

EXCELENCIAS DEL MOTOR 92-D

www.exceleciassdelmotor.com

blink



14
MERCEDES GLC COUPÉ 200 4MATIC

26
E7, LA URBANA DE VOSTOK ELECTRIC

94
EVENTOS

108

COOPERATIVA TAXI RUTERO 1,
POR UN SERVICIO DE EXCELENCIA

*... porque nunca fue más fácil
moverse por toda Cuba...*



Humboldt N.º 2, e/ Marina y Hospital, Centro Habana, La Habana, Cuba
+53 7 7873 5703 - +53 7 7873 5705

www.taxiscuba.cu
comercial@taxiscuba.cu

AUTOS



8 LOTUS EMIRA 2022, ADIÓS A LA COMBUSTIÓN TOTAL

12 TOYOTA ETIOS AIBO, SINGULAR DESDE LO COMÚN

14 MERCEDES GLC COUPÉ 200 4MATIC

18 PORSCHE TAYCAN TURBO S SPORT TURISMO

20 CITRÖEN XM, UN EXTRA CLASE FALLIDO



MOTOS

24 LA EC 350F DE GASGAS

26 E7, LA URBANA DE VOSTOK ELECTRIC

28 DUCATI MONSTER, UNA LEYENDA DE DOS RUEDAS



CARGA Y PASAJE

32 LA PODEROSA LOCOMOTORA 4 ES5K

34 ¿TE GUSTA MOVERTE? PIDE UN BLINK

38 RENAULT TRUCK D WIDE ELÉCTRICO



42 SETRA 418 LE, SOLIDEZ ALEMANA

44 MSC ZOE, UN GIGANTESCO PORTACONTENEDORES

46 EL ALMA DEL H2R KAWASAKI EN UN MEGADRONE



HISTORIA

50 MEMORIAS DEL MOTOR

54 EL PEQUEÑO SMART

58 EL AUTOMÓVIL QUE UTILIZÓ CAMILO CIEINFUEGOS

62 LOS AUTOMÓVILES HILLMAN



+ MOTOR

68 ...PORQUE HACER ES APRENDER



72 ¿POR QUÉ CADA DÍA SE VUELVEN MÁS POPULARES LOS ACEITES «FINOS»?

74 ¿QUÉ HACER CUANDO AL CONDUCIR LA VISIBILIDAD ES MÍNIMA POR CAUSA DE LA NEBLINA?

76 MERCEDES BENZ. EL CLIMA EN NUESTRAS MANOS

78 VOLVO «PINTARÁ» EL PARABRISAS CON TECNOLOGÍA

80 LARRY, EL DE LA SILLA DE JARDÍN

84 OVERSEAS HIGHWAY, AL EXTREMO SUR DE LOS ESTADOS UNIDOS

DEPORTES

90 CALENDARIO MOTO GP 2022

92 CALENDARIO F1 2022

EVENTOS

96 CLUB JAWA-CZ

98 CLUB MOTOS JÚPITER

100 MUSEO DEL AUTOMÓVIL EL GARAJE: PLATAFORMA DE LA CULTURA TRANSPORTISTA EN CUBA

102 LA HERMANDAD TRASCIENDE ENTRE LOS CLUBES DE MOTOS ELÉCTRICAS

104 MÁS QUE UNA CARAVANA

GUÍA DE SERVICIOS

108 COOPERATIVA TAXI RUTERO 1, POR UN SERVICIO DE EXCELENCIA

SUSCRIPCIONES Y ATENCIÓN AL CLIENTE:
TLF.: +34 91 556 00 40, +53 7 204 81 90

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

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

MÉXICO: CIUDAD DE MÉXICO: ALEJANDRA MACIEL DIOS, PAJARO NO. 25, SECC. PARQUES, QUATITLÁN (ZCALLI) 54720. 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: BEATRÍZ FLAMENCO DE CONTRERAS E-MAIL: DIR.EL.SALVADOR@EXCELENCIAS.COM // BRASIL: E-MAIL: DIR.BRASIL@EXCELENCIAS.COM // USA: E-MAIL: EXCELENCIASUSA@EXCELENCIAS.COM //

RUSIA: E-MAIL: DIR.RUSIA@MAIL.RU // REPÚBLICA DOMINICANA: E-MAIL: DIR.RD@EXCELENCIAS.COM // URUGUAY: E-MAIL: DIR.URUGUAY@EXCELENCIAS.COM // COSTA RICA: MARÍA DEL MILAGRO ARIAS RODRÍGUEZ E-MAIL: DIR.COSTARICA@EXCELENCIAS.COM // PERÚ: MARIELLA STUART PANDO E-MAIL: DIR.PERU@EXCELENCIAS.COM //

CHILE: SERGIO ESCOBAR E-MAIL: DIR.CHILE@EXCELENCIAS.COM // PORTUGAL: E-MAIL: DIR.PORTUGAL@EXCELENCIAS.COM //

E-MAIL: CARIBE@EXCELENCIAS.COM

DEPÓSITO LEGAL M. 17340-1997 EDIC. E.L.A. D'CAPITÁN HAYA, 16, 28020 MADRID (ESPAÑA)

ISSN 1138-1841

FOTOMECÁNICA E IMPRESIÓN: LA NUEVA CREACIONES GRÁFICAS

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

* 29/70903

Autos



Lotus

Emira 2022,

adiós a la *total* *combustión*

EL BRITÁNICO, MÍTICO, DEPORTIVO, LIGERO Y AERODINÁMICO, AUN EN SUS MODELOS VINTAGE, LOTUS LLEGA A SUS 70 AÑOS EN EL 2022 CON UNA LARGA HISTORIA EN LA FABRICACIÓN DE DEPORTIVOS Y EN LA FÓRMULA 1. ¡AH! Y ANUNCIA CAMBIOS



POR MARVIN DÍAZ VALDÉS

Rumbo a una movilidad limpia, lo hace con el lanzamiento de su último auto totalmente de combustión: el Lotus Emira 2022. Este cupé biplaza cuenta con 4,41 m de largo, 1,90 m de ancho, 1,23 m de altura y 2,58 m de distancia entre ejes. Pesa 1 405 kg y es construido en aluminio extruido. Aunque pueda pesar algo más que sus antecesores, resulta ligero y rápido, rasgos que siempre han caracterizado a la marca. Los focos con luces leds, los neumáticos Goodyear Eagle F1 Super Sport, rin 20, el frente muy bajo, un capó con salidas de aire y el parachoques con entradas de aire en su totalidad. El maletero: muy pequeño, con capacidad para 151 L de carga.



Su imagen interior, digitalizada con pantallas táctiles. El panel TFT de 12,3 plg y la de infoentretenimiento de 10,25 plg, compatibles con Apple CarPlay y Android Auto. Se presenta equipado con sistema de asistencia y seguridad al conductor, los asientos con estilo deportivo y, detrás de estos, capacidad para 208 L de carga.

En la mecánica, dos motores de gasolina y la posibilidad de operarlos con transmisión manual, automática o doble embrague: uno Mercedes Benz AMG 4 cilindros de 2.0 L; y el segundo, un Toyota V6 turbo 3.5 L, con potencia de entre 365 y 405 CV, tracción trasera. La velocidad máxima es de 290 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 4,5 s.

Dispone de dos modos de conducción: Tour, para una conducción relajada, con muelles blandos, rin 20 y neumáticos Goodyear; y la Sport, con muelles rígidos y neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2.

Lotus se despide de la combustión interna y lo hace con el lanzamiento de un pequeño poderoso que homenajea en lujo y diseño a algunos de sus antecesores, aunque mucho más tecnológico.



TOYOTA ETIOS AIBO SINGULAR desde lo común

UN VEHÍCULO QUE
ATRAE POR LO
DIFERENTE DE SU
APARIENCIA ORDINARIA.
PENSADO PARA UNA
PRACTICIDAD MÁXIMA:
PASEO Y TRASLADO DE
MERCANCÍAS, SEGÚN
SEA NECESARIO

POR JORGE ESTÉNGER WONG

El Toyota Etios Aibo resulta difícil de comprender cuando se le analiza. Nos paramos frente a él y vemos un pequeño hatchback, de cuatro puertas, que potencia una versión sin asientos traseros para acomodar mercancías y carga de hasta 450 kg.

Ha sido creado para el tráfico urbano, ser barato, y resultar una opción «diferente» dentro del sector. Pensado para Latinoamérica, destaca por su bajo precio, sin que existan vehículos similares en su competencia directa.

Esta nueva versión del hatchback compacto de la marca japonesa, elimina la segunda fila de asientos. En verdad, esa segunda fila es muy poco utilizada, pues sabemos que la mayoría de los autos circulan con un solo ocupante, el chofer, o dos. Toyota ha tomado entonces una decisión radical: ¡fuera asientos detrás!

Ese espacio, nada despreciable, se dedica entonces a la útil función del transporte de cargas ligeras en el ámbito urbano. Siendo, además, muy barato, está orientado a transportistas pequeños, de recursos limitados y que necesitan máxima practicidad. De esta forma tendrán «un cuatro puertas», con espacio de carga detrás y todos felices.

En mecánica, no hay novedades, y no es que se necesiten: el motor de gasolina Dual VVT-i de 1.5 L es una máquina a prueba de todo que entrega 103 CV a 6.000 rpm y 137 Nm a 4.200 rpm. Con ella, la fiabilidad está más que garantizada. Luego, se acopla a una transmisión manual de seis velocidades. Sencillo, económico, irrompible.

En el interior hay que destacar la concepción del espacio trasero, donde todos los vidrios son tintados para evitar la visibilidad desde el exterior. Luego, existen una reja -que divide el panel de carga del sector de pasajeros- y una red lateral desmontable

de protección, la cual permite acceder a la carga tanto desde el baúl, como también a través de las puertas traseras. Por supuesto, en esta área el piso es plano y está cubierto por una alfombra para una mejor funcionalidad.

Como equipamiento, el Etios Aibo es básico, en correspondencia con sus pretensiones de opción económica. Viene montado en llantas de acero, de 14 plg y cubre llantas estéticas de plástico. Se complementa con paragolpes y espejos color carrocería, dirección asistida eléctrica, aire acondicionado, apertura eléctrica de baúl, cierre centralizado a distancia integrado en llave, ventanillas eléctricas delante, y sistema de info-entretenimiento con display de 4,2 plg y audio con CD, MP3, Bluetooth, USB y entrada auxiliar.



MERCEDES GLC COUPE 200 4MATIC

CON SU RENOVACIÓN EN EL HORIZONTE, APARCADA PARA 2023, LA VARIANTE COUPÉ DEL SUV DE MERCEDES DESPUNTA COMO UNO DE LOS MODELOS MÁS RUTILANTES DE SU SEGMENTO



POR ARIEL B. COYA

Sin duda, el Mercedes GLC es uno de los modelos con más estrella de la marca alemana, por lo que cualquier novedad que se introduzca en su gama despierta muchísimo interés.

Pasa con el nuevo SUV que llegará al mercado esta primavera, pasa con la versión hatchback que se reemplazará a fines del próximo verano, y pasa también con el Mercedes GLC Coupé, cuya actualización saldrá a la palestra en 2023.

En términos de diseño, se prevé que la nueva generación adoptará las superficies suaves y fluidas del nuevo lenguaje que aplica Mercedes; aunque viendo la reconocible fisonomía GLC del modelo actual, se entiende que dos años después aún mantenga el tipo con la esbeltez y elegancia de sus 4 731 mm de longitud y 2 873 mm de batalla y todos los añadidos del kit de estética AMG.

En la cabina, una llamativa pantalla táctil de 9,5 a 11,9 plg es el «centro neurálgico» del habitáculo para manejar todas las funciones

y herramientas del sistema de infoentretenimiento con MBUX (en el próximo modelo, el salpicadero será rediseñado y la digitalización, la gran protagonista).

La lista de servicios online que, como la de las asistencias a la conducción, será ampliada en la nueva generación, es ya sumamente amplia y a tono con el aura llena de tecnología que rezuma el habitáculo.

En el apartado mecánico, la hibridación —incluidas las versiones enchufables— sobresale por todo lo alto al punto que el motor de

gasolina turboalimentado de cuatro cilindros, que tanto fuste ofrece en la versión actual, volverá a ser de la partida en 2023 junto a la novedad de un híbrido diesel, en todos los casos acoplados a una transmisión automática y tracción todoterreno.

¿Su rendimiento? Habrá que esperar por las cifras exactas, pero no hay más que ver el que ya ofrece el Mercedes GLC Coupé 200 4Matic con 197 CV (145 kW) y 320 Nm de par máximo, que sintetiza la versatilidad y músculo de un vehículo espacioso de vocación campera y el caché de una berlina.

No en balde, si existe actualmente un utilitario deportivo con silueta coupé cuya sola imagen diga «mírame», es este; aunque igual basta susurrarle al timón «Hola, Mercedes» para controlar la radio, la calefacción... Así que el GLC Coupé no solo es un capricho para los amantes del lujo. En realidad, es mucho más y es, ante todo, un Mercedes. Dicho con otras palabras: una estrella rutilante por doquiera que se mire.

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: **L4 (4 Cilindros en línea), gasolina**
 DESPLAZAMIENTO: **2.0 L**
 NO. DE VÁLVULAS: **16 (4 por cilindro)**
 POTENCIA MÁX: **197 CV @ 5.500 - 6.100 rpm**
 PAR MOTOR: **320 Nm @ 1.650 - 4.000 rpm**
 TRACCIÓN: **TOTAL**
 ALIMENTACIÓN: **Inyección directa. Turbo. Intercooler**
 TRANSMISIÓN: **Automático de 9 velocidades**
 CONSUMO MEDIO: **7 l/100 km**
 ACELERACIÓN (0-100 km): **8.0 s**
 VELOCIDAD MÁXIMA: **216 km/h**
 EMISIONES CO2: **162 g/km**
 NEUMÁTICOS: **235/60 R18 V**

Una marca de Daimler AG



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.



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. Fax.: 7795-9151.



Refresca su imagen



www.losportales.cu
facebook.com/losportalescuba

Taycan Turbo S Sport TURISMO

EL ÚLTIMO DE TRES FABULOSOS MODELOS, POR PRIMERA VEZ ELÉCTRICOS, Y BAJO LA DENOMINACIÓN TAYCAN, DE LA MARCA ALEMANA DE AUTOMÓVILES PORSCHE, LLEGA PARA SUPERAR A SUS ANTECESORES: EL TAYCAN 4S Y EL TAYCAN CROSS



POR MARVIN DÍAZ VALDÉS

Porsche Taycan Turbo S Sport Turismo, como evidencia su nombre y corrobora su imagen y rendimiento, es la fusión mejorada de sus hermanos mayores en un prominente coupé deportivo, muy hutilitario y eléctrico, con un techo de cristal panorámico Light Control, formado por nueve secciones que pueden manipularse y tener una vista parcial o total opaca o transparente, lo que evita el deslumbramiento y el calor y es operado por una pantalla de infoentretenimiento.

El Taycan Turbo mide 4,96 m, su ancho es de 1,96 m y la altura de 1,93 m, poco más alto que el Cross, evidente en la parte de los asientos traseros, lo que beneficia también en espacio longitudinal al piloto y copiloto. El maletero es posible agrandarlo, si se abaten los asientos traseros, hasta



obtener una capacidad de 1711 L contra los 405 L que ofrece con estos erguidos. Esta característica es la más marcada contra sus predecesores con mayor capacidad de carga. Asimismo, presenta una tracción integral y un motor por cada eje que se traducen en 761 CV o 560 kW y par de 1050 Nm. La autonomía es de 458 km gracias a una batería de 93,4 kW que es posible cargar en solo 22 min hasta el 80 %.

Para aquellas personas que gustan de la comodidad, este modelo ofrece control de entrada y salida de parqueo con el smartphone a través del Remote Park Assist que analiza y mide el espacio, por

medio de sensores y cámaras, para así completar la operación de estacionamiento a partir de la app Porsche Connect. En la pantalla de infoentretenimiento, la última versión de Porsche Communication Management, compatible con Apple Car Play y Android Auto, permite la ubicación de estaciones de carga rápida por medio de Charging Planer.

Con los tres modelos eléctricos, y este en particular, Porsche es capaz de demostrar su poderío y altas prestaciones en la movilidad sin importar el tipo de energía que emplee para ello.





Citroën XM

UN EXTRA CLASE FALLIDO

HAY MODELOS QUE, INEXPLICABLEMENTE, FUERON UN FIASCO PARA SUS FABRICANTES. DESTINADOS A TRIUNFAR, TERMINARON FUGAZMENTE SU VIDA, COMO EL CITROËN XM

POR JORGE ESTÉNGER WONG

El Citroën XM se proyecta con la encomienda de sustituir al excelente CX. Debía, incluso, superar las expectativas y ser capaz de batir, nada menos, que a sus rivales alemanes.

Citroën apostó entonces por uno de sus mejores rasgos: su capacidad innovadora. Reconocida a lo largo de la historia por novedosos y vanguardistas modelos, la marca ha debido sufrir, en pago, las consecuencias que ello implica. Traer novedades o criterios diferentes siempre acarrea un riesgo y esto definió al Citroën XM.

De este modo, en 1989, se lanza al mercado esta nueva berlina enmarcada en el segmento E, aunque también disponible como familiar. Viene cargado con todo lo que podía ofrecer Citroën en la época... y algo más. Sus ingenieros desarrollaron un vehículo tan avanzado como para atraer al exigente segmento ejecutivo. Para complementar la tarea, el diseño corrió a cargo de Giuseppe Bertone y se apostó por el confort como base de su carácter.

Basado en la misma plataforma del Peugeot 605, el XM estaba disponible en carrocería sedán de cinco puertas y en una variante familiar aún más polivalente. Su mecánica estaba compuesta por motores de gasolina, de cuatro y seis cilindros, y un abanico de potencia que llegaba hasta los 200 CV de

potencia para los de gasolina, y 130 CV en los diesel, que incluían, además, variantes con y sin turbo. Hasta aquí todo era bastante convencional.

La novedad comienza en la aplicación de la electrónica. El Citroën XM fue el primer modelo de la marca en equipar un sistema de suspensión con control electrónico, contaba con la dirección asistida Diravi, un volante multifunción e incluso un arranque codificado. Citroën quería entrar en la vanguardia electrónica y apostaba en grande.

Pero aquí se dieron los problemas. Citroën se vio atrapada en la relación costes vs precio y buscó recortar los primeros. Y lo hizo en su instalación eléctrica, donde aplicó una serie de cambios que dieron fallos masivos en los conectores del sistema. Ello, unido a que los talleres de la época no estaban preparados para un coche tan complejo, hizo que la mayor fortaleza del modelo terminara siendo su mayor debilidad. Aun así, el Citroën XM resultó hasta un 50 % más caro que su predecesor, el CX, algo lapidario cuando tu principal mercado es Francia.

El Citroën XM tuvo un segundo aire en 1995, con un lavado de cara, pero insuficiente para salvarlo. Su producción finalizó en 2000, con apenas poco más de 300 000 unidades matriculadas.



Motos

La EC 350F

de GASGAS

EL MODELO EC 350F DE 2022, PRIMERO EN ESA CILINDRADA DE LA MARCA ESPAÑOLA ESPECIALIZADA EN MOTOS OFF-ROAD TIPOS TRIAL, ENDURO Y CUADRICICLOS

POR WILLY HIERRO ALLEN

Este año, la moto española GasGas fue la reina del desierto saudí durante el Rally Dakar, conducida por el británico Sam Sunderland, primer piloto inglés en ganar un Dakar. Esta es la primera victoria de GasGas en el rally más duro, extenso y famoso del mundo y, también, el primer gran triunfo de Sam Sunderland en un Dakar. Es por ello que traemos uno de sus modelos más recientes, el GasGas EC 350F (de 2022), hermano gemelo del ya conocido EC 250 F.

Es una motocicleta muy equilibrada, con una fuerte respuesta al puño de acelerador a medio régimen, lo cual le proporciona seguridad (potencia de salida) ante cualquier posible atasco.

Su moderno motor de cuatro tiempos, monocilíndrico de 350 cc (diámetro 88 mm x 57.5 mm de carrera) sobre-cuadrado, distribución DOHC, con sus cuatro válvulas y una compresión de 13.5 a 1, le facilita su andadura por caminos off-road. Esta máquina cuenta con eje de balancés para reducir las vibraciones.

Está alimentado por un sistema de inyección electrónica marca Keihin, con restrictor de 42 mm. Como combustible,

usa gasolina de 98 octanos (pero sin plomo). Su normativa de anticontaminación es Euro5. El encendido es también Keihin EMS, con batería de litio: 12V 2Ah. La refrigeración líquida (agua) y la transmisión primaria de engranajes (piñones).

Trae una caja de velocidades de seis marchas, marca Pankl Racing Systems, con un embrague (cloche) multidisco en baño de aceite, marca DDS con la bomba de accionamiento hidráulico Braktec. La transmisión secundaria es por cadena. Para la puesta en marcha, la EC 350F dispone de su arranque eléctrico, amén de la tradicional pata (palanca) de arranque.

Todos sus elementos han sido diseñados con vistas a conseguir una mayor fiabilidad. El chasis (cuadro) de cuna simple desdoblado está fabricado en acero 25CrMo4 (cromo-molibdeno), con subchasis de aluminio. Los puños son de marca Odi y el manillar es Neken.

Las suspensión delantera es una horquilla invertida WP Xplor con las barras de 48 mm y 300 mm de recorrido. Se puede regular su compresión, extensión y precarga. La trasera es de tipo basculante (el tenedor



de doble brazo está fabricado en aluminio), con un amortiguador PDS con carga de gas y 300 mm de recorrido. También tiene regulación: compresión, extensión y precarga.

Los frenos son discos lobulados con pinzas Braktec: delante de 260 mm con pinza de dos pistones, y el trasero de 220 mm con pinza de un solo pistón.

Las llantas son de aluminio mecanizado, anodizadas en negro Giant. La de adelante de 21 plg con neumático Maxxis (Maxx Enduro

80/100/21), y la de atrás de 18 plg, también con neumático Maxxis (Maxx Enduro 80/140/18), ambas gomas con cámara. La altura del asiento es de 950 mm y el tanque de combustible (traslúcido) carga 8,5 L.

La marca de motocicletas GasGas nació en 1985 tras la desaparición, por problemas financieros, de la española Bultaco. Ha ganado campeonatos mundiales de trial y de enduro, así como otras competencias nacionales, locales y especiales, todas off-road. Esta marca está catalogada como líder del trial.

E7

LA JOVEN FIRMA VASCA
VOSTOK ELECTRIC
COMERCIALIZA SU MOTO
PARA MOVILIDAD URBANA
CON BUENAS PRESTACIONES,
AUTONOMÍA RAZONABLE Y
PRECIO ASEQUIBLE

la urbana

DE VOSTOK ELECTRIC

POR WILLY HIERRO ALLEN

Entrar al mercado de la movilidad limpia es interesante y, al mismo tiempo, complicado. Tres elementos son los fundamentales para el éxito o el fracaso en esta empresa: las prestaciones del vehículo, su precio y su autonomía. Los fundadores de Vostok Electric, Rachel Lesslar y Álvaro Escribano, estuvieron un tiempo en China y comprendieron la importancia de los vehículos eléctricos, especialmente las motos, en el tráfico urbano de las grandes ciudades.

A su regreso, se dieron a la tarea de impulsar la movilidad limpia en la desarrollada Europa, especialmente en la península ibérica, desde su sede en el País Vasco (Euskadi).

Tras un acucioso estudio y desarrollo de los ingenieros de Vostok Electric, el resultado es la Vostok E7, un pequeño scooter eléctrico que cuenta con un pack de batería portátil de 26 Ah y 1,8 kW, con la última tecnología en baterías de litio

de LG y BAK para ofrecer la máxima autonomía posible: unos 65 km, ampliables a 130 km con un segundo pack.

Estas baterías son intercambiables en menos de 3 s, un aspecto que constituye una funcionalidad perfecta para aquellos que recorren muchos kilómetros al día o negocios estilo flotas de repartidores y/o mensajeros. Este pack tiene más de 60 000 km de vida útil, sin perder sus prestaciones. Una vez concluido ese kilometraje se puede sustituir por otro nuevo, lo que favorece uno de los tres elementos fundamentales en los vehículos eléctricos: su autonomía.

Por otra parte, con la carga rápida, tienes

lista la batería, recargada al 100 % en solo tres horas y media, y en menos de 3 h ya tendrás el 90 %. No te quedarás «botado».

El scooter Vostok 7 dispone de dos modos de conducción: el ECO, con el que alcanza 25 km/h, y el MAX, con el cual llegas a 45 km/h. Este scooter tiene una potencia de 2,2 kW, equivalente a unos 3 CV.

Finalmente, de los elementos poco competitivos de las motos eléctricas, el precio, casi siempre superior al de una de sus similares de combustión. En el caso del scooter Vostok E7, su costo es inferior al de sus iguales en el mercado: 2 390 euros; al tiempo que la Súper SOCO CUX cuesta 2 595 y la Silence S02 LS, 3 200.

Con más autonomía, mayor prestación y menor precio, la Vostok E7 es una buena alternativa en la movilidad limpia citadina sobre las dos ruedas.



Ducati MONSTER

UNA LEYENDA DE DOS RUEDAS

TRES DÉCADAS ATRÁS, NACIÓ EL MODELO MONSTER (IL MOSTRO, EN ITALIANO), DE DUCATI, LA MOTO MÁS VENDIDA EN LA HISTORIA DE ESTA FAMOSA MARCA ITALIANA



POR WILLY HIERRO ALLEN

Entre los segmentos de moda más populares por estos días está el de las motos naked (motos desnudas). Se caracterizan por ser desprovistas de carenado y con una carrocería reducida a su mínima expresión. Tienen un diseño intimidante y una postura de conducción cómoda. A través de los años, este concepto ha evolucionado hasta convertirse en «motos de carrera desnudas».

La primera en su tipo y, por consiguiente, un ejemplar digno de destacar, es la Ducati Monster, una motocicleta que brilló en los convulsos años 90, pues puso sobre la mesa

un concepto innovador y espectacular que caló rápidamente entre quienes querían una moto de altas prestaciones; además, apta para el día a día y con buen diseño.

La Ducati Monster es una motocicleta diseñada por el argentino Miguel Angel Galluzzi en 1992 y producida por Ducati, en Bolonia, Italia, a partir de 1993. Dicen que el director técnico de la marca, Massimo Bordi, necesitaba una «motocicleta nueva» y le dio la tarea al argentino, quien ya tenía revolucionarias ideas en mente.

«Le pedí a Galluzzi algo que mostrara la fuerte herencia Ducati, pero que fuera fácil de manejar y no una motocicleta deportiva. Él

regresó con su proyecto y yo pensé que esa era la motocicleta que Marlon Brando manejaba en la película *The Wild One* [(La Triumph inglesa modelo 6T Thunderbird del filme *El Salvaje*)], relata Bordi. En realidad su intención con esa «nueva motocicleta» era entrar al cotizado mercado de las motos crucero con una máquina que pudiera ser modificada fácilmente y consiguiera aprovechar los agregados que ya existían para ese mercado; además de crear una moto novedosa con el fin de rivalizar en ese importante segmento con las Harley-Davidson.

En la segunda mitad de los años 80, Cagiva (propietaria de Ducati) había intentado meterse en ese mercado con una desvergonzada imitación de una crucera de Harley-Davidson: la altamente cromada Ducati Indiana, fabricada entre 1986 y 1990. Solo se hicieron 1138 unidades en cuatro años y sin ninguna aceptación puesto que no tenía ese «toque» de Ducati.

Para evitar otra vergüenza al tratar de competir con las Harley-Davidson, la Ducati Monster de Galluzzi mantenía el estilo propio de la marca. Quería agradar a todos sus fieles clientes urbanos y, también, captar algún que otro motorista aficionado a rodar lejos y deseoso de

demostrar su carácter individual con una motocicleta diferente, pero italiana, preferentemente de la marca Ducati.

Ducati introdujo tres modelos de la Monster en su primera generación. Se inició con el M900 (abrió las puertas de la gama para Ducati y es el más famoso), en 1993. Le siguieron los modelos M600, en 1994 y el M750, en 1996. En estos modelos de Ducati, la M significa Monster y los números representaban el tamaño del motor en centímetros cúbicos.

Su éxito fue total. Tal es así que hoy la Monster es la motocicleta más vendida en la historia de Ducati, una marca que ya casi tiene un siglo de fundada. Este triunfo dio pie para que, en 1994, se fabricara el modelo M400 para los mercados donde los impuestos de las motos muy grandes eran altos.

En 2012, tras diversos problemas financieros que la marca arrastraba durante años, Ducati fue a parar a manos del conglomerado automotriz de Volkswagen que, a través de su marca filial de autos Audi, la adquirió por 860 millones de euros. Así, de esta manera, Audi compite en el mundo de las motocicletas, también, con su otro rival alemán: BMW.



CARGA
y pasaje

La poderosa 4 LOCOMOTORA 4ES5K

LA NECESIDAD DE MOVER MAYORES TONELAJES POR TREN HA LLEVADO LAS CIFRAS DE CARGA A NIVELES MUY ALTOS. LA FÁBRICA DE NOVOCHERKASSK HA OFERTADO UN EQUIPO PARA SOLUCIONAR ESTA DEMANDA

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

Es notable el progresivo aumento en la potencia de las locomotoras, sobre todo las dedicadas a mover grandes cantidades de cargas homogéneas. Pero no solo ha aumentado la potencia por unidad tractiva; se ha desarrollado también una tecnología que pudiéramos calificar de modular, pues cada unidad se compone de dos o más equipos que trabajan al unísono.

Su uso en rutas de difíciles condiciones del entorno y largos recorridos ha exigido máquinas con prestaciones muy superiores a la media. En este caso se inserta la locomotora eléctrica 4ES5K, ERMAK, fabricada en la planta de Novocherkassk, en la Federación Rusa. Con la experiencia de la 2ES5K, la fábrica muestra el nuevo modelo a inicios de 2014, y en diciembre comienza las entregas a la división del lejano Oriente.

La máquina posee cuatro secciones con mando electrónico centralizado. La ERMAK fue creada para mejorar la prestación de la línea Baikal-Amur, desarrollada en la década de 1970 y concebida por la URSS para desplegar nuevas áreas económicas en las zonas siberianas hasta el Oriente, algo continuado por la actual Federación Rusa.

El conjunto boogie-eje-motor, al usar rodamientos que extienden los ciclos de mantenimiento de 72 a 240 h, ofrece, además, un mayor control y potencia individuales

y una velocidad promedio de 50 km/h, independientemente del gradiente de la vía, valores importante para una ruta de gran extensión a través de una topografía irregular. El peso por eje se sitúa en las 25 t, con una fuerza de tracción muy alta si se toma en cuenta el número total de ejes (16, con inclusión de los cuatro módulos que forman la locomotora). No faltan los frenos regenerativos que brindan una energía adicional al funcionamiento de la ERMAK.

La cabina de mando ofrece mayor confort al conductor del tren gracias al nivel de automatización y de electrónica mediante una pizarra de mando digitalizada. No solo se le informará al jefe del tren los parámetros particulares de cada sistema y vía GPS mediante el sistema ruso GLONASS, sino también los talleres generales del constructor y los cercanos a la ruta por donde transita. Ello garantiza un servicio rápido ante cualquier emergencia.

La locomotora cuenta con un pequeño salón de descanso para la tripulación y un confortable local sanitario dotado de un ambiente casero. El tren encabezado por la 4ES5 K es capaz de mover hasta 9 000 t y arrastrar 100 vagones de distintos tipos. Su alimentación a la red eléctrica de 25 kv 50 hz AC se efectúa por catenaria. Con sus 13,200 hp se considera en estos momentos la locomotora más poderosa del mundo.



¿TE GUSTA MOVERTE? PIDE UN **Blink**

UN BLINK TE LLEVA DESDE... HASTA.
¡ELIGE TU VIAJE. ELIGE BUENA COMPAÑÍA!

POR DAMARIS CRUZ
FOTOS: MAYKEL ESPINOSA

Viajar es más que moverse de un punto a otro. Es una experiencia llena de infinitas posibilidades para compartir. Por eso, en Blink le acompañamos de forma segura y confiable.

Blink es un joven emprendimiento de movilidad como servicio, comprometido en garantizarle un viaje posible y seguro. El equipo, a través de su cadena de valor, se integra por choferes profesionales, flota de autos mecánicamente seguros, operadores de viaje y gestores. Como filosofía empresarial de la organización, asume el concepto de calidad de la Norma Internacional ISO 9000:2015.

Los servicios de movilidad están disponibles 24 horas para llevarlo desde... hasta..., usted elige. Sus centros de operaciones radican en las ciudades de La Habana y Holguín, con un portafolio que incluye diferentes modalidades de viajes: traslados dentro de la ciudad, a otra provincia, a través del país. Puede alquilar, realizar un contrato, solicitar un servicio de recogida en su origen o en la vía; viajar con equipaje, solo o con la compañía que desee.



En Blink nos aseguramos de brindarle esa experiencia memorable que busca. Puede conocer Cuba, su historia, su gente, lugares especiales; llegar a un evento, cita de negocio... siempre de forma confiable y segura. Comparta su viaje, estamos abiertos a nuevas experiencias: a su experiencia.

Consiga un viaje en un Blink. A través de los operadores de viaje se atiende su llamada, necesidades y demandas para brindarle la mejor propuesta, al mejor precio y en el menor tiempo. Al llegar a su destino, su pago puede ser en efectivo o en línea; en la moneda local, USD o Euros. Lo más importante es un cliente complacido.

Nuestro servicio incluye una atención profesional: seguridad, confirmación del chofer, atención a sus demandas, ambiente agradable, llegada en tiempo a su destino, espera ajustada a su necesidad, comportamiento amable, respuestas y soluciones ante cualquier situación en su trayecto.

Nos define la profesionalidad, la solución oportuna y el trato adecuado. Nuestro equipo trabaja en comunicación constante para llevarle hasta su destino y que su viaje sea placentero. Por eso, cada vez nos acompañan más personas; sé una de ellas. Tu viaje es nuestra meta.



Elige un **Blink** UN VIAJE POSIBLE

ESTAMOS EN

La Habana

+53 5 6799464

+53 53578218

Holguín

+53 51144779

Instagram: @blinkviajes

Telegram: @BlinkviajesCuba

DIRECTOR GENERAL: Frank Ernesto Menéndez Borges +53 51472680

Renault TRUCKS

D Wide

POR JORGE ESTÉNGER WONG

RENAULT TRUCKS HA LANZADO EL D WIDE DE 19 T, ELÉCTRICO, COMO PARTE DE SU GAMA Z.E. SE PRODUCE EN SU PLANTA DE BLAINVILLE-SUR-ORNE EN NORMANDÍA, FRANCIA

eléctrico

Renault Trucks, que ya contaba con camiones de 16 y 26 t eléctricos, ahora incorpora un interesante intermedio: el D Wide de 19 t.

El nuevo modelo ofrece una maniobrabilidad mejorada y distancia entre ejes de 3,9 y 6,8 m. Estará liderado por dos motores, ambos eléctricos, por supuesto, que desarrollan una potencia de 370 kW y 850 Nm de par motor.

Para maximizar las posibilidades del nuevo Renault D Wide 19 t, la marca también agrega una oferta más amplia de distancia entre ejes y una interfaz de conexión específica para carrocerías frigoríficas.

Renault ofrece dos variantes de baterías que modifican la autonomía del camión. La primera será de 200 kWh y la segunda de 265 kWh. Existe, además, una versión de autonomía extendida de 100 km para la variante de recogida de basura, y de hasta 180 km para distribución de mercancías.

Renault ha incorporado un nuevo sistema que denomina Fridge Connection, con el fin de aumentar la eficiencia energética cuando se equipen al nuevo modelo con una carrocería frigorífica. Gracias a esto, existe una conexión de frigorífico que genera la energía necesaria para el sistema de refrigeración directamente desde las baterías de tracción de 600 hp.

Este sistema no será exclusivo del camión de 19 t, sino que se empleará en las series D y D Wide Z.E de 16, 19 y 26 t, siendo todos compatibles con la opción Fridge Connection. Cabe mencionar que el chasis de dos ejes está diseñado especialmente para entornos urbanos y destinado a tareas de distribución con temperatura controlada y carga útil optimizada.

Todo lo anterior homogeniza la funcionalidad de la gama Renault Trucks de camiones eléctricos, junto a las otras variantes como el Master Z.E y D Wide Z.E que opera desde junio de 2019 en la ciudad de Lyon, Francia, la cual ahora se complementa con esta versión de 19 t.

La decisión de producirlo en la planta de Blainville-sur-Orne no es casual, pues allí ya se producen los modelos de 16 y 26 t.



EMCARGA


Empresa de Cargas por Camiones



LIDERA LAS CARGAS

SERVICIOS
a personas naturales y jurídicas

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

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

 +[537] 879 9018 / +[537] 879 0913

 leticia@emcarga.transnet.cu



PRESTAMOS SERVICIOS
EN TODA CUBA



SETRA 418 LE, solidez alemana

SETRA, SUBSIDIARIA DE DAIMLER, ES UN IMPORTANTE FABRICANTE DE ÓMNIBUS DESDE LOS AÑOS 50. SU NOMBRE PROVIENE DE SELBSTTRAGEND, POR AUTOPORTANTE, CARACTERÍSTICA QUE LA DEFINÍA EN SUS INICIOS

POR JORGE ESTÉNGER WONG

Pero a lo nuestro. Resulta que, además de los modelos comerciales S 415/416 LE de dos ejes, Setra ahora ha ampliado su oferta de autobuses interurbanos de bajo acceso con el nuevo autobús comercial S 418 LE. Se trata de un autobús de tres ejes, 14,6 m de largo, diseñado con un piso bajo que se extiende más allá de la entrada trasera, y una entrada nivelada sin escalones.

El nuevo Setra S 418 LE acomoda 51 pasajeros sentados en asientos Setra Transit tapizados en tela Dorint negro azul, aunque según criterios de explotación puede acomodar a más de 60. Está equipado, por supuesto, con un sistema de climatización Evo Cool Comfort, instalado en el techo, con una potencia de refrigeración de 39 kW, el cual proporciona un clima agradable en el interior, incluso en el verano más riguroso.

Para mover el nuevo autobús, Setra coloca el motor OM 470 con seis cilindros en línea y 10,7 L de desplazamiento, capaz de ofrecer una potencia máxima de 360 cv a 1800 rpm y un par motor de 1700 nm a 1100 rpm. Todo lo anterior en estricto cumplimiento de las regulaciones Euro VI de emisiones.

Luego, se ha maximizado la flexibilidad de opciones y es posible elegir entre cuatro variantes de transmisión: la transmisión manual GO 190 o 210 de seis velocidades está instalada de serie; la transmisión ZF Ecolife con convertidor de par

automático de seis velocidades, la transmisión manual totalmente automatizada GO 250-8 PowerShift de ocho velocidades; y la transmisión automática Voith Diwa.6 de cuatro velocidades. Todas están disponibles a pedido. Incluso, Setra asegura que la transmisión del vehículo se puede adaptar aún más, según necesidades operacionales específicas, con varias relaciones de eje.

En cuanto a las ayudas y asistencia a la conducción, el Setra dispone de programa electrónico de estabilidad (ESP), sistema de control de deslizamiento de aceleración (ASR), ESP con ASR desconectable, control de cruce, asistente de frenado (BAS), freno de parada frecuente con protección de arranque, asistente de guarda lateral basado en radar, pantalla protectora del conductor, control de nivel electrónico (ENR) independiente del estado de la puerta, sistema de elevación y/o descenso de la carrocería, estabilizador en el eje delantero y trasero. Además, trae retrovisores exteriores derecho e izquierdo, calefactados y ajustables eléctricamente; sistema de alarma contra incendios con línea de detección en el compartimiento del motor; gestión del sistema eléctrico con sensor de batería inteligente (IBS); sistema de diagnóstico integrado (IDS); interfaz de datos, estandarizada para el sistema de gestión de flotas de Fleetboard Bus; pantalla de destino EvoBus; tecnología LED; rampa plegable de accionamiento manual en la segunda puerta de entrada y más, pero mucho más.

MSC ZOE

UN GIGANTESCO PORTACONTENEDORES

ES UNO DE LOS MAYORES DEL MUNDO, CON CAPACIDAD PARA TRANSPORTAR 19 224 CONTENEDORES. FUE CONSTRUIDO POR LOS ASTILLEROS DAEWOO, EN COREA DEL SUR

POR WILLY HIERRO ALLEN

El domingo 2 de agosto de 2015, este Container Ship fue bautizado en el puerto alemán de Hamburgo con el nombre de Zoe. Así se llama la nieta del presidente y fundador de MSC, Gianluigi Aponte, que entonces solo tenía cuatro años. Tras el bautismo, zarpó rumbo a Amberes, en Bélgica, donde está el principal HUB europeo MSC.

El portacontenedores MSC Zoe es operado por la importante naviera italo-suiza (independiente): Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), bajo bandera panameña. MSC es, actualmente, la segunda empresa naviera del mundo en términos de capacidad de carga de buques portacontenedores. Esta compañía maneja 459 buques y su capacidad total de transportación es de 2 308 000 TEU.

La naviera MSC es propiedad de la familia italiana Aponte y tiene su sede central en Ginebra, Suiza. Se creó en 1970 como una compañía privada y hoy sirve a 335 puertos con sus 480 instalaciones en 163 países de

manga (ancho), con un desplazamiento de 199 272 t (DWT). Zoe es el tercer buque construido por astilleros Daewoo para MSC, de una serie de 20 similares. En el momento de su botadura, era el portacontenedores más grande del mundo.

El motor principal del mega-portacontenedores Zoe es de dos tiempos, HOMBRE B&W, diesel 11S90ME-C (MAN Diesel con Turbo). Esta máquina tiene una altura de 15,5 m, longitud de 25 y un ancho de 11 m. Su potencia máxima es de 83 800 CV a 82,2 rpm y mantiene una potencia continua normal de 75 430 CV a 79,4 rpm.

Con todo ello, era sabido que el título de «mayor portacontenedores del mundo» del MSC Zoe sería muy efímero, dado que actualmente se ha desatado una carrera en el sector naviero para construir barcos cada vez más grandes y de mayor capacidad de carga. Ya se conocía que varios astilleros, principalmente asiáticos, planeaban la construcción de buques

portacontenedores capaces de cargar entre 20 000 y 21 000 o más contenedores.

La fabricación de mega-barcos para el transporte marítimo de mercancías hizo saltar las alarmas de las organizaciones ecologistas, pues si mayor es la capacidad de cargas, así de grandes serán los peligros de las catástrofes que causen los accidentes en los ecosistemas marinos.

Precisamente, el Container Ship MSC Zoe sufrió un accidente en la ruta del Mar del Norte, una noche de enero de 2019 en la que perdió un total de 342 contenedores, debido a una fuerte tormenta que, según parece, le hizo tocar fondo al sur de las islas Wadden, una zona donde las aguas son relativamente poco profundas.

¿Habrá que poner límites al tamaño de los barcos que navegarán por los mares del mundo? El tiempo dirá...



es solo una de las muchas compañías que operan en el sector marítimo y continúa como empresa pública, controlada por la familia Aponte.

El valor de la compañía se estima en unos 15 mil millones de dólares, aunque algunos de estos datos son estimados.

El alma de H2R KAWASAKI en un MEGA DRONE

POR MARVIN DÍAZ VALDÉS

LA EMPRESA JAPONESA, KAWASAKI, FAMOSA POR SUS VEHÍCULOS A DOS RUEDAS DE PASEO Y DEPORTIVOS, Y MULTICAMPEONA EN CARRERAS GP, COCINA UN PROTOTIPO DE MEGA DRONE DE LA MANO DE SU DIVISIÓN AEROSPAIAL

K-Racer, ese es el nombre de la nave catalogada como híbrido entre helicóptero y avión o helicóptero compuesto, de 5 m de envergadura. Presenta un rotor de 4 m de diámetro que permite su elevación y dos hélices en sus laterales con motores para su desplazamiento que alivia el rendimiento del rotor.

Este proyecto fue anunciado por la multinacional de Shozo Kawasaki en 2020 con tecnologías propias de la empresa. Ya cerca de su culminación, muchos esperan tan desarrollado y enorme dron capaz de elevar una carga de 200 kg, que hasta ahora ningún dron ha podido cargar, y menos los eléctricos, a pesar de que están en auge y cuentan con un desarrollo prominente.

Sin necesidad de tripulación, puede desplazarse con mando a distancia o previa programación del origen y destino. Lleva, además, un robot configurado que entrega la carga una vez que aterrice.

Para dotar esta aeronave de tal fuerza, incorpora un motor H2R de una Ninja que lo hace muy veloz. Es un motor de 4 cilindros en L que genera una potencia de 310 CV a 14 000 rpm y un par de 165 Nm a 12 500 rpm.

A pesar que su diseño está previsto para el sector logístico, la propia empresa lo ve como un vehículo utilitario para la extinción de incendios, adentrarse en zonas de desastres o de respuesta rápida ante casos de emergencias médicas.



HISTORIA



1/1914

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



3/1496

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

AUTOMOBILE DRIVER ARRESTED

Some expressions of wonderment have been heard as to why the runners of the automobiles have not been arrested for sending their carriages along at so reckless a rate, and the leniency of the police heretofore got one man in jail last night. He is said to be the first man arrested for running an automobile too fast. He is Jacob German, twenty-six years old, who runs Cab 1,555 for the Electric Vehicle Company of 1,051 Broadway. Bicycle Roundman Schoessler saw German making fully twelve miles an hour on Lexington Avenue early last evening, and, pursuing the man, he saw him round the corner of Twenty-third Street, an always crowded place, at the same breakneck speed. Then he arrested him. German was surprised. The company was notified, and its members were astonished. But German was locked up in the East Twenty-second Street Station. The rate they may maintain in the city is eight miles an hour between streets and four miles around corners. The automobile was left in front of the station house with several hundred east side children about it. They examined it so closely that a policeman was placed on guard to prevent the cab from moving off without a driver and indulging in most any kind of a catastrophe.

The New York Times
Published May 21, 1899
Copyright © The New York Times

3/1899

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



Se realiza el primer vuelo en autogiro de la historia. Fue construido por el ingeniero de caminos, canales y puertos, además de aviador, Juan de la Cierva. Su funcionamiento es basado en la rotación de las alas.

9/1923

enero



21/2001

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



19/1978

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

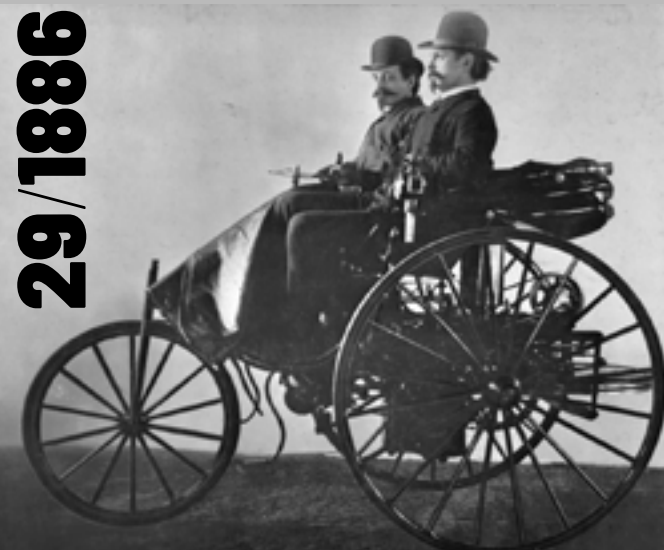
28/1855

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



29/1886

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



30/1951

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



13/2009

Fallece la australiana Nancy Bird-Walton, pionera de la aviación. Durante su vida fue galardonada con la Orden del Imperio Británico (OBE) en 1966, la Orden de Australia en 1990 y nombrada Dama de la Venerable Orden de San Juan de Jerusalén. Fue declarada por la National Trust of Australia en 1997 como una de las personalidades australianas más destacadas de la historia.



26/1911

Glenn H. Curtiss vuela el primer hidroavión estadounidense exitoso.

memorias
motor

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS



22/1926

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

12/1936



Del aeropuerto de Camagüey (Cuba) despegó el aviador cubano Menéndez Peláez para realizar el vuelo transatlántico La Habana-Madrid. Este hecho lo convierte en el primer aviador hispano en volar de América a Europa.

2/1913

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



5/1878

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

12/1908

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

14/1916

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

febrero

16/1979

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

17/1993

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

18/1898

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

18/2001

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

memorias
motor

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS



23/1893

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

24/1955

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

26/1974

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

28/1940

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

21/1920

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



El pequeño Smart

TRAS EL DEBATIBLE ÉXITO DEL MICRO-AUTO COMPACTO URBANO DEL MERCEDES-BENZ CLASE A, LA AUTOMOTRIZ DAIMLER-BENZ INICIÓ SU AVENTURA EN ESTA ESFERA JUNTO AL FABRICANTE DE RELOJES LOW-COST SUIZOS SWATCH, ASÍ NACIÓ LA MARCA SMART

POR WILLY HIERRO ALLEN

Hace 28 años se creó el primer prototipo del mini compacto urbano Smart por la unión de Daimler y Swatch. Al año siguiente, 1995, se presentó en el Salón Internacional de Frankfurt y, en 1996, el pequeño auto ganó Premio al Diseño en Europa. Un año después vuelven al mercado con otro de sus prototipos, y tal fue su éxito que deciden comercializarlo.

Así nació el Smart City Coupé, predecesor del actual Smart ForTwo. En el curso de estos años, Smart ha diseñado distintos modelos, tales como el ForFour, Roadster y Roadster Coupé. Sin embargo, el paso del tiempo, así como el mercado, se encargaron de que, a día de hoy, solo perduran dos de ellos: el ForTwo y el ForFour.

El ForTwo es el más icónico, el cual salió al mercado en 2002 y continúa fabricándose. Estos vehículos consiguieron un éxito sin precedentes en Europa. Actualmente ruedan en unos cuarenta países. A Estados Unidos llegaron en 2008 y su buena acogida hizo que, incluso, estuviese expuesto en el Museo de Arte Moderno de Nueva York (MOMA).

LA MARCA

Smart fue fundada en 1994 como MCC Smart (Micro Compact Car Swatch Mercedes Art). Es una marca de autos pequeños creada por asociación del tipo joint venture entre las empresas Swatch y Mercedes-VEC. Fue creada para producir automóviles suburbanos. Esta marca es parte de Daimler AG y el nombre actual de la compañía es Smart GmbH.



En poco tiempo Smart se ha situado entre las marcas de autos alemanas más populares dentro del segmento de pequeños compactos. Si bien su gama de modelos es bastante escueta, fueron suficientes para convertirse en un ícono de tendencia y de moda. Su sede principal está en el distrito rural de Böblingen, al centro de Alemania.

El origen del nombre de la marca, Smart, está compuesto por las iniciales de sus dos fundadores Swatch y Mercedes. «S» de la relojería suiza Swatch y «M» de automóviles Mercedes, la marca de los vehículos de la compañía automotriz Daimler. ¿Y cuál es el origen de Swatch? Significa Swiss Watch (reloj suizo) en inglés.

De esta manera a las iniciales de Swatch y Mercedes le sumaron la palabra «art» y así consiguieron el nombre de la nueva marca de autos: Smart, que significa inteligente (en inglés).

EL LOGOTIPO

La estructura del logo es muy simple, sin embargo engloba una serie de símbolos encriptados cuyo significado da idea de la marca y sus productos. Ante todo se puede identificar que la tipografía de los modelos y, por supuesto, del logotipo, es la misma que usa la marca de relojes suizos Swatch.

El logo está compuesto por una gran letra «C», la cual identifica qué tipo de automóvil es Smart: «compact» (compacto en inglés), característica principal del producto. A esta «C» se le añade una flecha que apunta a la derecha para redondear el logo, como una rueda de cualquier vehículo terrestre automotor.

Pero esta flecha tiene su propio mensaje, que significa «forward thinking», algo así como «pensamiento hacia delante» (en inglés). La figura en sí del logotipo, podría identificar todo cuanto sonó cierto día Nicolás Hayet, CEO de la compañía relojería suiza Swatch, al manosear sus ideas de unirse a alguna automotriz para crear un automóvil.

Hayet quería un vehículo de dimensiones contenidas, de diseño original y llamativo, perfecto para el traslado en el día a día. Y el logotipo de Smart sintetiza

en su figura rodar (es redondo) ir

hacia delante con pensamiento positivo (la flecha) y compacto (la «C»). Lo de desenfadado y llama-

tivo lo dejó a su consideración, pero sí le aseguro que el diseño es muy original.

Renta y recorre
Cuba



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.



EXCELENCIAS
Travel

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

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

EL AUTOMÓVIL que utilizó CAMILO CIENFUEGOS

CON SUS 37761 KM RECORRIDOS, EL OLDSMOBILE NINETY EIGHT DE 1959 ES UNA DE LAS PIEZAS MEJOR CONSERVADAS EN SU ESTADO ORIGINAL DE NUESTRA COLECCIÓN



POR IGNACIO M. REYES FANDIÑO
FOTOS: MANUEL OKATA

Un kilometraje tan bajo hace probable que su motor nunca haya sido abierto y que el resto de sus partes y piezas se encuentren en óptimas condiciones. La razón de tal estado se encuentra estrechamente relacionada con los primeros meses posteriores al triunfo de La Revolución.

Camilo Cienfuegos lo utilizó como su vehículo oficial desde enero de 1959 hasta su desaparición física, en octubre del propio año. Muy poco debe haberse utilizado luego de este desventurado suceso, pues el estado de su vestidura interior así lo indica. Si bien el automóvil parece haber tenido permiso de circulación hasta 1965, las calcomanías relativas a la figura de Camilo en la ventanilla trasera sugieren que este fue objeto de homenaje a la figura y memoria del desaparecido héroe. De este modo, cuando la pieza pasó a ser parte de nuestra colección, conservaba aún su pintura original. Tras el proceso de restauración al que fue sometida durante el año 2019 tuvo que ejecutarse un nuevo trabajo

de pintura. Sin embargo, pese a labores de restauración de menor envergadura, el interior permanece intacto en su mayoría. Solo han sido reemplazados la alfombra del piso y algunos paneles de la tapicería de los asientos.



El año 1959 marcó un giro drástico en General Motors Co., dado el nuevo tipo de diseño que presentó en cada una de sus divisiones. Algunos años atrás, Chrysler Motor Co. había dado inicio a su tendencia Forward Look, un estilo que definía sus modelos por líneas más claras, rectas y estilizadas. Los autos de Chrysler se mostraban cada vez más largos, anchos y bajos y tal visualidad les ganó popularidad e índice de ventas. Ante tal hecho, los directivos de G.M. optaron por arriesgarse y producir una línea de diseño completamente nueva para sus vehículos en 1959. El resultado constituyó la aparición de modelos que han perdurado hasta el día de hoy como clásicos dentro de la propia década de 1950 y piezas de referencia que, aún hoy, gozan de popularidad entre los entusiastas.

El ejemplo que con más fuerza puede sostener los nuevos conceptos manejados para el diseño de esta nueva línea de G.M. es, para muchos, el Cadillac. Resulta probable que no haya sido fabricado en serie

otro automóvil en Estados Unidos con semejantes aletas de cola. Las propias publicaciones de la época comentaban, al presentarlo, que el nuevo Cadillac poseía cierto aspecto de nave espacial, no solo por sus aletas, sino por la abundancia de vidrio y otros atributos que también se encontraban presentes en las divisiones restantes de la compañía. Estas, desde sus propias características, hacían eco de lo que con tanta fuerza presentaba Cadillac. Buick, por ejemplo, abandonó los modelos que había presentado durante más de diez años y estrenó tres nuevas series, LeSabre, Invicta y Electra.

Tanto en Buick como en Chevrolet, las aletas eran también de gran prominencia y destacaban mucho más en las nuevas carrocerías sin pilares de techo plano. Pontiac y Oldsmobile, aunque también provistos de aletas, presentaban diseños menos radicales. Y de todos, puede ser el Oldsmobile el vehículo de visualidad más conservadora y sobria.

Para 1959 esta división continuó presentando las mismas tres series de años anteriores. La Dynamic 88, de menor precio, ofrecía un motor V8 de 269 HP mientras que Super 88 y Ninety Eight compartían un motor, también V8, de 315 HP y un carburador Rochester de cuatro cañones. La serie Ninety Eight (98) era la de mayor precio y, por primera vez desde 1951, presentó una carrocería de mayor tamaño en la que la cabina gana en amplitud. En años anteriores las carrocerías del 98 tenían solamente más longitud que los otros modelos en la zona del maletero. Esta es la razón por la cual en Cuba se le llame colilargos a los automóviles de esta serie.

El Oldsmobile 98 de 1959 fue presentado con muchos accesorios como equipo de norma. Además de la transmisión automática Hydra-Matic, de la cual la marca había sido pionera a fines de la década de 1930, el vehículo se equipaba con ventanillas eléctricas, aire acondicionado, frenos asistidos,

dirección motriz y un radio que podía utilizarse fuera del automóvil como equipo portátil. Con más de 5.50 m de longitud, es uno de los automóviles de mayores dimensiones construido por Oldsmobile durante toda su historia.

En nuestra colección es una de las piezas que más llama la atención al visitante, pues se trata de un clásico con pocos ejemplares en nuestro país. El modelo siempre ha sido celebrado entre los entusiastas por su llamativo diseño y sus grandes dimensiones. Ello, unido a la potencia y sonido de su motor, hace que sea un automóvil de marcha elegante y óptima aceleración.

Además de Camilo Cienfuegos, otros dirigentes utilizaron Oldsmobile como vehículo de trabajo en los primeros momentos de La Revolución, debido a su resistencia, confiabilidad y magnífico desempeño.

LOS AUTOMÓVILES

HILLMAN

DURANTE 69 AÑOS (1907 Y 1976) SE COMERCIALIZARON LOS HILLMAN. HACE 46 QUE YA NO SE FABRICAN. ¡Y AÚN SIGUEN RODANDO! POR CALIDAD, POR AMOR ¿POR QUÉ?

POR WILLY HIERRO ALLEN

El destacado ingeniero británico William Hillman (1848-1921) fue también diseñador y, por supuesto, un importante empresario. Laboró de aprendiz en un taller junto a John Starley, quien inventó la rueda de radios y sería el padre de la industria del ciclismo. Hillman y su socio W. H. Herbert (quien aportó el capital) crearon su propia factoría de bicicletas, en 1875.

La empresa fundada por Hillman, Auto Machinery, creció y logró éxitos en otras producciones como patines, máquinas de coser y rodamientos de bolas y de agujas. A finales del siglo XIX, los negocios se ampliaron y tenía cuatro instalaciones en Inglaterra y cinco en Alemania. William Hillman ya era millonario. Pero siguió trabajando.

En asociación con el francés Louis Coatalen, que procedía de la compañía Humber Car Company, fundó en 1907 la compañía Hillman-Coatalen para fabricar automóviles. El primer prototipo lo condujo el propio Louis Coatalen, en su primera aparición en público, hacia la famosa carrera inglesa de la Isla de Man, Tourist Trophy, de ese año.

Los primeros vehículos se fabricaron en muy pequeñas cantidades e iban equipados con motores de 4 cilindros, 6 400 cc de cilindrada, y motores de 6 cilindros, 9 700 cc de cilindrada. En 1909, Louis Coatalen se fue a laborar a otra empresa rival, la Sunbeam Motor Car Company Limited. La firma se llamó entonces Hillman Motor Company.



El primer auto que se vendió en cantidades apreciables fue el modelo 9HP, lanzado en 1913 con motor de 4 cilindros, válvulas laterales y 1 357 cc de cilindrada. Concluida la Primera Guerra Mundial, este auto evolucionó. Se le puso un motor similar, pero mayor: de 1 600 cc, y se reintrodujo en el mercado con la nueva denominación de 11HP.

Ya para 1919, el diseñador A J Dawson puso a punto un modelo con dirección de tornillo (sin fin), carrocería de cuatro puertas, freno de mano al centro, entre las dos plazas delanteras, y el mismo motor 1 600 cc, pero con pistones de aluminio. Sin embargo, la producción seguía siendo limitada: menos de 600 unidades en 1921. Ese año falleció William Hillman.

La última evolución del 11HP fue en 1922, con la tapa de block (culata) desmontable y transmisión por par cónico. A partir de 1923, los Hillman ofrecieron carrocerías tipo cabriole (coupé, descapotable, convertible) con las ventanillas laterales de cristal accionadas por manivela. Este modelo, el 11HP, se fabricó hasta 1925.

En 1926 salió el 14HP bajo la dirección de J P Black. El motor de 4 cilindros, pero mayor, de 2 000 cc; válvulas laterales; y lo más importante: frenos en las cuatro ruedas. No obstante, su gran éxito se debió al precio, solo 300 libras esterlinas. A finales de 1930, ya rodaban más de 7 000 ejemplares del 14HP.

Pero en 1928, Humber Car Company adquirió el control de Hillman. Al año siguiente, 1929, salió un Hillman con motor de 8 cilindros en línea que, a pesar de sus exitosas ventas (solo costaba 450 libras), se mantuvo en producción hasta 1932. Precisamente ese año, Humber y Hillman cayeron en la bolsa del Grupo Rootes.

Este grupo, propiedad de los hermanos William y Reginald Rootes, se fundó en 1913 como un negocio de venta de autos y, con el respaldo financiero de Prudential Assurance, se hicieron de numerosas firmas reconocidas tal como la Hillman, Humber, Singer, Sunbeam, Talbot, Commer y Karrier. En 1967 Chrysler UK compró a la familia Rootes las acciones mayoritarias. Hillman se mantuvo en producción hasta 1976, que desapareció.

Cuando Chrysler se hizo cargo, estaba por salir el Hillman Avenger, que cinco años después apareció en Argentina como Dodge 1500 y 1600. Los fabricó Chrysler-Fevre Argentina S.A. y se presentaron al público en 1971.

En la década del 70, llegaron a Cuba estos Dodge que se utilizaron como taxis en el interior del país. Pero esa es ya otra historia.

Chrysler Europa quebró y, en 1978, Peugeot y Renault adquirieron lo que quedaba de Chrysler UK y Rootes desapareció.





+ MOTOR

...porque hacer es aprender

DISFRUTAR LOS JUGUETES CUANDO NIÑO LO LLEVÓ A ADORARLOS Y CREAMOS CON SUS MANOS DE ADULTO. YUNIEL MAURELL LLEVA EL MUNDO NAVAL A ESCALA

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: CORTESÍA DE YUNIEL MAURELL

« Siempre me gustaron los juguetes. Autos y barcos fueron mis preferidos. Mi primer barco lo compró mi padre. Recuerdo que era de carga; creo que ruso. Se desarmaba y se veían las bodegas. Ahí comenzó mi pasión por las maquetas».

Desde pequeño, Yuniel Maurell quedó irremediabilmente prendado por el modelismo en su expresión más amplia, pues aunque prefiere el naval, le encanta el ferroviario, el automotor y el aeromodelismo. Y es que de cada manifestación disfruta al máximo. En el aeromodelismo, por ejemplo, encuentra una experiencia única en cada vuelo, aunque un poco más peligrosa: se puede perder el modelo por un desperfecto técnico o algún error del piloto, tal como pudiera pasar en la aeronáutica real. Los carros, por su parte, también tienen su encanto, porque los puedes disfrutar casi a toda hora.

Sin embargo en el modelismo naval ha encontrado algo más que una afición. «Casi todos mis modelos de embarcaciones los he construido yo mismo. Esa es la gran satisfacción. Le vas dando vida; los ves tomar forma hasta terminar la obra de arte, tu obra de arte, porque pienso que son eso: obras de arte».



Y poco a poco, lo que fuera un placer común de la infancia, se convirtió en una constante. ¿Dónde consigue la inspiración para sus creaciones? En el entorno, en el día a día, en la propia vida. «A veces vemos algo y lo queremos recrear, ya sea en un modelo estático o funcional. A mí me gusta que quede lo más real posible, por eso prefiero la escala 1:27. No es tan grande ni tan pequeña, y da el espacio necesario para integrarle los mecanismos que la hacen funcional. El proceso creativo es infinito, pues en ese momento es cuando más te inspiras y te vienen las ideas de cómo poner esto o aquello, así se ve mejor... Cuando te das cuenta, ya tienes casi un modelo hecho».

Barcos de carga, de pesca, remolcadores, lanchas rápidas, yates de paseo... todos salidos de sus manos y hechos a partir de madera, resina, poliespuma, varillas de soldar de 3 mm o rayos de bicicleta. Y nos detenemos en un ejemplar que llama poderosamente la atención. Para mayor sorpresa, fue su segunda creación con un proceso creativo de casi tres meses: la «lanchita de Regla», única recreación a escala y funcional por radio control construida en Cuba.

«También me he interesado mucho por los remolcadores. Son muy importantes. Cuando se queda algún modelo averiado navegando, salimos a su rescate y recibimos el aplauso del público».





Otra muestra relevante es conocida por sus amigos como la RED BULL y su historia tiene mucho de empeño. «Varios colegas tenían lanchas rápidas de carrera y me dije “¿por qué no construyes una?” Y le di vida a esta lancha rápida».

Su último modelo, hasta la fecha, un yate de paseo a partir de un bote que no le gustaba al navegar. Lo modificó y, sin plantillas ni planos, a partir de fotos de otros yates y de su imaginación, puso manos a la obra y hasta incorporó un ancla funcional que se fondea hasta 2 m de profundidad.

Aunque muy tímido para una entrevista, Yuniel Maurell es de los miembros más activos y entusiasta del Club Modelismo Naval de Cuba y agradece la ayuda y apoyo para la realización de exposiciones y actividades del Club Náutico Marina Hemingway, e instituciones como el Zoológico Nacional, La Quinta de los Molinos, la Marina Tarará y la Ciudad Deportiva.

Como todo modelista, cada día encuentra una nueva inspiración. Cada día una nueva experiencia que recrear a escala y dar vida a esa escala. Es un ciclo sin límite, de constante crecimiento porque, al fin y al cabo, hacer es también aprender.



¿Por qué cada día se vuelven más populares los aceites «finos»?

EXISTE UNA TENDENCIA A NIVEL MUNDIAL DE EMPLEAR VISCOSIDADES CADA VEZ MÁS BAJAS EN MOTORES. SI BIEN EN EL CALOR CUBANO TRABAJAMOS CON GRADOS SAE 5W-40, 10W-40, 15W-40 O 20W-50, EN EL RESTO DEL MUNDO YA SE HABLA COMÚNMENTE DE 0W-20 Y HASTA 0W-16. PERO, ¿QUÉ INTERÉS PUEDE TENER UN FABRICANTE EN LUBRICAR CON ALGO TAN "FINO"?

POR ALEXIS VEGA

Recordemos que la viscosidad de un lubricante describe su resistencia a fluir y, para motores, comúnmente se clasifica en grados establecidos por la especificación norteamericana SAE J300 (SAE, Sociedad de Ingenieros Automotrices). Los aceites multigrados son los más utilizados porque un solo producto garantiza en la operación el comportamiento de dos grados de viscosidad.

Por ejemplo: el grado SAE 5W-30, que en Latinoamérica podría considerarse el estándar, en condiciones de arranque en frío tiene resistencia al flujo concordante con la de un grado 5W (W, Winter o invierno), mientras que a 100°C fluye como un SAE 30. Esto le permite lubricar de manera ágil y oportuna cuando se enciende el motor a la vez que mantiene una película confiable cuando este marcha a plena capacidad.

Precisamente ese equilibrio es vital para responder a dos exigencias que impone el mercado actual de motores: desarrollar alta potencia en unidades más pequeñas y generar menos emisiones de gases al ambiente.

Hoy las ciudades crecen, los espacios para estacionar y circular disminuyen y se necesitan autos más compactos, pero a la vez más potentes. Estas exigencias hacen que la arquitectura del motor, sus holguras y ajustes sean críticas.

Solo un lubricante lo suficientemente "fino" podría circular entre las piezas disminuyendo el rozamiento y evacuando el calor de manera eficaz. Emplear en estos casos un producto muy viscoso significaría incrementar la resistencia al flujo, sobrecargar la bomba de aceite, gastar más combustible, generar calor y desgaste innecesario.

De esto que explico se desprende que estos grados de poca viscosidad

pueden contribuir también al ahorro de carburante. Su normalización corre a cargo de ILSAC (Comité Internacional para la Estandarización y Aprobación de Lubricantes) y API (Instituto Americano del Petróleo), no solo con el objetivo final de reducir costos al usuario, sino de emitir menos elementos nocivos a la atmósfera y proteger los sistemas de post-tratamiento de gases de escape.

En este mismo sentido la baja viscosidad es un componente clave de la sincronización variable de válvulas (VVT) presente en distribuciones modernas. Aquí, la presión de aceite es la que acciona el solenoide electrohidráulico encargado de adelantar/atrasar el tiempo de apertura/cierre de las válvulas de admisión y escape. Una alta viscosidad no garantizará la fuerza y prontitud que se espera del flujo para dar impulsos hidráulicos certeros ni controlar el desgaste de la cadena de distribución o el set de engranajes del sistema.

Como ve, el empleo cada vez más común de aceites poco viscosos obedece a dos motivos principales: estar en línea con los líderes de la industria que confían en ellos para asegurarle al conductor confiabilidad sin rehusar al ahorro, y cumplir con estándares cada vez más severos para emisiones de gases de escape. En cualquier caso, siempre sométase a usar en su auto el grado de viscosidad que proponga el fabricante en el Manual.

¿Qué hacer cuando al conducir LA visibilidad ES mínima por causa DE LA neblina?



EN ESTOS PRIMEROS MESES DEL AÑO, CONDUCIR A TEMPRANAS HORAS DEL DÍA SE PUEDE TORNAR UN TANTO PELIGROSO Y COMPLICADO POR CAUSA DE LA NEBLINA Y, POR CONSIGUIENTE, LA POCA VISIBILIDAD

POR REBECA VALDÉS ESPINOSA

Primeramente es necesario conocer qué es la neblina y cómo se forma:

La niebla es la condensación del vapor de agua y aire a nivel del suelo. Este vapor que está debajo de los hielos se enfría y termina convertido en agua, lo que se denomina condensación. Las pequeñas gotas que quedan suspendidas en el aire forman la niebla.

Al salir a tempranas horas del día en estos meses de humedad y frío, se torna más complicado trasladarse pues la niebla es más común. Pero podemos evitar accidentes y mantener una conducción segura siguiendo estos consejos:

Al comenzar la marcha, debes cerciorarte tener agua en los depósitos, probar que funcionan correctamente los limpia parabrisas o neblineros, todas las luces y encender la antiniebla: así podrás ver un poco mejor y ser visto por los demás conductores.

Las luces altas o largas no servirán de mucho ante la niebla. La luz proyectada horizontalmente a la niebla hará un rebote lumínico llamado efecto espejo que disminuirá tu visión. es por ello que las luces para neblina están ubicadas estratégicamente muy abajo en el frontal del vehículo por un par de razones:

Las luces para neblina son de proyección amplia, plana y baja. Esto es ideal, ya que nos permite extender la mirada al suelo a corta distancia y mantener el recorrido. Su ubicación funciona muy bien para detectar objetos, el rayado paralelo e irregularidades en el piso.

En autopista o carreteras, circula siempre por el carril derecho y evita adelantar. Si la niebla es muy densa, toma como referencia la línea blanca que se encuentra a la derecha de la calle. No te confíes en la distancia que llevas del auto que te antecede, si se equivoca o se distrae podrías impactar con él.

Si se ve una señalización de ceder el paso a lo lejos la velocidad máxima debe ser de 40 km/h.

En caso que sobre la marcha sea imposible ver, es recomendable detener el auto y activa las luces de emergencia, esto les indicará a otros conductores que se te ha presentado una problema, igual lo debes hacer en una lugar seguro y apartado de la carretera.

No olvides seguir estos consejos cuando la neblina sea una dificultad al conducir. La seguridad en la vía comienza por uno mismo.

MERCEDES-BENZ el clima EN NUESTRAS MANOS

QUE NOS SUDEN LAS MANOS AL CONDUCIR ES MOLESTO Y DETERIORA EL VOLANTE. ALGO TAN SIMPLE, EN APARIENCIA, PUEDE INCIDIR EN LA SEGURIDAD, LA ESTÉTICA Y... ¡LAS VENTAS!

POR JORGE ESTÉNGER WONG

Mercedes acaba de patentar una solución a tan incómodo problema, llevando el confort a niveles jamás vistos. Sin embargo, el tema no es solo confort. Que nuestras manos no transpiren nos permitirán un mejor agarre del volante, influyendo sobre la actitud y capacidad del conductor.

La patente, registrada por Mercedes-Benz, describe una opción que distribuye aire desde el volante, lo que permite un flujo de aire directo a las manos y zonas sensibles a la temperatura, como el cuello o la frente.

Mercedes-Benz da así otro giro de tuerca a la evolución del volante, o timón, en la historia del automóvil. De aquellos pioneros de antaño, solo queda la función básica de girar las ruedas, y se han incorporado decenas de atribuciones que lo convierten en un verdadero agregado multifunciones.

Así, Mercedes-Benz, logra un volante que no solo es capaz de albergar el ya tradicional airbag, o los numerosos controles para los sistemas info-entretención y control del vehículo, sino que ahora cuenta con todo un conducto de ventilación, que además puede ser configurado y personalizado a criterio del conductor.

La llegada de la conectividad ha impuesto los interiores dominados por pantallas digitales, allí donde estaban los conductos y salidas de aire climatizado. Como consecuencia, hoy el flujo de aire apenas llega al volante y sus inmediaciones, y unas manos transpiradas pueden perder agarre, o necesitar que se las retire con frecuencia del timón, para secarlas. Para colmos, ese sudor constante deteriora a ojos vistas el volante, una de las cosas que más odian los choferes.

Reubicar estos ductos era un desafío y Mercedes-Benz decidió ir un paso más adelante: el volante era el medio perfecto para ello. En los dibujos que se presentaron para su aprobación,

la idea es canalizar aire a través de un conducto que recorre la columna de dirección hasta el centro mismo del volante, donde por una abertura periférica, se dispersaría en toda su circunferencia.

El diseño permitiría moderar el flujo de aire y la temperatura de manera individual, de modo que el conductor nunca perciba un cambio claro de temperatura a través de sus manos. Además, dentro de los ajustes posibles, se podría enviar aire solo a las manos, o también hacia el cuerpo de quién está conduciendo.

Mercedes asegura así que el volante siempre luzca impecable, como gusta a los choferes, y para ello pone el clima en sus manos.



VOLVO PLANEA CONVERTIR LA LUNA DELANTERA DE SUS VEHÍCULOS EN UN HUD GIGANTE QUE ENTREGARÁ INFORMACIÓN ÚTIL Y AUMENTARÍA SEGURIDAD AL CONDUCIR

POR ARIEL B. COYA

El fabricante automovilístico Volvo ha anunciado que trabaja en una serie de soluciones «muy prometedoras» para sus modelos de próxima generación, con la inclusión de un head-up display (HUD) en el parabrisas que proyectaría información relevante y ayudaría a reforzar aún más la seguridad.

Para ello, la marca sueca, propiedad del conglomerado Geely, se ha asociado con Spectralics, una start-up israelí que ha desarrollado la tecnología a partir de un nuevo material, denominado MLTC, para integrar una lámina digital dentro de la luna delantera de los coches y llevar las aplicaciones del sistema HUD a una dimensión superior.

En ese sentido, la superficie del parabrisas se convertiría en una suerte de monitor transparente que permitiría consultar desde el límite de velocidad hasta indicaciones de navegación mientras conducimos. Y todo sin quitar los ojos del camino.

No en vano, está claro que la tecnología encierra gran potencial y tendría también otros usos, para evitar deslumbramientos al conductor, por ejemplo, al ser capaz de oscurecer el vidrio delantero o incluso facilitar la visión nocturna sin necesidad de equipos especiales complementarios, ya que el material MLTC se comportaría como una banda infrarroja.

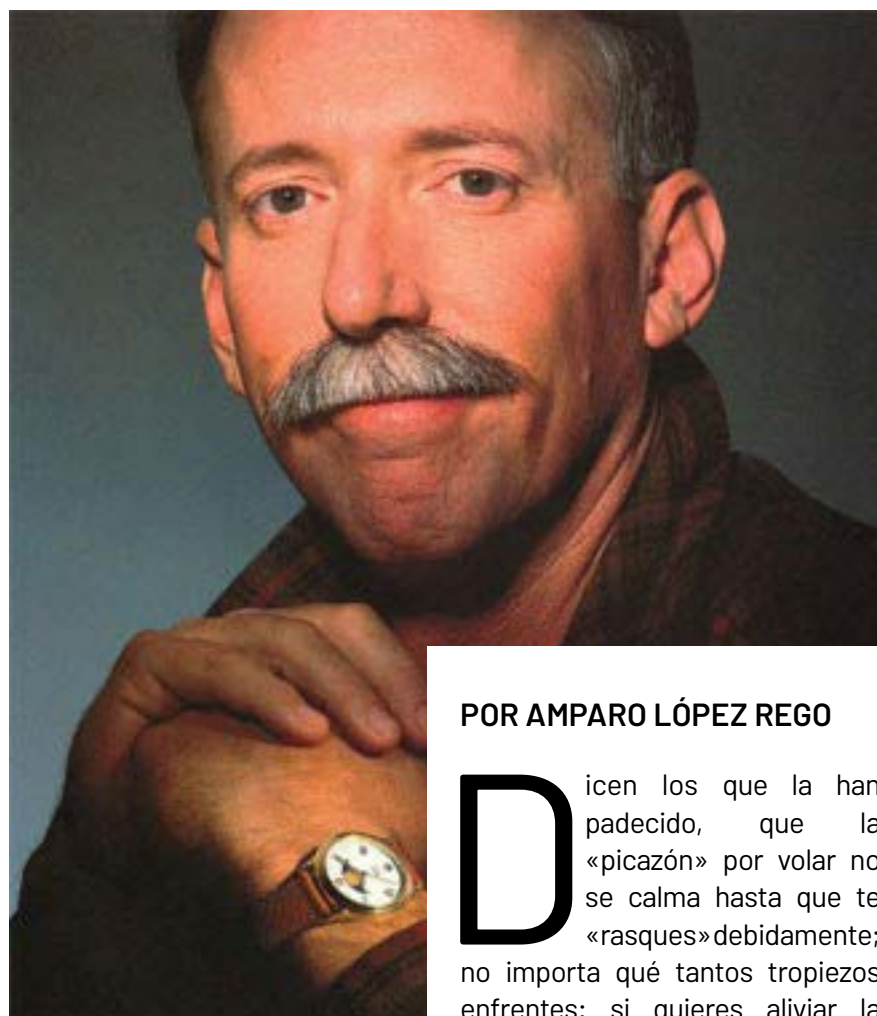
La propuesta de Volvo y Spectralics, incluso, va más allá, toda vez que el sistema podría incorporar nuevos sensores que permitan al vehículo detectar obstáculos en el camino, como animales o señales de tránsito, y marcarlos en tiempo real para facilitar la reacción del conductor.

Por el momento, eso sí, se desconoce cuándo Volvo podría tener lista esta sofisticada tecnología que ayudará a «revolucionar la experiencia de sus usuarios» y que ayudaría a que sus viajes sean mucho más seguros e informados.

VOLVO «PINTARÁ» EL PARABRISAS CON TECNOLOGÍA

LARRY

EL DE LA SILLA DE JARDÍN



DESDE NIÑO LARRY WALTERS SOÑÓ CON VOLAR; HASTA IDEÓ UNA INUSUAL FORMA DE HACERLO, CONVENCIDO DE QUE PODÍA LOGRARLO. POR FIN, UN DÍA, HACE 40 AÑOS, SE FUE POR LOS AIRES...EN UNA SILLA

POR AMPARO LÓPEZ REGO

Dicen los que la han padecido, que la «picazón» por volar no se calma hasta que te «rasques» debidamente; no importa qué tantos tropiezos enfrentes: si quieres aliviar la comezón, de alguna manera tienes que conseguirlo.

Larry Walters sabía de esto, pues desde su infancia fantaseaba con pilotar un avión. Nació un 19 de abril, del año 1949, y a la primera oportunidad fue a enlistarse en el ejército, seguro de que era la mejor forma de iniciar su carrera como piloto de las fuerzas aéreas.

Desafortunadamente, el examen médico de admisión determinó que su pobre vista no le permitiría colocarse frente al complejo panel de controles de una nave aérea, por lo que terminó su tiempo en lo militar como cocinero, en Vietnam. A su regreso, Larry devino camionero; sin embargo, nunca desapareció su empeño por volar.

Ya de adolescente pensó construir una «máquina voladora» a partir de globos meteorológicos inflados con helio, los cuales ataría a su máquina cortadora de césped. Calculó que se alzaría sobre su patio unos 9 m por algunas horas; y con el uso de una pistola de perdigones explotaría los globos, para descender paulatinamente.

Un artículo del 1998, publicado en el New Yorker contaba que todo comenzó cuando el adolescente Larry visitaba el parque temático Disneylandia y observó a una señora que sujetaba una buena cantidad de globos que apuntaban vigorosamente hacia el cielo. El apasionado jovencito solo podía imaginar cómo sería volar junto a ellos.

Un tiempo después, Larry vio unos globos meteorológicos en una tienda de suministros militares, asoció imágenes y su plan germinó. En aquella época le fue imposible probar su teoría hasta que, unos 20

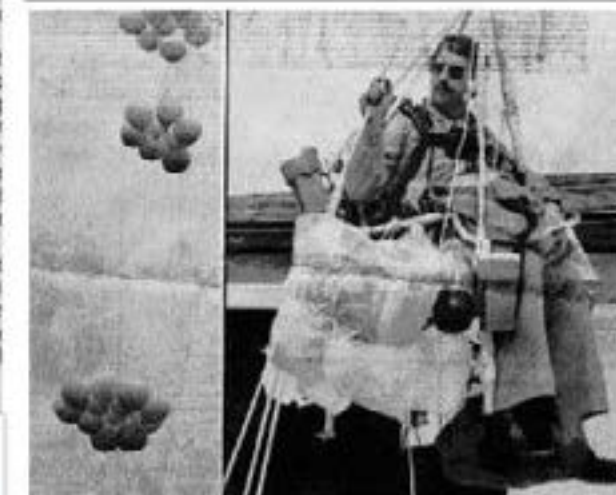


Associated Press
Larry Walters lugs craft past police car after landing in Long Beach.

PILOT: Aloft in a Lawn Chair

"I'm staying right on the ground"

Walter grows chair. As 1 roofs 6 saying me do! He he can gun, li Why about burner was ti fulfill nounce Did!



The Lawn Chair Man (true story)

Larry Walters went to the local Army-Navy surplus store and purchased 45 weather balloons and several tanks of helium. He securely strapped the balloons to his sturdy lawn chair and anchored the chair to the bumper of his jeep and inflated the balloons with the hel Larry pecked several sandwiches and a six-pack of Miller Lite and load his pellet gun figuring he could pop a few balloons when it was time to descend. Larry's plan was to lazily float up to a height of about 30 feet above his back yard and come back down in a few hours. Things didn't quite work out for Larry. When he cut the cord anchoring the lawn chair to his jeep he streaked into the L.A. sky as if shot from a cannon. He did

años después, vuelto un camionero hecho y derecho, recordó su temprano propósito y decidió que ya era hora de darle vida.

MANOS A LA OBRA

Con el apoyo de su novia, Carol Van Deusen, quien en un principio se mantuvo escéptica al respecto. Larry adquirió 45 globos meteorológicos de 2 m de diámetro, así como suficientes tanques de helio para inflarlos.

Listos los globos, consiguió atar 43 a una silla plegable de aluminio, una silla de patio, de jardín.

Era el 2 de julio de 1982. Con un paracaídas sobre su espalda, equipado con una pistola de balines, una radio CB, una cámara fotográfica, un altímetro, botellas

de agua como lastre, y, eso sí, unas cervezas y sándwiches para hacer más grato el paseo, Larry despegó e inició, sobre Long Beach su añorado vuelo.

EN EL AIRE

Walters despegó desde el patio trasero de la casa de su novia, en el barrio de San Pedro, una comunidad en la ciudad de Los Angeles, California; había atado la silla a su jeep y solo fue cuestión de pedir a sus amigos presentes que cortaran las tres líneas que retenían su inusitado vehículo, para así elevarse con su «bulto» de globos que se extendía a una altura de unos 47 m.

La «silla voladora» se alzó velozmente, hasta alcanzar unos

4600 m de altitud y comenzó a desplazarse lentamente sobre Long Beach.

Entró en contacto con REACT (Equipos de Radio Comunicaciones Asociadas a Emergencias), una organización de monitoreo de CB, la que le preguntó sobre su plan de vuelo, y a lo que Larry respondió que conocía que su viaje era ilegal, que estaba desplazándose por un espacio federal, y que no había solicitado autorización previa para acometer su empresa.

Con solo mirar hacia abajo Walters podía entender que se había elevado mucho más de lo previsto. Se sentía mareado, con frío, y aunque quería comenzar a disparar a los globos, temió que

al hacerlo la silla perdiese balance y lo hiciese caer.

A los 45 minutos de vuelo, reventó siete globos, cuando se encontraba a poco más de 4 000 m de altura, pero accidentalmente, dejó caer su pistola de perdigones. Siguió remontándose y conduciendo hacia el espacio aéreo cercano al aeropuerto de Los Ángeles.

La situación se complicó, pues ya le costaba respirar y sentía los dedos de los pies entumecidos y pensó que probablemente era el momento de confiar en su paracaídas y saltar.

Fue divisado por pilotos de las aerolíneas Delta y TransWorld, quienes reportaron el avistamiento al Control de Aproximación del Aeropuerto: «Tenemos a un hombre en una silla atada a unos globos en nuestra posición de las 10:00, rango de 5 millas». Para entonces los globos ya perdían helio y Walters comenzaba a descender.

De la misma manera que su viaje fue errático, tampoco Larry tuvo el control en su bajada. Había planeado tocar tierra en el desierto de Mojave (al que nunca llegó a aproximarse) pero caía más rápido de lo previsto. Se deshizo de las botellas plásticas de agua con la esperanza de disminuir la velocidad acercándose a un barrio pudiente de Long Beach.

Finalmente, y por esos azares de la vida, la «aeronave» y su intrépido navegante, concluyeron la proeza frente a la casa de un piloto, quien descansaba junto a su piscina y el cual quedó atónito al ver la silla voladora enganchada en unos cables de alta tensión, con Walters colgando a unos metros del suelo.

EN TIERRA

El aterrizaje provocó un apagón en el vecindario; Larry fue arrestado de inmediato por oficiales del Departamento de Policía de Long Beach. Después de comprobar su historial, fue liberado, en espera de futuras notificaciones de la FAA (Administración Federal de la Aviación) pues no había dudas de que, de alguna manera, había infringido la ley, y en cuanto esto fuese determinado, enfrentaría cargos.

La agencia analizó todos los pormenores del insólito vuelo y concluyó que Larry era culpable de: 1- Operar una aeronave sin certificado de aeronavegabilidad. 2- Crear un peligro de colisión para otras aeronaves. 3- Invadir el espacio aéreo regulado sin mantenerse en contacto con el control del tráfico aéreo. 4- Suponer un peligro para la vida y la propiedad de otros.

Según se explicó, el mero hecho de la caída de la pistola de perdigones, desde esa altura, habría ocasionado la muerte de haber golpeado a alguien en tierra.

En un principio se impuso una multa de 4 000 dólares, pero al considerar que su aventura no llegó a entorpecer el tráfico del aeropuerto, y demostrado que «el vuelo era inseguro, pero Walters no tenía intención de poner en peligro a nadie», se redujo el monto a 1 500 dólares, por cargo de no haberse comunicado con el control del tráfico aéreo.

Larry Walters tuvo mucha, pero mucha suerte. Según la misma agencia estimó, los globos podrían haberlo llevado sobre los 15 000 m de altura si no hubiese llegado a explotar



algunos y los otros no hubiesen ido perdiendo helio. Se aconseja utilizar oxígeno a los 3 000 m y se obliga a utilizarlo por encima de los casi 4 000 en una avioneta. Y Walters flotaba a casi 5 000 m de altitud.

EL DESPUÉS

Larry Walters consiguió volar. Mucho más: consiguió poner en práctica su fantasía juvenil.

Para muchos se convirtió en un héroe de culto, al punto de comenzar a ser llamado «Lawn Chair Larry» (Larry, el de la silla de jardín); fue noticia en todos los medios de prensa del país, además de aparecer en varios programas televisivos.

No obstante, pagó el precio por su osadía, no solo el de la multa de 1 500 dólares, sino también al ser víctima de muchas burlas, y cuentan que hasta recibió una «mención honorable», como «superviviente de riesgo» en los premios Darwin.

Larry cedió su silla a unos de sus admiradores, un niño; abandonó su profesión de camionero y por un tiempo brindó charlas motivacionales, aunque nunca ganó mucho dinero.

EL LEGADO

Larry Walters nunca se casó y no tuvo hijos. Tristemente, su vida acabó antes de hora y con una nota trágica: el 6 de octubre de 1993 Larry se adentró en el Bosque Nacional Ángeles, donde había trabajado algunos años como voluntario, y se suicidó disparándose al corazón. Tenía 44 años y solo habían transcurrido 11 desde su épico vuelo.

Como muchas veces ocurre, «Larry, el de la silla de jardín»

ganó más notoriedad después de muerto que en vida. Ha inspirado canciones, representaciones teatrales e incluso una comedia australiana de 2003 llamada «Danny Deckchair» (Danny Tumbona, refiriéndose a esas sillas reclinadas que abundan alrededor de las piscinas).

La famosa silla de jardín permaneció muchos años dormitando en el garaje del ya no niño a quien Larry se la cedió. En el 2014 fue prestada al Museo del Aire y el Espacio de San Diego, donde se exhibió, y más tarde fue donada al Smithsonian -el complejo de museos y centros de educación e investigación más grande del mundo- y expuesta en el Centro Steven F. Udvar-Hazy, el Museo Nacional del Aire y el Espacio del Smithsonian, en Virginia.

Quizás el contemplarla recuerde que, por muy extravagantes e improbables que sean, los sueños pueden hacerse realidad, tal vez porque, como dijo el escritor Pablo Coelho: «Solo una cosa vuelve un sueño imposible: el miedo a fracasar».

OVERSEAS HIGHWAY

AL EXTREMO SUR DE ESTADOS UNIDOS

ENTRE LAS CARRETERAS DE ULTRAMAR, ESTÁ LA OVERSEAS HIGHWAY, QUE ES PARTE DE LA RUTA 1 DE ESTADOS UNIDOS Y CORRE POR LOS CAYOS AL SUR DE LA FLORIDA

POR WILLY HIERRO ALLEN

Transitar por la Overseas Highway (que significa algo así como «carretera sobre el mar») es un viaje de ensueño para disfrutar de las mejores vistas panorámicas del extremo sur de Estados Unidos continental, rodar por un vial que conecta este archipiélago de cayos hasta su punto más meridional en Cayo Hueso, un lugar repleto de historia.

¿CÓMO ES LA OVERSEAS HIGHWAY?

Una travesía por la Overseas Highway te transporta a través de cientos de pequeñas islas enlazadas por esta carretera, la cual corre entre el golfo de México y el Océano Atlántico. Comienza en Cayo Largo, donde se albergan el Parque nacional de los Everglades y el Parque estatal de los arrecifes de coral John Pennekamp.

Seguimos por la carretera con rumbo sur hasta dar con la Isla Morada, donde reside un amable pueblo de pescadores y artesanos orgullosos del pescado y los mariscos que extraen de la mar, de sus comidas, sus puertos y su colorida artesanía. Un poco más allá y arribamos a Cayo Marathon, un lugar de descanso familiar.

Al cruzar el mundialmente famoso puente de Las Siete Millas se siente que ruedas sobre el mar, algo realmente maravilloso. Por ahí también se encuentra el delfinario donde se filmó, allá por 1963, la película *Flipper*. Un poco más despacio al llegar al Cayo Big Pine (Gran Pino) y a los LowerKeys (los Cayos Bajos) para ver los ciervos en miniatura.

Con el nombre de ciervo de los cayos (una especie en peligro de extinción) habita allí en un Refugio de vida silvestre, donde pastan y se reproducen en libertad. Rodando hacia el sur, se llega finalmente a Cayo Hueso, la última escala de este viaje por la Overseas Highway. Este es un lugar de una gran relevancia histórica.

Aquí vivieron el periodista escritor Ernest Hemingway y el ecologista John Audubon. Y aquí estuvo también José Martí, adalid de la independencia de Cuba, para visitar a cubanos que se habían establecido allí en el siglo XIX.

En Cayo Hueso no necesitas un automóvil. Puedes recorrer toda la ciudad a pie, en bicicleta, trolebús o carritos eléctricos, y disfrutar los teatros, los museos, galerías, restaurantes, cafeterías y pubs legendarios.

¿CUÁL FUE SU ORIGEN?

A finales de la década de 1870, Henry Flagler, quien dirigió la Rockefeller, Andrews & Flagler y luego fue fundador de la Standard Oil Co. durante la Edad Dorada de los Estados Unidos, se interesó por Florida, territorio que visitó mientras buscaba un clima más cálido y favorable para su primera esposa enferma. En 1881 regresó para desarrollar hoteles turísticos y un ferrocarril a lo largo de la costa este de Florida.

empleó unos 4 000 hombres, tres huracanes amenazaron con liquidar el proyecto, cuyo costo fue superior a los 50 millones de dólares: uno en 1906, otro en 1909 y el último en 1910.

Finalmente, en 1912, se completó la Overseas Railroad hasta un lugar llamado Trumbo Point, en Cayo Hueso, 206 km (126 mi) más allá del territorio continental en la península de Florida. Y Henry Flagler enganchó su lujoso vagón privado al primer tren a Cayo Hueso para dejar inaugurada la vía férrea.

¿CÓMO NACIÓ LA OVERSEAS HIGHWAY?

Con Overseas Railroad en pleno funcionamiento, nació en el Miami Motor Club, la idea de una Overseas Highway, en 1921. Entonces la economía de Florida estaba en auge, las inmobiliarias se movían y era imprescindible la llegada de turistas



En 1904 el Florida East Coast Railway llegó a Homestead, al sur de Miami. Tras el anuncio por parte de Estados Unidos de la construcción del Canal de Panamá, en 1905, Flagler se interesó por unir rápidamente Cayo Hueso al continente, y hacer allí un puerto de aguas profundas, que sería el más cercano de EE. UU. al Canal y con vistas a desarrollar, al mismo tiempo, el comercio con Latinoamérica y Cuba.

Ese mismo año (1905) comenzó la construcción de ferrocarril de ultramar. Durante los 7 años que duró la obra, que por momentos

a zonas de playa y pesca, cuyo acceso solo podía ser en tren o en barco.

Y la idea se convirtió en proyecto. Así, a mediados de la década del 20, dio inicio la construcción de la State Road 4A, que era una extensión de la ruta que va de Miami a Homestead, la cual se inauguró el 25 de enero de 1928.

Esta carretera corría paralela al Overseas Railroad en los cayos superiores, no así en los inferiores, que era diferente, incluso al actual.

La State Road 4A tenía dos tramos. Uno hasta Cayo Largo, que se extendía a Lower Matecumbe

Key; y el otro, desde el Cayo sin Nombre hasta Cayo Hueso. Los casi 66 km (41 mi) entre Lower Matecumbe y Cayo sin Nombre, se cubrían con un ferry para automóviles, que se embarcaban y desembarcaban en cada punto.

Pero todo cambió aquel 6 de septiembre de 1935. Un fuerte huracán categoría 5, llamado «el huracán del Día del Trabajo», acabó con Overseas Railroad y ocasionó más de 400 víctimas. Después del huracán, la compañía Florida East Coast Railway no pudo reconstruir

la vía a Cayo Hueso y en un acto «oportunista», el Estado de la Florida le compró, por 640 000 dólares, el Derecho de Paso (ROW) del ferrocarril y la infraestructura restante.

Finalmente, la Overseas Highway completa, del continente a Cayo Hueso, se inauguró el 29 de marzo de 1938, para convertirse en la Ruta 1 de los EE. UU., que anteriormente concluía en Miami. Al año siguiente (1939) el presidente Franklin Delano Roosevelt recorrió toda la carretera. Muchos la consideran la «carretera más bonita del mundo».

Deportes



CALENDARIO MOTO GP 2022

YA TENEMOS EL CALENDARIO DE LA TEMPORADA NÚMERO 74 DEL MUNDIAL DE MOTO GP, LA COMPETICIÓN DE MOTOCICLISMO MÁS IMPORTANTE Y VIVIDA DEL MUNDO

POR RAIDEL AGUILAR FERNÁNDEZ

Después de las temporadas del 2020 y 2021, el Mundial de Moto GP se vio afectado por la pandemia de COVID-19 y la consiguiente reducción del número de Grandes Premios, centralizados en su mayoría en Europa. Con el calendario provisional,

es apreciable que en esta temporada de 2022 todo volverá a la normalidad disputando un total de 21 GP que serán celebrados por el mundo entero si todo sigue marchando a buen ritmo. Aquí les tenemos las novedades, algunos datos sobre dicho evento y el calendario provisional.

Este gran campeonato comenzó el día 6 de marzo en el Circuito de Losail (Qatar), luego de las pruebas de pretemporada realizadas del 11 al 13 de febrero en el Circuito de Mandalika (Indonesia). La temporada tendrá una duración de 8 meses que será finalizada por el último GP el 6 de noviembre como es habitual en el Circuito Ricardo Tormo de Valencia.

Tenemos como grandes novedades este año el regreso a Japón que disputará su GP en el Circuito Twin Ring Motegi, la visita a dos nuevos escenarios en Indonesia y Finlandia, el regreso al continente sudamericano con el Gran Premio de Argentina en el Autódromo Termas de Río Hondo, y podremos apreciar nuevas monturas que prometen añadir más emoción a cada una de las carreras.

N.º	FECHA	PAÍS	CIUDAD	CIRCUITO
01	04-06 MAR	Qatar	Losail	Circuito Internacional de Losail
02	18-20 MAR	Indonesia	Lombok	Circuito Internacional de Mandalika
03	01-03 ABR	Argentina	Termas de Río Hondo	Autódromo Termas de Río Hondo
04	08-10 ABR	Estados Unidos	Austin	Circuito de las Américas
05	22-24 ABR	Portugal	Portimao	Autódromo Internacional de Algarve
06	29 ABR-MAY	España	Jerez	Circuito de Jerez-Ángel Nieto
07	13-15 MAY	Francia	Le Mans	Circuito de La Sarthe
08	27-29 MAY	Italia	Scarperia	Autódromo Internacional de Mugello
09	03-05 JUN	España	Barcelona	Circuito de Barcelona-Catalunya
10	17-19 JUN	Alemania	Sajonia	Autódromo de Sachsenring
11	24-26 JUN	Países Bajos	Assen	Circuito de Assen
12	08-10 JUL	Finlandia	Kausala	Circuito Kymi
13	05-07 AGO	Gran Bretaña	Silverstone	Circuito de Silverstone
14	19-21 AGO	Austria	Spielberg	Red Bull Ring
15	02-04 SEP	Italia	Santa Mónica	Circuito Marco Simoncelli
16	16-18 SEP	España	Alcañiz	MotorLand Aragón
17	23-25 SEP	Japón	Motegi	Twin Ring Motegi
18	30 SEP-OCT	Tailandia	Buriram	Circuito Internacional de Chang
19	14-16 OCT	Australia	Isla Phillip	Circuito de Phillip Island
20	21-23 OCT	Malasia	Sepang	Circuito Internacional de Sepang
21	04-06 NOV	España	Cheste	Circuito Ricardo Tormo



CALENDARIO DE LA F1 2022

LA TAN ESPERADA TEMPORADA NÚMERO 73 DE LA FÓRMULA 1 PROMETE GRANDES EMOCIONES

POR RAIDEL AGUILAR FERNÁNDEZ

Comienza un nuevo año y trae consigo una nueva temporada de Fórmula 1 organizada por la FIA. Será la campaña más larga realizada hasta la fecha con un total de 23 grandes premios, nuevos pilotos, monoplazas, sedes y reglamentación. Veamos algunos detalles esenciales, novedades y

el calendario que contará con las fechas, países y circuitos de los GP.

Esta edición tendrá inicio del 23 al 25 de febrero con las pruebas de pretemporada en Barcelona (Circuito de Catalunya). Posteriormente, el primer Gran Premio de Bahréin (Circuito Internacional de Bahréin), con fecha de carrera el 20 de marzo, dará paso a 8 meses de carreras hasta su último GP del año en Abu Dhabi (Circuito Yas Marina).

Dentro de las principales novedades, tenemos el debut del Gran Premio en Miami desde la última visita de la F1 a la Florida en 1959, que contará con un nuevo circuito de trazado callejero; el esperado regreso de Melbourne; la repetición de Imola; y el GP de China, que será remplazado por el GP de Emilia-Romaña (Italia) debido a los problemas que aún presenta el país asiático a causa del coronavirus.

N.º	FECHA	PAÍS	CIUDAD	CIRCUITO
01	18-20 MAR	Reino de Bahréin	Sakhir	Circuito Internacional de Bahréin
02	25-27 MAR	Arabia Saudita	Yeda	Circuito de la Corniche de Yeda
03	08-10 ABR	Australia	Melbourne	Circuito de Albert Park
04	22-24 ABR	Italia	Imola	Autódromo de Enzo e Dino Ferrari
05	06-08 MAY	Estados Unidos	Miami	Circuito Callejero de Miami
06	20-22 MAY	España	Barcelona	Circuito de Barcelona-Cataluña
07	27-29 MAY	Mónaco	Montecarlo	Circuito de Mónaco
08	10-12 JUN	Azerbaiján	Bakú	Circuito callejero de Bakú
09	17-19 JUN	Canadá	Montreal	Circuito Gilles Villeneuve
10	01-03 JUL	Reino Unido	Silverstone	Circuito de Silverstone
11	08-10 JUL	Austria	Spielberg	Red Bull Ring
12	22-24 JUL	Francia	Le Castellet	Circuito de Paul Ricard
13	29-31 JUL	Hungría	Budapest	Hungaroring
14	26-28 AGO	Bélgica	Spa	Spa-Francorchamps
15	02-04 SEP	Países Bajos	Zandvoort	Circuito de Zandvoort
16	09-11 SEP	Italia	Monza	Autódromo Nazionale di Monza
17	23-25 SEP	Rusia	Sochi	Autódromo de Sochi
18	30 SEP-OCT	Singapur	Marina Bay	Circuito Callejero de Marina Bay
19	07-09 OCT	Japón	Suzuka	Circuito de Suzuka
20	21-23 OCT	Estados Unidos	Austin	Circuito de las Américas
21	28-30 OCT	México	Ciudad de México	Autódromo Hermanos Rodríguez
22	11-13 NOV	Brasil	San Paulo	Autódromo José Carlos Pace
23	18-20 NOV	Emiratos Árabes Unidos	Abu Dhabi	Circuito Yas Marina



Eventos





Club

JAWA-CZ

Fundado el 14 de febrero de 2017, tiene más de 500 miembros distribuidos entre las subseces en las provincias Villa Clara, Mayabeque, Artemisa y Matanzas.

Pretenden fomentar y contribuir con la conservación de las motos CZ Jawa. Ello ha propiciado una hermandad entre sus miembros que trasciende a la vida social. Realizan actividades recreativas en la modalidad de turismo de motociclismo, así como deportivas (no competitivas ni de velocidad).

Ostentan su marca registrada en la OCPI.



CLUB MOTOS JUPITER

Fundado el 26 de enero de 2019, tiene más de 1000 en todo el país, así como seguidores y candidatos a miembros. Realizan actividades sociales y labores comunitarias. Se reúnen en espacios recreativos para disfrutar de un ambiente familiar.



MUSEO DEL AUTOMÓVIL «EL GARAJE», plataforma de la cultura TRANSPORTISTA EN CUBA

EL MUSEO DEL AUTOMÓVIL «EL GARAJE» ES MUCHO MÁS QUE UN SIMPLE «DEPÓSITO» EXPOSITIVO DEL PATRIMONIO RODANTE CUBANO, ES UNA PLATAFORMA PARA EL FOMENTO DE LA CULTURA TRANSPORTISTA EN LA ISLA

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: SERGEY ARÓSTEGUI

La tarde del pasado 4 de febrero, el Museo del Automóvil «El Garaje» fue el escenario perfecto para que el investigador y fotógrafo norteamericano Tom Gibson, acompañado por Ignacio Reyes, director de la institución, nos llevaran de la mano en un recorrido por la historia transportista en Cuba, con el fin de abordar los buques, ferries y aviones que trasladaban a la Isla los automóviles, camiones y otros medios de transporte durante la primera mitad del siglo XX.

Aficionados a los automóviles y público en general pudieron disfrutar de una «sumamente curiosa» conferencia, como la calificara Ignacio Reyes. Asimismo, fueron expuestas imágenes inéditas o poco difundidas y datos que tributan a una investigación más amplia que pudiera devenir en una publicación para la salvaguarda de nuestro patrimonio rodante. Al concluir, se sostuvo un provechoso

intercambio entre conferencista y oyentes, quienes hicieron preguntas, aclararon dudas y expresaron sus comentarios.

Miembro de la Antique Automobile Club of America (AACA), principal recurso de Estados Unidos para la comunidad de vehículos coleccionables, Tom Gibson ha visitado nuestro país en trece ocasiones con el objetivo de búsqueda documental sobre el movimiento de los automóviles en la Isla, tema al que ha dedicado ya siete años de estudio.

El propio Tom Gibson calificó la actividad como «un gran éxito» y agradeció en sus redes sociales la colaboración de todo el personal de «El Garaje», en especial a su director, Ignacio Reyes Fandiño, así como a todo el público apasionado que dio lugar a atractivas y provechosas intervenciones.





LA HERMANDAD TRASCIENDE ENTRE los clubes DE MOTOS ELÉCTRICAS

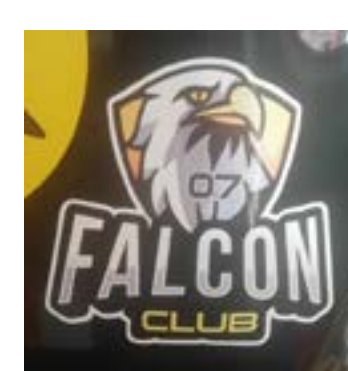
UNA SORPRESA PLANIFICADA POR EL CLUB ALTO VOLTAJE PARA SU PRESIDENTE TRANSCENDIÓ A SUS MIEMBROS. LA HERMANDAD ENTRE LOS APASIONADOS POR LAS MOTOS ELÉCTRICAS FUE EVIDENTE EN ESTE ENCUENTRO ENTRE CLUBES

TEXTO Y FOTOS: GOITYBELL HIERRO CAVEDA

Desde hace unos meses se venía planificando una fiesta sorpresa para el presidente del Club de motos eléctricas Alto Voltaje. Tuvimos el honor de ser invitados. Los miembros de Alto Voltaje se unieron a otros clubes para que se sintiera sorprendido; y fuimos testigo de que lo lograron.

El Liceo de Regla fue el escenario para el encuentro. Entre los participantes estuvieron Orly Lunar López y Jorge Joan González Fernández, de Alto Voltaje; Yasser González Díaz, presidente del Club AMP, junto a su asesor Leonel Martínez Lemus; Javier Martínez González, presidente del Club VIPME; Rancel López Nápoles, presidente del Club Big Shark; Ramiro, del Club Falcon; y Jesús, en representación de E-Rasing.

La ocasión fue propicia, además, para la entrega de reconocimiento Adrián Torn, miembro de Alto Voltaje, por su destacada labor en la etapa de confinamiento por Covid-19 en el Hogar de ancianos de Cojímar y en el Sistema de atención a la familia.



MÁS QUE UNA CARAVANA



TEXTO Y FOTOS: RAIDEL AGUILAR FERNÁNDEZ

MÁS QUE UNA CARAVANA, UN EVENTO CARGADO DE NOVEDADES, ACTIVIDADES Y, POR SUPUESTO, UNA EXPOSICIÓN VARIADA DE AUTOMOVILISMO Y MOTOCICLISMO

El pasado 29 de enero se desarrolló una gran caravana compuesta por 26 clubes, organizada y dirigida por Hendy Coba, presidente del Club Amigos del Motor, y Francarlos Porras, presidente del Volkswagen Club La Habana. Desde la calle Paula y Egido hasta el Rodeo del Parque Lenin se sucedieron ejemplares de Volkswagen, Lada, Moskvitch, Jawa, Fiat, Fiat Polaco, Suzuki, Nissan, Peugeot, Ural, motos eléctricas, entre otros.

Una vez organizados y como motivo principal del evento, se dio a conocer por Hendy Coba y Jorge Luis Alonso Rodríguez, jefe de Recreación del INDER, el Grupo de Trabajo del Deporte a Motor.

N.º	NOMBRE Y APELLIDOS	PRESIDENTE DEL CLUB	ESTRUCTURA ORGANIZATIVA
1	Hendy Coba Santana	Amigos Del Motor	Coordinador General
2	Francarlos Porras De La Guardia	Volkswagen Club La Habana	Vicecoordinador
3	Osmany Cuba Ortega	Motos Ural Cuba	Coordinador Vial
4	Lupe Fuente Macias	Autos Clasicos Britanicos	Coordinador de Eventos
5	Luis Enrique Zorrilla Pelegrin	Racing Team	Coordinador de Eventos
6	Baloy R. Moreno Acosta	Motos Jupiter	Coordinador de Eventos
7	Edel Arias Fernandez	Moskvitch Cuba	Coordinador Técnico para Autos
8	Landy Guevara Guerra	Mz Cuba Coordinador	Técnico para Motos



Guía de SERVICIOS



Cooperativa Taxi RUTERO 1

por un SERVICIO DE EXCELENCIA

SIEMPRE EN BENEFICIO DE LA SOCIEDAD, MOTIVACIÓN DE LA COOPERATIVA TAXI RUTERO 1 PARA APOSTAR POR UN SERVICIO DE EXCELENCIA

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: MARVIN DIAZ VALDÉS

Cuando las condiciones impuestas por la pandemia de COVID-19 lo permitieron y se retomaron las actividades docente educativas, la Escuela Especial Luis Ramírez López recibía a sus niños con un aire renovado. Había mucho más que el jolgorio del reencuentro. Y es que, mientras vivíamos momentos de difícil confinamiento, la institución fue intervenida constructivamente por un colectivo que no conoce límites cuando de servir a la sociedad se trata: la Cooperativa Taxi Ruter 1.

«Fuimos llamados por el PCC del municipio Cerro para incorporarnos a las tareas del proyecto de gobierno Remodelación del Barrio. Asumimos con voluntad la tarea de apoyar en la rehabilitación de una escuela becada, la Luis Ramírez López. Ha sido una nueva experiencia y ha marcado significativamente la vida de todos. Hemos trabajado para mejorar las condiciones de vida de niños con características especiales», comentó el Ing. Alexander Leyva Veliz, presidente de la cooperativa.





El vínculo fue inmediato. No paró un solo servicio en ruta, ni los contratos con entidades aseguradoras, ni la respuesta oportuna ante la demanda del Ministerio de Salud Pública. Primó el ímpetu, la entereza humana y el cooperativismo que caracteriza a este colectivo. Así atestigua la Lic. Juana Martínez Durán, directora del centro educativo, quien asegura que desde el inicio fue evidente la organización y calidad en el trabajo.

«La Cooperativa asumió la pintura general de la escuela, dígame paredes, techos y exteriores, y la plomería. Siempre dispuestos, atentos hasta del más mínimo detalle, también coordinaron con otras entidades vinculadas a la carpintería y la construcción civil. Hoy

nuestra escuela tiene otra imagen, y es gracias a ello», aseguró Martínez Durán.

Taxi Ruter 1 ejecutó 209 825.61 CUP de su presupuesto y, aun cuando lo solicitado fue cumplido, no da por concluida la misión. Continúa en constante lazo con la escuela y los factores de la comunidad para dar soluciones a las problemáticas que se presenten.

Padres y maestros agradecen sobremedida el empeño. Pero el mayor de los reconocimientos que pudiera recibir la cooperativa Taxi Ruter 1 es la satisfacción de los niños que disfrutaron los beneficios de esta rehabilitación, motivo suficiente para seguir apostando por un servicio de excelencia.

PEDROSO
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.

EL MEJOR AMIGO DE SU AUTO
MiSocio
MECÁNICA AUTOMOTRIZ

MECÁNICA ESCANER ELECTRÓNICA

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

Todo tipo de accesorios ✓

TDEA
Taller de David Electricidad Automotriz

RAPIDEZ, CALIDAD & GARANTÍA

Defectación
Reparación
Comprobación
Motores de Arranque
Alternadores

28 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, homeado y arenado para la defectación 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 etc:

@ 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.**

**taller
108**

MECÁNICA AUTOMOTRIZ

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

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

+53 5 264 9497 / +53 7 261 5799

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



mantén la confianza



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

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

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

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

KAMILLO

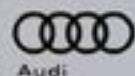
Camilo Ernesto Sánchez Martínez

Dirección: Calle 296 no. 315, e/ 3ra B y 3ra C,
Santa Fe, Playa, La Habana, Cuba.

(+53) 7205 8726 / (+53) 5263 3056 / (+53) 5258 3133



TALLER ESPECIALIZADO



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 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

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

Rodríguez 55, e/ Rabí y San Indalecio, Santos Suárez, 10 Octubre, La Habana, Cuba.

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

Confecciones TEXTILES



GEOVANY S. OÑA VEGA

Especialista modista y sastre

Goicuría N.o 572 e/. Acosta y Ofarril. 10 de octubre. La Habana. Cuba
geovega2006@nauta.cu / geovega20062017@gmail.com
+53 5298 2505 / +53 7641 9390



LAZAR MOTOR
Soluciones Mecánicas



Lázaro Chávez Pérez

Móvil: (+53) 5 284 6606
Calle 11, e/ 76 y 78,
Playa, 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



**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



Vía 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



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



La alegría de construir lo mejor



Presidente
Ing. Ansel Molina Corcho
Calzada de Luyanó y calle López,
Lawton, 10 de octubre
E-mail: a-molina@outlook.com
Móvil: +53 5502 3506

SUSCRÍBETE

www.excelenciasdelmotor.com

AHORA

SUSCRIBE NOW

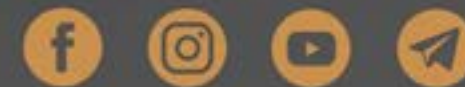


Contáctenos
PROMOCIONA tu producto
o servicio

CONTACT US, PROMOTE YOUR PRODUCT OR SERVICE

(+53) 7 205 8247

asistente.motor@excelencias.co.cu



3er SALÓN

Excelencias
del MOTOR



PRÓXIMAMENTE!!!