se comportó de maravillas, aunque



la carretera, en algunos tramos, no estaba en buen estado. En ese sentido fue de gran ayuda las llantas de aleación de 16 plg de diámetro calzadas con neumáticos de perfil alto 205/50 R16.

Nuestro equipo en este viaje se conformó de cuatro personas y tanto los que ocupamos las plazas delanteras como los de las traseras sentimos las bondades de su

amplio interior, a pesar de que es un modelo que deriva del Peugeot 208 y que solo alcanza 4,16 m de largo. También es dadivoso el maletero (teniendo en cuenta su categoría), con una capacidad total de 338 L con las dos filas de asientos disponibles.

El propulsor es un L4 de 1,6 L de desplazamiento, doble árbol de levas en cabeza, cuatro válvulas por cilindro e inyección directa que genera una potencia de 120 CV a 6 000 rpm y un par motor máximo de 160 Nm a 4 260 rpm. La transmisión es manual de cinco velocidades con tracción delantera.

Desde La Habana hasta la ciudad de Holguín recorrimos poco menos de 800 km, a una velocidad en carretera que osciló entre 80 y 120 km/h. Al motor nunca lo pasamos de 3 500 rpm en quinta para un consumo promedio de 7,0 L/100 km. Llegamos a la ciudad holguinera en la tarde y de inmediato nos dimos a la tarea de visitar las principales iglesias católicas para investigar sobre el hallazgo y ruta de la Virgen de la Caridad hasta llegar al santuario donde hoy la veneran miles de cubanos. Todos coincidían en que apareció en la bahía de Nipe, que donde primero se veneró fue en Barajagua y que luego fue trasladada hasta El Cobre. Pero de cómo llegó a Barajagua y después a El Cobre hay disímiles historias. Luego de nuestra investigación y recorrido le contaremos la que a nuestro juicio se acerca a la realidad.

Este es un resumen de la historia contada por Juan Moreno (el niño negrito que junto a los dos indios encontró la virgen en el mar) a los 85 años y bajo juramento eclesiástico, un documento encontrado en el Archivo de Indias de Sevilla por el sabio cubano Leví Marrero, bajo el título Audiencia de Santo Domingo, legajo 363.

«Dijo que sabe este declarante que siendo de diez años de edad fue por ranchero a la Bahía de Nipe, en compañía de Rodrigo de Hoyos y Juan de Hoyos, que los dos eran hermanos e indios naturales, los cuales iban a coger sal y habiendo ranchado en Cayo Francés que está en medio de dicha Bahía de Nipe para con buen tiempo ir a la salina, estando una mañana la mar en calma salieron de dicho Cayo Francés. Embarcados en una canoa para la dicha salina y apartados de dicho Cayo Francés, vieron una cosa blanca sobre la espuma del agua que no distinguieron lo que podría ser, y acercándose más les pareció pájaro y ramas secas. Dijeron dichos indios, parece una Niña, y en estos discursos, llegados reconocieron y vieron la imagen

de Nuestra Señora de la Virgen Santísima, con un Niño Jesús en los brazos sobre una tablita pequeña, y en dicha tablita unas letras grandes las cuales leyó dicho Rodrigo de Hoyos y decían: "Yo Soy la Virgen de la Caridad", ... Y en esto llenos de gozo y alegría, cogiendo solo tres tercios de sal se vinieron para el Hato de arajagua donde estaba Miguel Galán, Mayoral de dicho Hato y le dijeron lo que pasaba, de haber hallado a Nuestra Señora de la Caridad».

Lo cierto es que en todo el relato de Juan Moreno nunca se mencionó otro cayo donde ellos hicieran estancia que no sea cayo Francés, luego bautizado como cayo Obispo. Pero también no es menos cierto que lo que ahora se conoce como playa Morales es un punto mediador entre cayo Obispo, cayo La Virgen (hoy siempre accesible desde playa Morales por tierra) y las desembocaduras de los ríos Nipe y Centeno (río Salado). Según la mayoría de los historiadores, la canoa en la que fueron a buscar sal los hermanos Hoyos y Juan Moreno partió del río Barajagua, que desemboca en el río Nipe y este en la bahía homónima. Una tormenta los hizo ranchear en cayo Francés y luego de la calma fueron por la sal y encontraron la imagen. Esta es una buena razón para que El Paisaje Cultural del Cobre y los sitios nombrados del camino



de la imagen de la Virgen de la Caridad del Cobre –tales como Cayo La Virgen y Barajagua– han sido declarados Monumento Nacional de la República de Cuba.

En la mañana salimos de la capital holguinera por la carretera de Mayarí rumbo a Barajagua. Allí, a escasos metros de la calle, se levantó un templo (aún sin terminar) y en sus predios se levanta una inmensa imagen de la Virgen de la Caridad del Cobre. Tuvimos la suerte de conversar con Ruth Sayas Ávila, responsable del templo. Ella nos comentó que la construcción data de dos años atrás, cuando se conmemoró el 400 aniversario del hallazgo de la Virgen. Además, fue la que nos orientó cómo llegar a playa Morales desde Cueto y luego tomar la Ruta de la Virgen al pasar por Barajagua, Alto Cedro, Mella (antiguo central Miranda), Palma Soriano y El Cobre, un recorrido que frisa los 115 km.

Llegar a playa Morales es una verdadera aventura, nos adentramos campo traviesa por un camino de tierra en el que no vimos ningún otro automóvil transitar, solo nos topamos con dos carretones tirados por caballos. Los del primer carretón nos desorientaron por no ser de la zona y los segundos, conocedores del camino, sí nos dieron esperanzas. Así, en plena tensión, avanzamos por trillos donde apenas cabía el Peugeot 2008 que solo tiene un ancho de 1.74 m. Luego lagunas a diestra y siniestra y finalmente, después de casi una hora de recorrido, llegamos a la costa norte, a la bahía de Nipe, a playa Morales, al cayo de La Virgen: al lugar exacto. A pesar de no haber nada, ningún señalamiento, desde ahí se divisa con total nitidez Cayo Obispo. Es una vista única, donde la naturaleza se vistió de largo y se mezcló, en ese instante, con la satisfacción de llegar a una meta que por momentos nos pareció inalcanzable.

Fueron 10 km hacia dentro y 10 km de regreso desde que dejamos el asfalto, un total de 20 km monte adentro donde el Peugeot 2008 se portó a la altura del mejor de los todoterrenos. La versión que probamos tiene el sistema Grip Control, que adapta el funcionamiento del control de tracción y varía la distribución de par entre las ruedas motrices para poder avanzar sobre superficies con poca adherencia. Tiene cinco modos de funcionamiento: Normal, Nieve, Barro, Arena y ESP Off, seleccionables mediante un mando giratorio ubicado en la columna central, tras la palanca de cambio. La dirección del Peugeot 2008 tiene un tacto blando en parado, la que a medida que el auto gana velocidad se pone más dura, por lo que el tacto y precisión mejoran considerablemente.

La Ruta de La Virgen tiene meta final en El Cobre, allí se inauguró el 8 de septiembre de 1927 la actual Basílica Santuario Nacional de Nuestra Señora de la Caridad del Cobre. El primer santuario se derrumbó en 1906 producto de las explosiones y excavaciones en las

minas. En el periodo de construcción del nuevo y presente santuario, específicamente el 24 de septiembre de 1915, veteranos de la guerra de independencia le escriben al Papa Benedicto XV para que coronase a la Virgen de la Caridad como Patrona de Cuba.

El 10 de mayo de 1916 se recibe la respuesta afirmativa del Papa para que se corone la Virgen, pero no fue hasta que el 24 de enero de 1998 el Papa Juan Pablo II coronó personalmente a la Virgen de la Caridad en la plaza Antonio Maceo de la ciudad de Santiago de Cuba. El actual Santuario del Cobre es uno de los sitios religiosos más venerados por el pueblo cubano, al que acuden unas 500 personas cada día.

El regreso lo hicimos por la Carretera Central hasta Bayamo y luego tomamos la carretera que une Bayamo con Las Tunas y que se incorpora a la

Central. En Taguasco nos incorporamos a la Autopista Nacional hasta entrar en La Habana después de recorrer 1 850 km. En todo el trayecto nuestro Peugeot 2008 se comportó impecable: excelente puesto de conducción (elevado y de amplia visibilidad), eficiente motor que responde al acelerador desde bajas revoluciones, amplio habitáculo y maletero (comparado en su segmento). Aunque en nuestra prueba rodó fuera del asfalto sin contratiempos, nunca lo llevamos a situaciones donde fuese imprescindible el bloqueo de diferencial.

Excelencias del Motor realizó este viaje de prueba con la colaboración de la firma italiana Resigum, la agencia de viajes Excelencias Travel (a través de la cual reservamos hospedaje y auto) y Rent a Car Vía, del Grupo Gaviota.



El primer VIAJE en automóvil

BERTHA BENZ, ESPOSA DEL DR. KARL BENZ (EL INVENTOR DEL AUTOMÓVIL), REALIZÓ EL PRIMER VIAJE EN AUTO DE LA HISTORIA, CON SUS DOS HIJOS: EUGEN Y RICHARD. AQUÍ TODAS LAS INCIDENCIAS DE ESTA TRAVESÍA QUE RECORRIÓ MÁS DE 100 KM



POR WILLY HIERRO ALLEN
FOTO: EL CONFIDENCIAL / FACEBOOK

En la ciudad alemana de Mannheim, se quedaban maravillados al ver andar el coche sin caballos del Dr. Karl Benz en sus cortos recorridos por las calles, allá por 1886. Sin embargo, nadie se mostraba interesado en el sorprendente invento como para comprarlo o quererlo fabricar.

Su esposa Bertha pensaba que quizás no lo había sabido promocionar lo suficiente. El tiempo pasaba, pero nada sucedía y Karl seguía dando sus vueltas por la ciudad, hasta que un buen día se cansó de pasear en su invento, el cual, aparentemente, a nadie parecía interesarle.

¿EL AUTOMÓVIL PASARÁ INADVERTIDO?

¿Acaso la historia postergará el invento que pondrá en movimiento a la sociedad? ¿Tal vez no ha llegado

el momento de motorizar el transporte? Nada de eso, al desencanto y, tal vez un poco de desesperación de Karl, se impuso el entusiasmo y la voluntad de Bertha, quien tenía la certeza que el automóvil era algo maravilloso. ¡Era el futuro!

Pero en el verano de 1888, Karl Benz, desilusionado, resolvió tomarse unas vacaciones y salió fuera de la ciudad. El vehículo quedó inmóvil en el taller del inventor. A principios de agosto, Bertha estaba desconsolada al ver abandonado y lleno de polvo el automóvil, ya que consideraba muy importante el invento de su esposo. Y estaba dispuesta a demostrarlo.

Como quiera que ella fuera la ayudante de Karl en la construcción y puesta a punto del vehículo, decidió ponerlo a prueba en un viaje a casa de su mamá, que vivía en Pforzheim, una ciudad a más de 100 km de Mannheim.

Pero la finalidad real del viaje de Bertha no era solo visitar a su mamá, sino demostrar la utilidad del automóvil. Así, al planear la aventura, se propuso mostrar a todos el formidable servicio que el automóvil le podría dar a la sociedad. No era una excentricidad, sería un beneficio social.

BERTHA BENZ EMPRENDE SU VIAJE

Al amanecer de uno de esos primeros días de agosto de 1888, comenzó la aventura que inmortalizó a Bertha Benz en la historia del automóvil. Sacó el auto y montó a sus dos hijos: Eugen (de 14 años) y Richard (de 15). Los tres juntos darían el primer viaje en automóvil de la historia.

Con los primeros rayos de sol, ya estaban en camino. Entre Mannheim y Pforzheim había 104 km. Eugen y Richard iban muy contentos disfrutando del viaje, al tiempo que Bertha, por su parte, se mantenía atenta, ocupada en manejar aquel vehículo.

Viajaban a través de una ruta desde el norte hacia el sur, por el estado de Baden-Wurtemberg. Bien pronto la voluntad de Bertha se puso a prueba: ¡se acabó el combustible! Pero encontró la solución: llenaron el tanque con un producto llamado Ligroin (a base de alcohol) que adquirieron en una farmacia.

Y siguieron camino... (En aquella época aún no existían los garajes).

LOS PROBLEMAS DEL PRIMER AUTOMÓVIL

Al rato empezó un sonido extraño, como rozadura de metal ¡se rompió la cadena! (El primer automóvil usaba cadena de tracción a las ruedas traseras). Bertha resolvió el problema con la ayuda de un buen herrero y siguieron camino... No había nada que la detuviera. A la entrada de un pueblo se dio cuenta de que apenas tenía frenos, se detuvo y revisó: era necesario cambiar el forro gastado del freno. Un zapatero vino en su ayuda y colocó cuero nuevo en la palanca de freno.

Siguieron camino... tras una curva, viene una cuesta moderada. El auto comienza a «toser», da tirones, se resiste a subir. Tiene la tubería de combustible tupidada. Bertha trabaja para solucionar el problema: con una horquilla recta destupió el caño y el automóvil volvió a funcionar para alivio de todos y siguieron viaje... Cuando ya caía la tarde, se averió el primitivo sistema de ignición y el auto se detuvo. Ni corta ni perezosa, Bertha trató de componerlo y tras mucho trabajo, remendó el encendido con una liga. Y siguieron camino...

LLEGAR A LA META

A poco de continuar en camino, divisaron las primeras luces de la ciudad de Pforzheim ya al anochecer. El viaje les había tomado todo el día. Si la mamá de Bertha se quedó sorprendida al verla llegar en el automóvil de Karl, Bertha y los muchachos estaban más que exhaustos por el viaje, admirados por el maravilloso invento. ¡Más de 100 km en el automóvil! Había que contarle a Karl.

Al día siguiente le enviaron un telegrama a Karl Benz en el que, muy escuetamente, le contaban las peripecias del viaje. El inventor quedó perplejo ¡más de 100 km recorridos en su automóvil! ¡El viaje había sido un éxito! Quería detalles, más información, cuál había sido el comportamiento del vehículo. ¿Cuándo volverían a Mannheim? Bertha lo tranquilizó como pudo y prometió tomar todas las providencias para regresar lo más rápido posible.

EL REGRESO A CASA

Tres días después del histórico viaje, Bertha y sus hijos emprendieron en viaje de vuelta.

Ya los tripulantes del automóvil sabían que causaba pavor en mucha gente en el camino, los que no estaban acostumbrados a ver andar un coche sin caballos. Pero el asombro de muchos también causó infinidad de comentarios, algunos de los cuales llegaron a la prensa local de las ciudades por donde pasó Bertha.

«Era una mujer con dos niños, que cruzó por aquí, conduciendo un coche que transitaba inexplicablemente sin caballos, a buena velocidad y siguió andando por el camino hasta perderse por ahí...» Escribían en los periódicos y comentaban los vecinos de la ruta que hizo Bertha, entre el asombro y la desconfianza general. Y es que como suele suceder, a cualquier cambio se le ofrece resistencia, pero quiéranlo o no, el mundo estaba empezado a cambiar. Había llegado el automóvil.

Para el regreso a Mannheim, Bertha tomó otro camino, sin muchas elevaciones y un tanto más corto, serían 90 km. El último tramo para llegar a Mannheim, lo hizo a lo largo del río Rin y así evitó muchas montañas escarpadas (más de 350 m sobre el nivel del mar). Recorrieron en total (ida y vuelta) 194 km, una aventura fantástica realizada por una mujer (de 39 años) con sus dos hijos (de 14 y 15). Pero como dije al inicio: Bertha Benz no fue cualquier mujer, era la esposa del Dr. Karl Benz, inventor del automóvil. Al llegar a Mannheim, Karl se puso a trabajar de inmediato... Lo que pasó después, bueno, lo vemos diariamente en cada ciudad o carretera del mundo.



SUSCRÍBETE

www.excelenciasdelmotor.com

AHORA



Contáctenos
PROMOCIONA tu producto
o servicio

(+53) 7 205 8274

asistente.motor@excelencias.co.cu



60  **1962 - 2022**
ANIVERSARIO
TRANSIMPORT
EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN

TRANSIMPORT, empresa especializada en la exportación, importación y comercialización de equipos y piezas de transporte, con servicio a toda la economía nacional, a las Formas de Gestión No estatal y próxima a insertarse en el comercio electrónico, arriba este 1.º de enero a su 60 aniversario como líder indiscutible del comercio automotriz.



7260 0325 ext. 183 / fgne@transimport.co.cu / www.transimport.co.cu

Yamaha



YAMAHA

POR WILLY HIERRO ALLEN
FOTO: SALÃO DA MOTO

LA MARCA YAMAHA TIENE 129 AÑOS DE FUNDADA, PERO LAS MOTOCICLETAS SE EMPEZARON A FABRICAR DESPUÉS DE LA II GUERRA MUNDIAL, EN LA DÉCADA DEL 50. YAMAHA ES EL APELLIDO DE SU FUNDADOR, TORAKUSU YAMAHA, UN JAPONÉS INTERESADO EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA. AQUÍ LAS HISTORIAS DE MARCA Y LOGOTIPO



Torakusu Yamaha

LA MARCA

El 12 de octubre del año 1887, el entonces joven emprendedor Torakusu Yamaha fundó la Nippon Gakki Company Limited (hoy Yamaha), en Hamamatsu, ciudad de la prefectura de Shizuoka, en la isla Honshu. Torakusu trabajaba en la reparación de equipos médicos, pero un día le pidieron que arreglara un viejo órgano.

Cuentan que ese fue el peculiar origen de esta compañía. Comenzó con la construcción de instrumentos musicales y hoy es el mayor fabricante del mundo, además un gigante de la industria automotriz. Tras la derrota de Japón (1945) el presidente de Yamaha en ese momento, Genichi Kawakami, decidió utilizar la ya obsoleta maquinaria bélica para construir motos.

En 1954 fabricaron las primeras 125 motocicletas, la YA-1 Akatombo (la libélula roja) de 125 cc, urbana, inspirada en la alemana DKW RT 125. Su éxito permitió fundar el 1ro de julio de 1955, la Yamaha Motor Company, hoy el segundo mayor fabricante de motocicletas del mundo.

EL LOGOTIPO

El emblema de Yamaha: un conjunto de tres diapasones usados para afinar instrumentos musicales, data de 1898 y ha sido la imagen de sus logotipos. Estos tres diapasones tienen un significado particular para cada uno de los productos de esta gran corporación.

En el área de instrumentos musicales significan los tres elementos esenciales de la música: melodía, armonía y ritmo. En el área motora, los diapasones tienen una interpretación diferente: tecnología, producción y ventas. En 1967 se creó un logo para las motocicletas Yamaha y en 1980 tuvo un ligero cambio.

Yamaha tiene las puntas de los diapasones dentro del círculo y la M en el centro es más corta, en Yamaha Motor la punta de los diapasones está fuera del círculo y la M es normal. Finalmente otro cambio: el color oficial era azul, ahora es rojo (según dicen) «como la bandera de Japón», aunque Yamaha no lo ha confirmado.



de Madera de la Habana Colonial

UNO DE LOS SITIOS MÁS LLAMATIVOS PARA LOS VISITANTES DE LA ZONA FUNDACIONAL DE LA HABANA ES LA CALLE DE ADOQUINES DE MADERA, SITUADA FRENTE AL PALACIO DE LOS CAPITANES GENERALES

POR LEONEL NODAL

Es la única de su tipo en toda la capital cubana, y en el país. El origen de la curiosa iniciativa se remonta a los comienzos del siglo XIX. La pujante urbe caribeña, extendida a la entrada del puerto de encuentro de las flotas hispanas que navegaban entre Europa y América, comenzaba despuntar como una metrópoli con ansias de modernidad.

Se imaginan una ciudad con sus calles y avenidas pavimentadas con lustrosos adoquines de madera dura nativa. Ese fue el sueño del ingeniero Evaristo Carrillo, al parecer un ferviente enamorado del negro jiquí, mucho más resistente que el hierro, capaz de desafiar la humedad del agua de mar y el salitre, como pilote de los muelles.

La calle Tacón, de apenas una cuadra de largo, está allí como testimonio de un sueño renovado siglo y medio más tarde, después de haber pasado décadas sepultada por sucesivas capas de asfalto.

La original vía, donde se realiza la venta cotidiana de libros antiguos y la presentación nuevas ediciones, así como retretas de la Banda Municipal de La Habana Vieja, tomó el nombre del Capitán General don Miguel de Tacón y Rosique, quien gobernó en la isla entre 1834-1838.

A comienzos del siglo XIX la pavimentación de las calles habaneras era pésima. Las más transitadas dentro de la ciudad, rodeada desde 1797 por una gruesa muralla defensiva, habían sido pavimentadas con chinas pelonas. Los torrenciales aguaceros las dejaban intransitables.

Un documento de la época refiere que en 1821 el ayuntamiento habanero emitió un informe en el que decía: «... las chinas pelonas desacreditan la cultura de esta hermosa capital, la hace estrepitosa e insufrible el uso del inmenso número de carruajes, nadie goza del sosiego en las calles y casas, forma una atmósfera ardiente e insalubre».

Así cobró fuerza la idea y el sueño del ingeniero Carrillo. No obstante, el proyecto cayó en desgracia cinco meses después de construido el primer y único tramo, cuando el Ayuntamiento determinó que el enmaderamiento no servía, por ser demasiado costoso y menos duradero que la piedra.

Vistosa y sorprendente por la simetría de sus adoquines de oscuras maderas, en las que resuenan los pasos de quienes visitan el Palacio de los Capitanes Generales, la calle Tacón cuenta hoy con la atención de esmerados artesanos que cuidan de su admirable estructura.

Su resurgimiento se debe al empeño restaurador emprendido en la década de 1980 por Eusebio Leal, Historiador de la Ciudad de La Habana, reconocida por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad.

Tranvías eléctricos de La Habana

HEREDEROS DE LOS COCHES Y TRANVÍAS A TRACCIÓN ANIMAL, LOS TRANVÍAS ELÉCTRICOS DE LA HABANA FUERON UN TRANSPORTE INDISPENSABLE POR MÁS DE MEDIO SIGLO EN LA CAPITAL CUBANA

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

Cuando en París se firmaba el 10 de diciembre de 1898 el tratado que daba fin a la Guerra Cubano-Hispano-Americana, otros intereses preparaban la documentación para el nacimiento de una compañía que sería de las mayores en Cuba. El 7 de enero de 1899 se creaba en New Jersey la Havana Electric Railway Company, (HERCO), que adquiere la Empresa del Ferrocarril Urbano y Ómnibus de La Habana (FUOH) acompañada de una concesión monopólica por 99 años para operar un servicio de tranvías eléctricos en la capital.

La compra se efectuó por la cantidad de 1 472 pesos oro. De esa forma, pasaban a la nueva entidad 71 tranvías, 6 locomotoras, 637 caballos, 182 mulas y 64 km de vías férreas. Alternando con estos medios, la HERCO inauguró el servicio de tranvías eléctricos en la Habana en 1901 y construyó una planta eléctrica para alimentar la red.

La pequeña planta es sustituida por la Planta Consolidada de Tallapiedra en 1915, surgida de la unión entre la HERCO y la Compañía de Gas y Electricidad de la Habana el 1.º de abril de 1912. Otras plantas menores fueron relevadas por la nueva instalación.

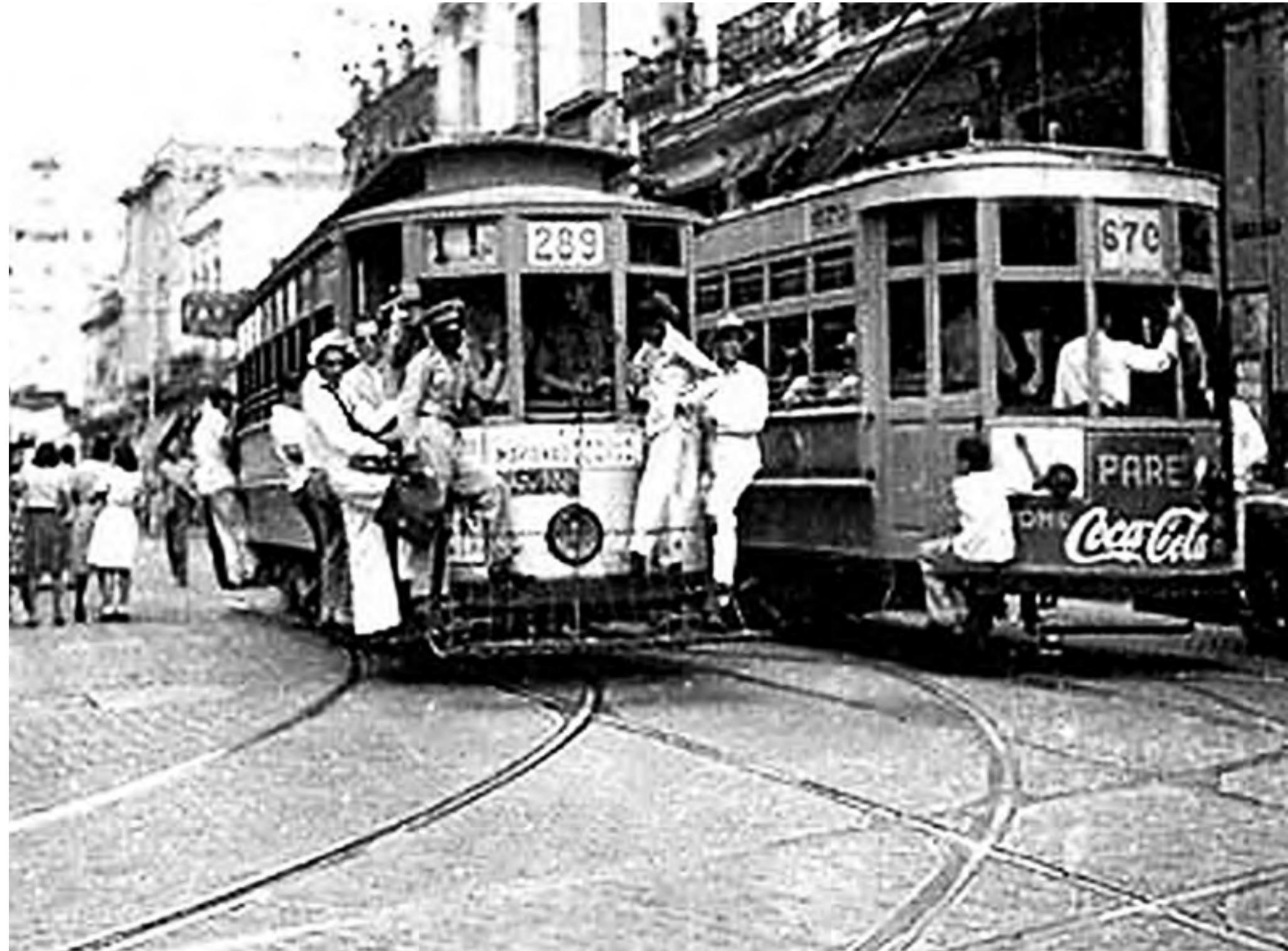
La Havana Electric Railway Company se convirtió en la Havana Electric Railway Light & Power Company (H.E.R.L. & P Co.) y fue una de las mayores compañías de Cuba hasta separarse la generación eléctrica del servicio tranviario el 19 de mayo de 1928, después de creada la Compañía Cubana de Electricidad (Cuban Electric Company), el 10 de diciembre de 1927 en Florida, EE. UU., quien asume todos los servicios de electricidad que antes brindaba la H.E.R.L. & P Co.

La HERCO contó con 185 km de vías; operaban 533 tranvías, 10 locomotoras eléctricas y 10 carros automotores de servicio mas 73 carros de carga, la mayoría para el suministro de carbón a Tallapiedra y los materiales para la construcción y mantenimiento de las vías.

Como otras compañías tranviarias en el mundo, en la década del 30 sufrieron la competencia del transporte automotor, manifestada en Cuba por la creación en 1937 de la Cooperativa de Ómnibus Aliados (COA) y la crisis económica mundial. Pese a ello, la HERCO sobrevivió y alcanzó los 148 millones de pasajeros transportados en 1945, atenuando en buena medida el déficit de petróleo, neumáticos y otros suministros difíciles de obtener para el transporte automotor debidos a la II Guerra Mundial.

Con el final de la guerra comenzó un declive total que termina con la desaparición de la Compañía en 1952, cuando la Empresa Autobuses Modernos la sustituye. Terminaba más de medio siglo del servicio y quedaba totalmente en manos del transporte automotor, la transportación en la capital cubana.

El mausoleo con los restos del fundador de la HERCO, Frank Maximilian Steinhart, (1854-1938) y su esposa Alice, se encuentran en el cementerio de Colón en la capital cubana, a un costado de la Capilla Central.



GACELAS corriendo POR LA HABANA

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

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

Ya el 1.º de enero de 1932 comenzaba a producir el equivalente al Ford Modelo A y al camión ligero Ford Modelo AA. En 1933, la planta, en honor al escritor Máximo Gorki, toma el nombre de Gorkovsky Avtomobilny Zavod (GAZ), con el que hoy la conocemos. Hasta 1936, se produjeron algo más de 100 000 unidades.

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

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

De esta forma, el nuevo vehículo se ofertó como camioneta (van) y minibus en casi 300 configuraciones, con una producción de 1 millón de unidades en 2005. Surgió a partir de 2014 el camión de plataforma abierta GAZon, reforzando un sector económico de importancia en la Federación Rusa.

Los avances en este segmento medio continúan y en 2012 empieza la producción del GAZelle-next, que se hace masiva

en 2013. Se comienza la reposición del parque de ambulancias de la Federación Rusa y la variante del GAZelle constituye el 80 % del total renovado. Actualmente, la GAZ forma parte del Grupo GAZ, con una notable cuota del mercado automotriz de ese país: un 50 % en vehículos comerciales ligeros, 58 % en camiones medianos, 42 % en camiones pesados y un 65 % en autobuses.

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



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



MOTOR
+ motor



Ruta 66, EL CORAZÓN de Estados Unidos

LA MÍTICA RUTA 66 HA ESTADO TAN ENRAIZADA EN LA PROPIA HISTORIA DE ESTADOS UNIDOS QUE, INCLUSO CUANDO DESAPARECIÓ, VOLVIÓ A SURGIR DESDE LA NOSTALGIA



Lo importante no es el destino, sino el camino. Por eso, la Ruta 66 no pudo desaparecer. Descatalogada desde 1985 y sustituida por una novedosa red de autopistas interestatales —que permiten un traslado rápido y sin paradas hacia los diferentes puntos de Estados Unidos—, la llamada «Main Street of América» se convirtió en ese espacio donde los verdaderamente significativo es rodar.

Pero, vayamos al inicio. Era 1926 y surgían las primeras rutas federales estadounidenses. El 11 de noviembre aparece de manera oficial la U.S. 66, una larga carretera que iba desde el frío Chicago, en el estado de Illinois, hasta Los Ángeles, en California, y atravesaba Missouri, Kansas, Oklahoma, Texas, Nuevo México y Arizona, para un total de 3 939 km y tres cambios de usos de horarios.

LA CULTURA DE RODAR POR LA RUTA 66

El “Crack” de 1929 y la subsiguiente Gran Depresión, hasta 1933, llevó por el rumbo la 66 a millares de familias de granjeros que abandonaban el Middle West para encaminarse a California. Fue el principal itinerario de los migrantes que iban al oeste, especialmente durante las tormentas de polvo de los años 30, y sostuvo la economía de las zonas que la carretera atravesaba.

El tráfico creció y en la ruta principalmente llana, los camiones encontraron un camino fácil. Surgieron negocios (moteles, restaurantes, gasolineras, talleres de reparación).

En los años cincuenta, devino la principal vía para los veraneantes con destino a Los Ángeles. La carretera atravesaba el desierto de Arizona y cerca del Gran Cañón, por lo que el cráter de Arizona fue otra parada popular.

La cultura de los indios americanos se hizo turística y aparecieron moteles en forma de tipi, puestos de natillas frías, tiendas de curiosidades de los indios nativos y criaderos de reptiles.

Las cuevas Meramec, cerca de St. Louis, empezaron a anunciarse como «la guarida de Jesse James», el famoso ladrón. El restaurante Big Texan anunciaba un filete de vaca de 72 oz gratis a aquel que pudiera comérselo entero en una hora. Surgen lo que es hoy uno de los elementos representativos del «american way of life»: la comida rápida, con ejemplos como el Red's Giant Hamburgs en Springfield (Missouri), lugar del primer restaurante drive-through, y el primer McDonald's, en San Bernardino (California).

Para muchos, la Ruta 66 era el escenario perfecto, la imagen por excelencia de la cultura angloamericana, con un elemento en común, el automóvil.

AUGE Y DECLIVE DE LA RUTA 66

En 1938, se había convertido en la primera carretera completamente pavimentada. No fue un camino sin modificaciones, por el contrario, según iba a amentando el tráfico, surgieron pequeñas realineaciones a la ruta. Tras la Segunda Guerra Mundial, por ejemplo, Illinois empezó a ampliar la U.S. 66 a dos calzadas y cuatro carriles, otro tanto hizo Missouri en la primera mitad de los años cincuenta.

Sin embargo, un cambio ya se gestaba. En 1956 el presidente Dwight Eisenhower firmó la Ley de Autopistas Interestatales, un suceso que supuso el comienzo del fin. Poco a poco fueron apareciendo otras vías, pese a la lucha de aquellos que vivían por y para la 66. La modernidad se tragó a la ruta, que cayó en desuso y quedó descatalogada en 1985.

OTRA VEZ U.S. 66

Con la descatalogación, no hay una única autopista interestatal que la sustituya. Interstate 55 cubre el tramo de Chicago a St. Louis; Interstate 44 soporta el tráfico de Oklahoma City; Interstate 40 corresponde con un largo trecho, reemplazando a la Ruta 66 a Barstow (California); Interstate 15 la lleva a San

Bernardino; y la Interstate 10 discurre el tráfico a través del área metropolitana de Los Ángeles a Santa Mónica.

Pero la nostalgia se impuso. En 1990, se fundaron de manera independiente las Asociaciones de la Ruta 66 en Arizona y Missouri, se le sumaron similares en otros estados. Con estas iniciativas reaparece la ruta, porque al final lo importante es el camino.

Hoy día se puede recorrer cerca del 80 por ciento de la carretera original. Algunos tramos se han conservado intactos, sobre otros se construyeron las propias interestatales y 3 860 km de longitud quedaron señalizados como ruta histórica.

Un tramo de la Ruta en Arizona fue catalogada en el Registro Nacional de Lugares Históricos; el Arroyo Seco Parkway en Los Ángeles y la Ruta 66 en Nuevo México han sido incluidos en los National Scenic Byways, y en 2005, el estado de Missouri incluyó en sus Parajes Estatales el tramo de Illinois a Kansas. En San Bernardino, California, se celebra incluso un festival de automóviles cada septiembre, Route 66 Rendezvous.

La ruta se hizo parte indisoluble de la historia del motor y de la propia historia de los Estados Unidos.

RUTA 66: UNA HUELLA EN LA CULTURA

La marca de combustible Phillips 66 toma parte de su nombre directamente de la carretera. Aunque ese detalle será parte de otra historia.

En 1939, el escritor John Steinbeck publicó *Las uvas de la ira*, una novela sobre la emigración a California de los granjeros de Oklahoma, y dedica un capítulo a describir el paso hacia el oeste por la Ruta 66, a la cual se refiere como Mother Road (Carretera madre), un sobrenombre que aún conserva. El libro ganó el premio Pulitzer.

En 1946, el pianista y compositor de jazz Bobby Troup escribió su más conocida canción, «(Get Your Kicks On) Route 66» (Disfruta en la Ruta 66), después de recorrerla camino de California. Se la presentó a Nat King Cole que la convirtió en uno de los grandes éxitos de su carrera. La canción se convirtió después en éxito por Chuck Berry y ha sido grabada por otros artistas posteriores como The Rolling Stones, Depeche Mode, Manhattan Transfer, Brian Setzer, John Mayer, The Cheetah Girls y Pappo, este último con una versión en español.

La Ruta 66 también dio su nombre a una popular serie de televisión, *Ruta 66*, en antena desde 1960 hasta 1964 en la cadena CBS. La serie presentaba a dos jóvenes en un Corvette en busca de aventuras. Desde entonces, el Corvette se ha convertido en el coche más identificado con la Ruta 66. La canción principal de la serie de televisión fue durante mucho tiempo parte principal de los anuncios de Corvette de la General Motors.

Un equipo de baloncesto de la NBA, los Tulsa 66ers, deben su nombre a la carretera. Al igual que un equipo de la liga menor de baseball, los Inland Empire 66ers.

Disney Pixar produjo en el año 2006 la película de animación *Cars*. Un claro homenaje a la Ruta 66 protagonizada por automóviles. De hecho, muchos de sus personajes y localizaciones están inspirados en gente y lugares de la actual Ruta 66.

En 2013 se publicó *Polvo*, un libro de fotografías y textos a cargo, respectivamente, de Dominique Leyva y Carlos Castán Andolz, que ilustran la Main Street.



Pan Am 914 aterrizó 37 años después

DICEN QUE DESPEGÓ... Y ATERRIZÓ 37 AÑOS DESPUÉS. EL NOTORIO VUELO PAN AM 914 PARA MUCHOS CONTINÚA ENVUELTO EN EL MISTERIO LO QUE REALMENTE OCURRIÓ. ¿FUE REAL? ¿UN VIAJE EN EL TIEMPO? ¿EL ARCHICONOCIDO TRIANGULO DE LAS BERMUDAS HIZO DE LAS SUYAS?

POR AMPARO LÓPEZ REGO

Lo cierto es que a pesar del tiempo transcurrido, la historia del antiguo incidente del vuelo 914 de Pan Am de vez en vez aflora y a pesar de las evidencias que apuntan a que solo fue una noticia sensacionalista, aún aviva la imaginación y la credulidad de muchos y ocupa espacios en diversas plataformas informativas.

Cuentan que en julio de 1955 (algunas fuentes señalan el día 2, otras el 13), un avión de la línea aérea Pan American (1), a cargo del vuelo No.914 Nueva York-Miami, partió hacia su lugar de destino con cuatro tripulantes y 57 pasajeros. No mucho después, la señal del vuelo se desvaneció súbitamente de los radares. Y no volvió a dejarse ver.

Weekly World News fue un semanario sensacionalista estadounidense, impreso entre 1979 y 2007. Aunque ocasionalmente publicaba algunos sucesos reales, la mayor parte de su información era totalmente inventada.

La insólita desaparición desencadenó la búsqueda de la aeronave; no hubo suerte. La única explicación para lo acontecido fue que debió estrellarse en algún punto del Océano, ya que en tierra no se encontraron restos ni del avión ni mucho menos de los que en él viajaban.

Las familias recibieron una compensación monetaria por parte de la aerolínea, lloraron a sus muertos. Y el tiempo pasó.

Treinta y siete años más tarde, el 9 de septiembre de 1992 (el 13 de mayo según otros), en el aeropuerto de Caracas, Venezuela, el controlador aéreo Juan de la Corte recibió una señal de contacto de un avión que ni tan siquiera el radar había mostrado; su piloto lo identificó como «el vuelo 914 de Pan Am volando de Nueva York a Miami».

Cuando el viejo DC-4 se plantó en la pista, el piloto comprobó a través de la radio, locación y fecha; lo que escuchó lo hizo entrar en pánico, y junto a sus tripulantes y pasajeros no menos aterrados, levantó vuelo nuevamente. Aunque algunas versiones afirman que la nave nunca más reapareció; otras, las más extendidas, aseguran que regresó a su lugar de destino, Miami.

El *Weekly World News* se edita nuevamente desde 2009, esta vez en versión digital

Según esta última referencia, tripulantes y pasajeros, quienes no habían envejecido ni un ápice, fueron exhaustivamente interrogados; desafortunadamente ninguno pudo aclarar el misterio de sus 37 años de vuelo. De vuelta a sus hogares,

retomaron sus vidas y se acomodaron al nuevo escenario que la época exigía.

Si bien se ha investigado profusamente este evento por estudiosos de los fenómenos paranormales, y se han desarrollado hipótesis como la de que el Triángulo de las Bermudas tuvo que ver con lo ocurrido, o la de que la nave atravesó algún tipo de portal y viajó en el tiempo, la explicación resultó más simple.

Eso me recuerda el principio metodológico y filosófico conocido como La Navaja de Ockham: «en igualdad de condiciones, la explicación más sencilla suele ser la más probable».

Y es que precisamente fue el periódico semanal *Weekly World News* quien divulgó el inusual suceso, un periódico que cargaba en su reputación difundir noticias falsas, al punto de que se afirma que «si lo leyó en el *Weekly World News* usted puede estar casi enteramente seguro de que no ocurrió».

El susodicho tabloide publicó en tres años diferentes la historia del vuelo 914; de esa suerte, el avión aterrizó en 1985, luego en 1992 (por alguna razón la fecha más conocida) y finalmente, en 1993. Los detalles también cambian, así que imágenes y narraciones del mismo periódico se contradicen entre sí.

Pero más allá de que un periódico dedicado a lo sobrenatural y a lo paranormal, conocido por publicar historias falsas, estuvo a cargo de la primicia, hay otros elementos que ponen en tela de juicio la veracidad del asunto: no hay un vuelo 914 de Pan American extraviado en los registros anuales de la aerolínea, ni tampoco accidentado.

Es más, Pan American no operó ningún vuelo identificado con el número 914 ni tiene asentada la aparición de una nave perdida. Y agregue a la lista el que jamás ha sido publicado o reportado testimonio alguno de sus supuestamente tripulantes y pasajeros, ni de manera directa ni a través de sus familiares o conocidos. Nada. Cero.

No obstante, para muchos amantes de lo inexplicable y para muchos que no conocen la naturaleza del *Weekly World News*, el vuelo 914 es todavía un enigma por resolver, quizás porque es uno de esos enigmas que alimenta el viejo sueño de la humanidad de viajar en el tiempo.



Mercedes-Benz VISION AVTR

EN LA FERIA CES (FERIA ELECTRÓNICA DEL CONSUMIDOR), MERCEDES-BENZ PRESENTÓ SU VEHÍCULO CONCEPTUAL MERCEDES-BENZ VISION AVTR (TRANSFORMACIÓN AVANZADA DEL VEHÍCULO), QUE PARECE DEL FUTURO



MERCEDES-BENZ Y SU "VISIÓN AVATAR" (Mercedes-Benz Vision AVTR)

POR ERNESTO POSADA ESCOTO

Este vehículo conceptual toma en cuenta la visión de los diseñadores, ingenieros e investigadores de tendencias de Mercedes-Benz para la movilidad en un futuro lejano. Posee cuatro motores eléctricos de alto rendimiento y contruidos cerca de la rueda, lo que representa una implementación particularmente ágil, consiguiendo una potencia combinada del motor de más de 350 kW que marca un nuevo punto de referencia para EQ Power.

Gracias a la distribución de par inteligente y totalmente variable, la potencia de los cuatro motores controlables de forma individual no solo se gestiona de la mejor manera

posible en términos de dinámica de conducción, sino sobre todo de una manera altamente eficiente.

La innovadora tracción a las cuatro ruedas con vectorización de par permite nuevas libertades. Esto significa que cada rueda se puede conducir por separado y dependiendo de la situación de conducción.

Debido a la posibilidad de conducir los ejes delantero y trasero simultáneamente o de manera opuesta, el VISION AVTR puede moverse lateralmente aproximadamente 30°, en contraste con los vehículos convencionales. Todo ello lo convierte en un vehículo sin emisiones y muy seguro.

Por primera vez, la revolucionaria tecnología de batería se basa en la química de células orgánicas a base de grafeno y, por lo tanto, elimina por completo otros elementos tóxicos y caros, como los metales. La electromovilidad se vuelve independiente de los recursos fósiles y se trata además de un vehículo altamente reciclable.

A través de la tecnología de carga conductiva automatizada la batería se recargará completamente en menos de 15 minutos y con su capacidad de 110 kWh permite una autonomía de más de 700 km. La recuperación durante el frenado asegura una recarga más eficiente.

El enfoque de inspiración neurológica del VISION AVTR incluye el llamado hardware neuromórfico, lo cual permite minimizar los requisitos de energía de sensores, chips y otros componentes a unos pocos vatios. Su suministro de energía es proporcionado por la corriente en caché de las placas solares integradas en la parte posterior del vehículo. Los 33 elementos de superficie móviles multidireccionales actúan como «aletas biológicas».

El objetivo ha sido crear un automóvil que prolongara la percepción de sus pasajeros. También se logra concebir un espacio de experiencia de inmersión en el que los pasajeros se conectan entre sí, con el vehículo y el área circundante de una manera única.

Renta y recorre
Cuba



EXCELENCIAS
Travel

+53 5 280 3445 / +53 7 877 4087 / +53 5 279 7383 ... (Cuba)
comercial@excelenciastavel.com
www.excelenciastavel.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

Aceite

para transmisiones

MANUALES

¿calidad GL-4 o GL-5?

SI EMPLEAMOS ACEITE PARA TRANSMISIONES MANUALES GL-5 EN UNA CAJA QUE EXIJA GL-4 ESTIMULAMOS EL CAMBIO DURO DE LAS VELOCIDADES Y ACORTAMOS SU VIDA ÚTIL

POR ALEXIS VEGA

Hace pocos días, un amigo me preguntó sobre la lubricación de la caja de velocidades manual de su auto Lada 2107. En medio de la conversación, él no estaba muy seguro de por qué le recomendaba calidad GL-4 y no GL-5 que «tiene más azufre y cuida más», según sus propias palabras. Les propongo que hablemos al respecto.

El tema de si es mejor emplear nivel de calidad GL-4 antes que GL-5 en una caja de velocidades manual, pasa por la aditivación a base de fósforo-azufre (aditivos de Extrema Presión, EP) que tienen la mayoría de los lubricantes para esta aplicación y la relación del azufre con los componentes de bronce (anillos sincrónicos). Hay un tipo específico llamado «azufre activo», que empeora el mecanismo de ataque. En cualquier caso, lo primero siempre será respetar lo que diga el fabricante del vehículo, pues es quien conoce la geometría de

los dientes y la metalografía de los componentes de la caja.

El sistema de clasificación API para aceites de transmisiones y diferenciales solamente se refiere a engranajes, no menciona nada de los sincrónicos de bronce. ¿Qué pasa con esto? Cuando el aditivo EP trabaja en la caja, reacciona con las superficies de los engranajes de acero formando un jabón metálico blando. Este se mantiene recubriendo las piezas en movimiento relativo como una capa protectora, evitando que entren en contacto severo. Pero cuando esta capa trabaja en la superficie del bronce (o inclusive en otros metales suaves), en lugar de consumirse, genera un ataque químico corrosivo (sulfuro de cobre).

Si empleamos GL-5 en una caja que exija GL-4 estimulamos el cambio duro de las velocidades y acortamos la vida útil del

mecanismo ¿Cómo? El sincrónico se llena de pequeñas picaduras casi imperceptibles, patina y rompe la película de aceite, generando elevadas temperaturas en el corte. Picos de temperatura y humedad catalizan la oxidación del lubricante, con la formación de ácido y más sulfuro de cobre. Este compuesto es duro y abrasivo, se esparcirá por el sistema y acrecentará el desgaste.

¿Por qué no notamos esto? Porque una caja de automóvil apenas consume 2 o 3 L al año. ¿Quién se toma el trabajo de analizar una muestra de lubricante en el laboratorio? Pensamos que está bien que la pieza nos dure 5 u 8 años, pero en realidad nos debió durar 10 o 15. Solo recuerden que, por un pequeño hoyito, se hundió el *TITANIC*.

Foto: TotalEnergies

Cinco consejos SOBRE las MOTOS ELÉCTRICAS que nadie más TE DIRÁ

TE DAMOS CINCO CONSEJOS PARA CUIDAR LA BATERÍA, UNO DE LOS ELEMENTOS PRINCIPALES EN LAS MOTOS ELÉCTRICAS

POR REBECA VALDÉS ESPINOSA

Además de su importancia dentro del tren motriz y el rango de uso del vehículo, es muy significativo su cuidado por el precio, al ser el elemento más caro del conjunto de componentes de un auto eléctrico.

En una moto eléctrica la proporción del coste de la batería respecto al coste total de la moto aumenta. Por esta razón le damos cinco consejos para cuidar y alargar la vida de la batería de tu moto eléctrica.

Las baterías de las motocicletas o scooters eléctricos están especialmente selladas y diseñadas para no necesitar prácticamente cuidados o mantenimiento alguno. Cada vez es más común que los modelos ofrezcan baterías extraíbles, ideales para aquellas personas que no disponen de garaje con enchufe, pudiendo llevarse la batería hasta su vivienda y cargarla como si de un Smartphone se tratase.

Estos son los cinco consejos para cuidar las baterías de las motos eléctricas

Esperamos que estos cinco consejos para cuidar la batería de tu moto eléctrica sean de utilidad.

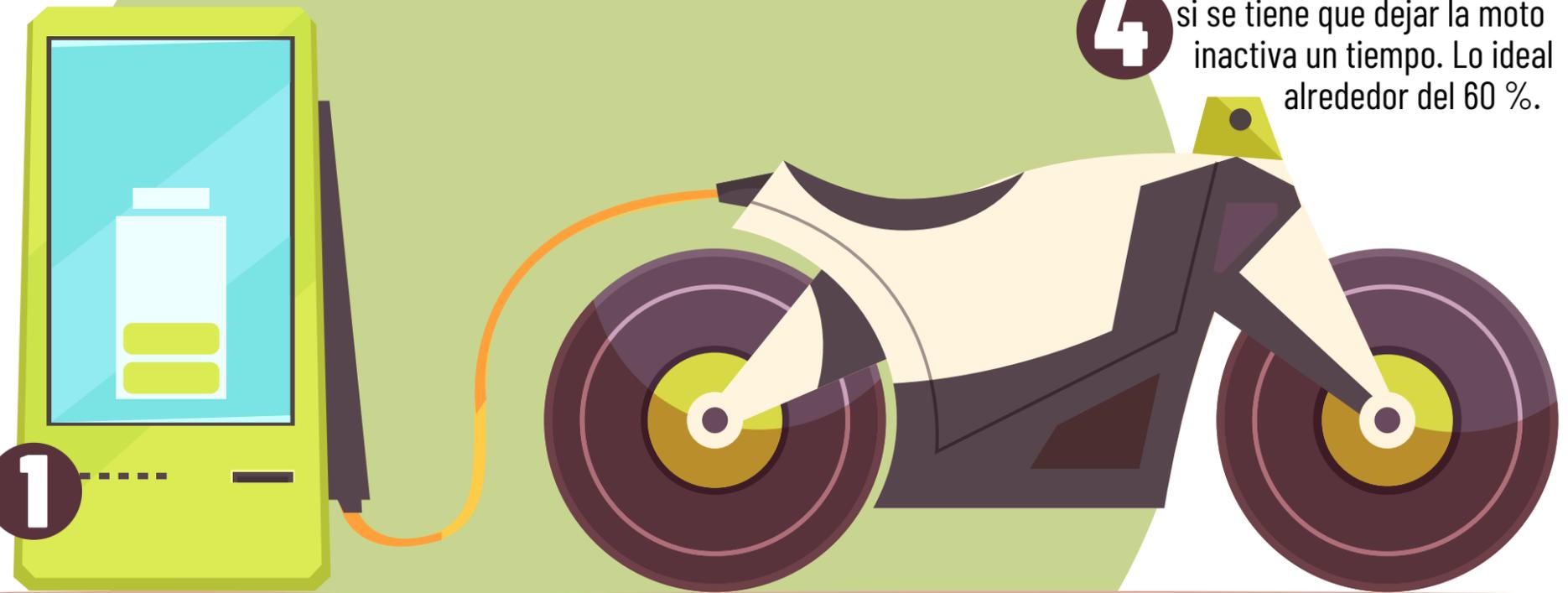
1 Hacer un ciclo carga y descarga completa cada 1 o 2 meses.

2 No dejar la moto conectada largos periodos de tiempo una vez alcanzado el 100 % de la carga. La sobrecarga juega en contra del rendimiento de las baterías. Los fabricantes desaconsejan exceder el tiempo de conexión cuando la batería alcanzó su carga completa.

5 No abusar de los modos de conducción deportivos. Los requerimientos de mayor entrega de energía durante periodos prolongados pueden llegar a generar sobrecalentamientos.

4 Dejar la batería entre el 50 -70 % si se tiene que dejar la moto inactiva un tiempo. Lo ideal alrededor del 60 %.

3 No exponer la batería a altas temperaturas. La protección de la moto de la incidencia directa del sol cuando está aparcada, es de vital importancia a la hora de proteger la vida útil de la batería del scooter eléctrico.



¿Cabe una motocicleta en la PALMA DE LA MANO?



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

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS /FOTOS: ALAIN FREYRE

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

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

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

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

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

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

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



Cada una de sus motos implica un proceso de estudio, de análisis del modelo a realizar, de las herramientas. «Es un proceso complejo, más aún porque utilizo el cobre como material y dificulta muchísimo la soldadura. Entonces tengo que construir un esquema mental exacto, tal cual lo hizo el creador». Lo cierto es que con materiales en gran medida reciclados: tuberías de cobre, alambre de cobre, estaño fundente y soportes de amortiguadores de Lada para los neumáticos, este artista logra réplicas exactas, y otras personalizadas, a una escala de 1:36, lo que aproximadamente serían unos 14 cm.

Hoy su colección cuenta con 16 motocicletas terminadas, cada una de ellas con una magistral historia para contar. Además de los modelos clásicos de Harley e Indian, ha dado

vida en miniatura a una Honda CFR 450 de motocross y una Vincen Black Shadow 1952 (única en Cuba). En la mesa de trabajo se gesta una Matchless G9. «Yo no hago las motos en serie ni para cumplir pedidos. La propia vida me dice cuál hacer. Ser miembro del Club me permite tener a mano motos de una riquísima tradición y de ahí parte la decisión para crearla». Y si estas joyas son la vida misma para sus dueños, para Alain también lo son sus creaciones, por lo que experimenta una sensación de dolor y nostalgia cada vez que tiene que desprenderse de alguna de ellas.

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

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



SPORTS
EXCELENCIAS
DEL MOTOR

EVENTOS

eventos





Excelencias del Motor toma por asalto la Feria Internacional de La Habana

**POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: MAYKEL ESPINOSA,
DARIANNA REINOSO, SERGEI
MONTALVO ARÓSTEGUI, YACIEL
LÓPEZ, MARYLIN LUIS GRILLO**

Como cada año, la Feria Internacional de La Habana (FIHAV) reúne en sus predios de EXPOCUBA lo más novedoso de la industria y el comercio, nacional y extranjero. Y como cada año, *Excelencias del Motor* tiene su área donde se exhiben autos, se presentan y distribuyen revistas y confluyen interesados en el mundo del motor. ¿Qué decir de las actividades de participación? Pues, nuestra carpa, ubicada casi en el centro mismo del recinto ferial, se convierte en toda una fiesta para los amantes de las dos y cuatro ruedas.





SALÓN EXCELENCIAS DEL MOTOR



**POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: MAYKEL ESPINOSA,
SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI**

El Salón Excelencias del Motor, con solo dos ediciones, se ha constituido en la gran fiesta del mundo automotor en Cuba. Es esta la cita perfecta para la confluencia de lo clásico y lo moderno, en completa armonía con la belleza, prestancia y estado de conservación de cada ejemplar.

EXPOCUBA, el mayor recinto ferial de la Isla, abre sus puertas en la primavera para ver florecer los más sui géneris vehículos que circulan en Cuba. Exposiciones de autos y motos, conferencias de tecnología, campañas publicitarias por la seguridad vial, presentaciones de libros, concursos de conocimiento, competencias de habilidades, demostraciones y mucho más fueron la entrega de este evento cultural y educativo, en celebración de los 500 años de La Habana.

Cada puesta del Salón Excelencias del Motor posee su singularidad, pero el objetivo común consiste en dar a conocer la historia de los vehículos más emblemáticos que circundan nuestra realidad y promover la cultura automovilística en Cuba.

El año 2019 entregó, además un suplemento especial: una compilación de momentos de las ediciones de 2018 y 2019. Lamentablemente, la nueva realidad impuesta por la pandemia impidió llevar a cabo la convocatoria de 2020 y 2021. Sin embargo, nuestro ánimo y voluntad han persistido. Es por ello que dejamos abierta la invitación para el Salón Excelencias del Motor 2022, siempre con la expectativa de ser el disfrute de los amantes a dos y cuatro ruedas.





Traslados con rutas previamente definidas.
Uno o más vehículos a disposición de itinerarios variables.
Sus intereses son nuestra prioridad.



Clubes Moto E-Racing y Alto Voltaje se dieron cita en el Parque Lenin de La Habana para limpiar una de sus zonas.



RUTA E UN SÍ POR LA MOVILIDAD LIMPIA

**POR DAYAN GARCÍA LA O.
FOTOS: MAYKEL ESPINOSA,
DARIANNA REINOSO, SERGEI
MONTALVO ARÓSTEGUI, YACIEL
LÓPEZ, MARYLIN LUIS GRILLO**

**VARIOS CLUBES DE MOTOS
ELÉCTRICAS DE LA HABANA
ACOMPAÑARON A EXCELENCIAS DEL
MOTOR EN LA I RUTA E POR UNA
MOVILIDAD LIMPIA**

Más de dos centenares de motos eléctricas protagonizaron un recorrido sin precedente por los tres parques ecológicos de La Habana en la I Ruta E, una convocatoria auspiciada por nuestra publicación.

Desde el Parque Lenin (Arroyo Naranjo) y el Parque Monte Barreto (Playa) partieron simultáneamente integrantes de los cuatro clubes más importantes que agrupan a propietarios de este medio de transporte, cada vez más común en las calles de Cuba.

El destino final fue el Parque Metropolitano (Playa), donde estaba todo preparado para vivir una intensa jornada a favor de la conservación del Medio Ambiente, bandera que defienden los vehículos eléctricos a través de la no emisión de gases a la atmósfera.



Escuela de automovilismo Tramos.



Exposición de vehículos eléctricos.

Los clubes Motos Eléctricas (ME), Alto Voltaje, E-Racing y Moto Eléctrica Cuba (MEC) demostraron un alto poder de convocatoria, como cada fin de semana que se reúnen para quitarle manchas al mundo, con recogida de basura en zonas costeras o la batalla contra el caracol africano.

En el Parque Metropolitano, entre los más variopintos modelos (scotter, semideportiva, racing), la caravana recibió la medalla de participación y el trofeo que acredita a cada club como los fundadores de esta iniciativa, la que, sin dudas, llegó para quedarse dentro del mundo del motor en la mayor isla antillana.

Emotivo el momento en el que los presidentes de los clubes entregaron al equipo de Excelencias del Motor un cuadro con una

camiseta adornada con los cuatro logos, un regalo que desde esa fecha adorna las oficinas de nuestra publicación.

Para Osdany Fleites, presidente de MEC y uno de los principales promotores, la Ruta E tiene como objetivo principal crear conciencia sobre la labor ecológica que debemos hacer todos en función de legar un mejor futuro a nuestra descendencia. «Además, como usuarios de las vías, siempre estamos capacitando y reforzando las acciones de seguridad vial».

«Creo que poco a poco vamos llegando a la población. No queremos ser los únicos que limpiemos una playa, o un parque. Queremos que eso sea parte de la cotidianidad de todos», agregó Fleites.



Entrada de caravanas al Parque Metropolitano.

Con la colaboración de entidades como Havana Club, Heineken, Respsol y Castrol, los presentes tuvieron la posibilidad de llevarse a casa un premio al contestar las preguntas que versaron sobre la historia de los motores eléctricos, el cuidado del medio ambiente y el respeto a las leyes del tránsito.

Igualmente se mostraron en el Parque Metropolitano el Nissan e-NV200, un auto que circula por la capital cubana gracias a la colaboración de Domingo Alonso y Aguas de La Habana; un vehículo chino BYD modelo T3 usado por la Cooperativa de Taxi Ruterol y un ómnibus

Yutong modelo ZK6125BEVG11 que representó al Centro de Investigación sobre el Medio Ambiente, todos completamente eléctricos.

Y, por si fuera poco, también la jornada estuvo matizada por la presencia de la Escuela de Educación Vial y Conducción Tramos con exámenes para habilitar a los aprobados a presentarse al teórico, y los Talleres Lazar Motor y AAA, este último con una demostración de audio show del Fiat Brava y la moto eléctrica AVA Avispon que fue presentada en el número 82 de nuestra revista.



Reconocimiento de E-Racing, Alto Voltaje, Motos Eléctricas Cuba y FollowMe a Excelencias del Motor.



Reconocimiento a fundadores del parque Lenin.



Lázaro Torres Laurenti, Aguas de La Habana.



Milton Díaz Canter



Ayman Makram.



Equipo Motor junto a José Carlos de Santiago, presidente del Grupo Excelencias. Premios Excelencias 2019.

**POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: SERGEI MONTALVO
ARÓSTEGUI, MARYLIN LUIS
GRILLO, MAYKEL ESPINOSA,
YACIEL LÓPEZ**

Desde su surgimiento en el año 2005, los Premios Excelencias se empeñan, como dice su convocatoria, en «fomentar la excelencia en diferentes ámbitos, todos ellos relacionados con el turismo y la cultura». De entonces a acá, ha sido el reconocimiento a aquellos que trabajan «siempre con la meta de lograr ser excelentes».

Excelencias del Motor se incorporó a los Premios Excelencias en 2014 al premiar a Ernesto (Quico) Dobarganes, delegado de la FIA (Federación Internacional de Automovilismo) para Cuba, por su apoyo a los deportes a motor en el país. Recordemos nuestros galardonados.

PREMIOS EXCELENCIAS DEL MOTOR



Lorenzo Verdecia Espinoza

Club de autos antiguos «A lo cubano»



Campana «Si bebe no maneje» de Havana Club International S.A.



Ernesto «Quico» Dobarganes





Club Moto Eléctrica Cuba (MEC)



Domingo Alonso Internacional S.L.



René Navarro Arbelo



Manuel García Fernández-Rubio, Castrol-Cuba



Carlos Hernández Luján

A close-up photograph of a hand typing on a laptop keyboard. The keys are illuminated with a warm, yellowish light. Wisps of white smoke or steam are rising from the keyboard, suggesting it is hot. The background is dark and out of focus.

GUÍA DE *guía* SERVICIOS de *servicios*

TDEA

Taller de David Electricidad Automotriz

Todo tipo de accesorios

**RAPIDEZ,
CALIDAD &
GARANTÍA**



Defección
Reparación
Comprobación
Motores de Arranque
Alternadores

27 años de experiencia

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

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 enc:

@ davidelectricistauto@gmail.com
www.tdea93.com

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

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



**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



PRODUCCIÓN ESPECIALIZADA
PARA ACTOS Y EVENTOS

cuba★SHOW

LA FIESTA EN GRANDE

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

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

LA EXCELENCIA EN EL BRILLO
T-FREGARÉ

T-FREGARÉ
LA EXCELENCIA EN EL BRILLO

24 HORAS

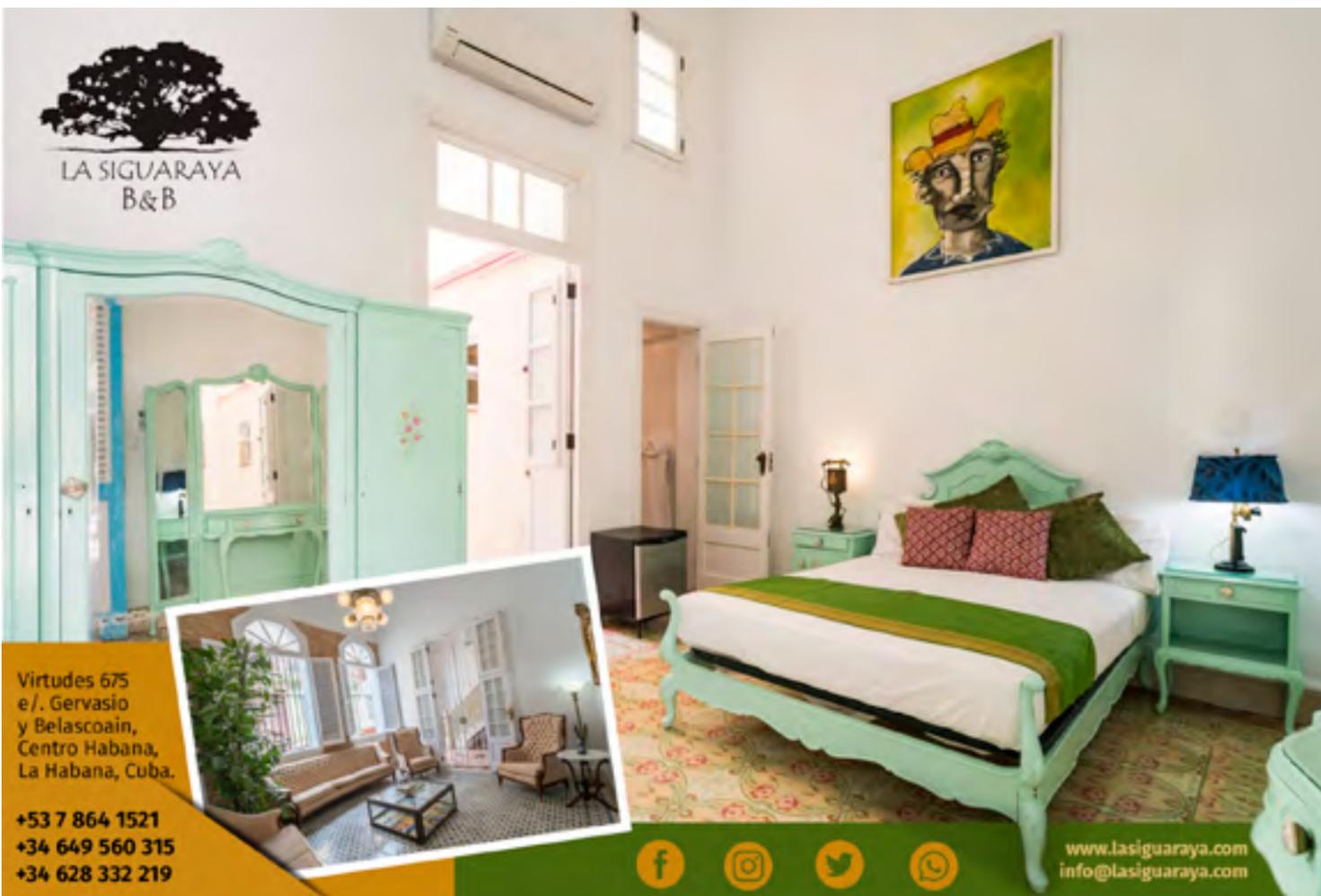


FREGADO DE SALÓN
ENCERADO
PULIDO DE PANTALLAS
FREGADO DE MOTOR
RETIRO DE ASFALTO
LIMPIEZA DE MANCHAS DE GRASA

CALE 27 ESQ. 4, VEDADO, LA HABANA.

9 AÑOS
de experiencia

LA SIGUARAYA
B&B



Virtudes 675
e/. Gervasio
y Belascoain,
Centro Habana,
La Habana, Cuba.

+53 7 864 1521
+34 649 560 315
+34 628 332 219



www.lasiguaraya.com
info@lasiguaraya.com



EL MEJOR AMIGO DE SU AUTO
MiSocio
MECÁNICA AUTOMOTRIZ



MECÁNICA ESCANER ELECTRONICA



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

LAZAR MOTOR

Soluciones Mecánicas



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

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.



taller
108

MECÁNICA AUTOMOTRIZ

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

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

+53 5 264 9497 / +53 7 261 5799

Calle 108 N.º 4115, e/ 41 y 43, Marianao, La Habana, Cuba.
 De lunes a viernes 9:00 a.m. - 6:00 p.m.



mantén la confianza



TALLER AUTOMOTRIZ

Gerardo Pedroso González
 Reparaciones generales

Telf.: 7830 4604 / 5331 7272

Zapata N.º 1401 e/. Carlos Manuel de Céspedes y C, Plaza de la revolución, La Habana, Cuba.

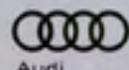
KMULO

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.



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



WENCHIMPORT

Taller automotriz especializado en clima

+53 5284 4546 / +53 5429 4954

Calle 6, entre 100 y 7.ª, Boyeros.



Diagnósticos / Soluciones generales / Mantenimiento / Reparación de compresores



ELECTRO-PREMIER
TALLER DE MOTOS ELÉCTRICAS

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

Trabajo listo en el día

Cambio de rodamientos, llantas delanteras, motores y timón / Reparaciones electrónicas, cajas reguladoras, motores, caja de luces / Restauración de plásticos y pintura / Accesorios, pastillas de freno, alarman, flasher, claxon, manillas y más.

COOPERATIVA 1
Taxi RUTERO

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

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

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

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

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

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

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

f 2022

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

15 años

EXCELENCIAS
DEL MOTOR

SUSCRÍBETE

