

EXCELENCIAS DEL MOTOR Nº 93

excelenciasdelmotor.com



Mercedes-Benz CLASE S 450



El mejor New Yorker que he visto

p.20

China y sus nuevos Maglev's

p.40

Transtur

p.104



GRAN CAR: rentar una fantasía en Cuba

¿Sabías que...?

El primer taxi que circuló en La Habana fue un Cadillac, en el municipio de Guanabacoa



📍 Humboldt No. 2, e/ Marina y Hospital,
Centro Habana, La Habana, Cuba

☎ +53 7 7873 5703 / +53 7 7873 5705

✉ comercial@taxiscuba.cu

🌐 www.taxiscuba.cu

EDITOR Y DIRECTOR GENERAL
JOSÉ CARLOS DE SANTIAGO

ASESORA EDITORIAL
CONSUELO ELIPE RAMOS

REDACTORA JEFE
ANA MARÍA GÓMEZ

COORDINADORA REDACCIÓN INTERNACIONAL
VERÓNICA DE SANTIAGO
COORDINACIÓN ESPAÑA
ÁNGEL GONZÁLEZ

CORRESPONSAL PERMANENTE EN CUBA
RAÚL ELADIO ABREU ACUÑA

EDITOR JEFE
WILLY HIERRO ALLEN

COORDINADORA EDITORIAL
GOITYBELL HIERRO CAVEDA

EDITORA EJECUTIVA
LORIET GÓMEZ MEJÍAS

ASISTENTE GENERAL
RACHEL PÉREZ HIERRO

ARTE Y DISEÑO
LISANDRA COUSO MARTÍNEZ

DISEÑO WEB
RAÚL ALEJANDRO CASTRO CALIS

WEBMASTER
CAMILA RIZO CASTELLANOS
COMMUNITY MANAGER
SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI

COMERCIAL
REBECA VALDÉS ESPINOSA
YUNIEL LUIS GARCÍA FRÓMETA

SUSCRIPCIONES Y ATENCIÓN AL CLIENTE:
TLF.: +34 91 556 00 40, +53 7 204 81 90
PUBLICIDAD Y CORRESPONDENCIA:
ESPAÑA: MADRID: 28020 MADRID C/ CAPITÁN HAYA, 16. TLF.: +34 91 556 00 40. MADRID@EXCELENCIAS.COM //
CUBA: LA HABANA: CALLE 10 NO. 113 E/ 1RA. Y 3RA. MIRAMAR TLF.: +53 7 204 8190 E-MAIL: CARIBE@
EXCELENCIAS.COM // MÉXICO: CIUDAD DE MÉXICO ALEJANDRA MACIEL DIR.MEXICO1@EXCELENCIAS.COM
PUERTO VALLARTA CONSUELO ELIPE TLF.: +52 322 225 0109 DIR.MEXICO2@EXCELENCIAS.COM QUINTANA
ROO DIANA CAMPEÁN DIR.MEXICO3@EXCELENCIAS.COM // PANAMÁ: DIR.PANAMA@EXCELENCIAS.
COM EXCELENCIAS.PANAMA@EXCELENCIAS.COM GOURMET.PANAMA@EXCELENCIAS.COM // REPÚBLICA
DOMINICANA: DIR.RD@EXCELENCIAS.COM // URUGUAY: DIR.URUGUAY@EXCELENCIAS.COM // ECUADOR:
MARÍA BELÉN TINAJERO B. DIR.ECUADOR@EXCELENCIAS.COM // ARGENTINA: PATRICIA JURADO DIR.
ARGENTINA@EXCELENCIAS.COM // COLOMBIA: JESSICA JAMES DIR.COLOMBIA@EXCELENCIAS.COM //
VENEZUELA: ANA MARÍA FERNÁNDEZ DIR.VENEZUELA@EXCELENCIAS.COM // EL SALVADOR: BEATRIZ
FLAMENCO DE CONTRERAS DIR.EL.SALVADOR@EXCELENCIAS.COM // BRASIL: DIR.BRASIL@EXCELENCIAS.
COM // USA: EXCELENCIASUSA@EXCELENCIAS.COM // RUSIA: DIR.RUSIA@MAIL.RU // COSTA RICA: MARÍA
DEL MILAGROS ARIAS RODRÍGUEZ DIR.COSTARICA@EXCELENCIAS.COM // PERÚ: MARIELA STUART PANDO
DIR.PERU@EXCELENCIAS.COM // CHILE: SERGIO ESCOBAR DIR.CHILE@EXCELENCIAS.COM // PUERTO RICO:
ELIZABETH BLANCH DIR.PUERTORICO@EXCELENCIAS.COM // PORTUGAL: DIR.PORTUGAL@EXCELENCIAS.COM //
E-MAIL: CARIBE@EXCELENCIAS.COM
DEPÓSITO LEGAL M-17340-1997
EDITA: ELA, C/ CAPITÁN HAYA, 16, 28020 MADRID (ESPAÑA)
ISSN 1138-1841
FOTOMECAÁNICA E IMPRESIÓN
LA NUEVA CREACIONES GRÁFICAS
TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS. LOS CONTENIDOS DE ESTA PUBLICACIÓN NO PODRÁN SER REPRODUCIDOS, DISTRIBUIDOS, NI COMUNICADOS
PÚBLICAMENTE EN FORMA ALGUNA SIN LA PREVIA AUTORIZACIÓN POR ESCRITO DE LA SOCIEDAD EDITORA EXCLUSIVAS LATINOAMERICANAS, ELA, 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 OJD: TIRADA: 75 330 EJEMPLARES. DIFUSIÓN: 62 472 EJEMPLARES. * 29/7/2003

www.excelencias.com / www.excelenciasdelmotor.com / www.excelenciastavel.com

www.fucadhu.org

SUMARIO

06 Autos



08 Súper para soñar: El retorno del Hispano Suiza

12 Fiat Pulse a la conquista de Latinoamérica

14 MCV Clase S 450 con S de Súper

18 Volkswagen ID.5

20 El mejor New Yorker que he visto

22 Motos



24 Indian Pursuit Dark Horse 2022

26 Damon Hypersport

28 Kawasaki GPZ 900 R

30 Carga y Pasaje



32 China y sus Maglev's

34 Nikola se adelanta a Tesla: el TRE ya se produce

38 Irizar I4

40 Ever Alot, una sorpresa a tener en cuenta

42 El último A380 entregado a Emirates Airways

44 Historia



46 Memorias del Motor

50 Automóviles Plymouth

54 El Oriental Park; no solo un hipódromo

58 El sempiterno Jeep

60 Cadillac V16 Fleetwood 4275C de 1931

62 + Motor



66 Aventurarse por la Transahariana

66 Un contratipo para mi aceite de motor

70 Mercedes Benz. Seguridad Extrema

72 El naufragio del MV Derbyshire

76 Motocicletas en cobre

80 Eventos



82 Conversatorio sobre la restauración

84 Club MEC celebra su tercer aniversario

86 Familia automotriz cubana colorea

88 Club Alto Voltaje participa en feria

90 Intercambio fraterno con la familia

92 Deportes



94 Campeonato cubano de Karting 2022

96 Moto E electrifica el asfalto de Cocomar

98 Fabio Quartararo

100 Fórmula 1

102 Guía de Servicios

Autos



EL RETORNO DEL HISPANO SUIZA

Por Willy Hierro Allen

VUELVE HISPANO-SUIZA CON EL HÍPER-DEPORTIVO CARMEN, TRAS UNA PAUSA DE 75 AÑOS Y UNA HISTORIA DE MÁS DE UN SIGLO CON SÚPER-AUTOS DE LUJO MARAVILLOSOS

La leyenda, el deseo y una promesa, hicieron posible que la mítica marca de Barcelona, volviera a rodar por todo lo alto, tal como se le recuerda en los anales de la Historia del Automóvil. Miguel Suqué Mateu, biznieto del fundador, Damián Mateu, le prometió a su madre Carmen Mateu, la nieta de Damián Mateu, que Hispano-Suiza volvería a rodar.

Y así fue. En marzo de 2019, Miguel Suqué Mateu presentó en el Salón del Automóvil de Ginebra, el híper-deportivo (totalmente eléctrico) Hispano-Suiza Carmen, en honor a su madre, fallecida el año anterior a la edad de 82 años. El modelo Carmen es la recreación moderna de aquellos Hispano-Suiza de la primera mitad del siglo XX.



Sí, los autos españoles que competían, con éxito, contra los mejores de su época: en lujo con los británicos Rolls-Royce, en velocidad con los italianos Bugati, en potencia con los alemanes Deussenberg. El Hispano-Suiza actual está inspirado en aquel H6C Dubonnet Xenia, de 1938, caracterizado por sus líneas neoclásicas, pero con más de mil caballos de potencia.

Después de múltiples exhibiciones y muestras, finalmente en septiembre de 2020 rodó en el legendario circuito de La Sarthe, en Le Mans, en una actividad más de los eventos colaterales efectuados alrededor de Las 24 Horas. Un evento organizado por Supercars Owners Circle, que se celebra previo a la famosa carrera de resistencia.

En esta oportunidad, el Hispano-Suiza Carmen compartió varias vueltas al circuito con otros súper-deportivos reconocidos, como el McLaren Senna GTR LM, el Pagani Zonda LM, el Pagani Huayra BC, el Koenigsegg One:1, el Ferrari Enzo Argento Nürburgring y el Lexus LFA. Y créanme, no lució nada mal a pesar de ser debutante.

Con imponente aceleración de 0 a 100 km/h en menos de tres segundos y un tope que frisa los 300 km/h, aunque limitado electrónicamente a 250, el Hispano-Suiza Carmen se prestigia entre los híper-deportivos actuales. Orgullo ibérico pues es hoy una de las marcas de proyección internacional con el 100 % de capital español.



Este híper-deportivo ibérico está equipado con un sistema de propulsión eléctrica compuesto por dos motores, ambos en las ruedas traseras, que generan una potencia de 1 020 CV/750 kW. Cada motor está colocado en su respectiva rueda, de forma transversal, con 510 CV/375 kW y con una tensión nominal de 750 V. Se alimentan de una batería de 80 kWh. Tiene recuperación de energía por frenado. Su autonomía es de 400 km.

La carrocería está montada sobre un chasis de fibras de carbono, con las suspensiones delantera y trasera a base de paralelogramos deformables. Trae llantas rin 19 delante con neumáticos 265/30 R19 y detrás, rin 20 con neumáticos 305/30 R20. Los frenos, ABS, son discos ventilados cerámicos de 380 mm de diámetro, en las cuatro ruedas. La dirección de cremallera, con asistencia eléctrica.

El Hispano-Suiza Carmen trae buen equipamiento de serie: airbag frontal para conductor y pasajero, ayuda para el arranque en cuesta, control de distancia de parqueo delante y detrás, cámaras de visión trasera, freno de estacionamiento electrónico, control de estabilidad, de tracción y de la presión de los neumáticos, mandos multifuncionales al volante, acceso sin llave, cierre centralizado, mando de apertura a distancia, alarma antirrobo y control remoto del vehículo.

Viene de serie con los asientos deportivos tapizados en cuero, con soporte lumbar, ajuste electrónico y calefacción, el habitáculo está climatizado y con filtro anti-polen. Trae 6 altavoces y subwoofer, pantalla táctil LCD de 10,1 pulgadas, navegador GPS, Apple Car Play, conexión USB para datos y 2 USB de carga, conexión Bluetooth de teléfono móvil y para Smartphone, cargador inalámbrico.

Esta "joya sobre ruedas" cuesta millón y medio de euros y solamente se construirán, a mano, alrededor de una veintena de unidades. Ya andan rodando los primeros, pero aún está a tiempo de encargarse el suyo. Suerte.

HISPANO SUIZA



a la conquista de Latinoamérica

Por Ariel B. Coya

EL SUV ITALIANO, PRODUCIDO EN BRASIL, QUIERE AMPLIAR SUS VENTAS EN OTROS 11 PAÍSES DE LA REGIÓN, DONDE ASPIRA A ERIGIRSE COMO UN REFERENTE DE SU SEGMENTO

Tras cosechar un gran éxito inicial en Brasil y con su llegada prevista a Argentina, el Fiat Pulse busca seguir expandiéndose en Latinoamérica, donde ya tiene previsto aterrizar en los primeros meses de 2022 en una decena de países. Además de las dos naciones antes mencionadas, el pequeño SUV de la marca italiana aspira a convertirse en uno de los vehículos más cotizados de su segmento en Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

Como bien deslizan desde Fiat, el Pulse viene a jugar un rol clave en el crecimiento de la marca en la región,

al llegar con importantes novedades en materia de diseño, seguridad, tecnología, conectividad y eficientes motorizaciones turbo que podrían apuntalarlo como una referencia en su segmento.

No en balde, tras su lanzamiento en Brasil el pasado 19 de octubre, las primeras 4 000 unidades del Fiat Pulse fueron reservadas en las primeras 48 horas, además de ganar la categoría principal del premio promovido por la revista brasileña Autoesporte, uno de los más importantes y tradicionales del sector automovilístico en el gigante sudamericano.



Su desembarco en Argentina se concretó el 1 de marzo, con tres versiones y dos niveles de equipamiento: Drive e Impetus, que dispone de dos mecánicas diferenciadas y opciones de caja. En el caso del Pulse Drive, cuenta con el motor naftero de cuatro cilindros Firefly de 1.3 L y 99 CV, acoplado a la caja manual de cinco velocidades o automática CVT. Mientras, el Impetus llega únicamente con el bloque de tres cilindros con turbo de 1 L, 120 CV, y un torque de 200 Nm desde las 1 750 rpm.

De serie el modelo dispone de cuatro airbags, además de ABS, EBD, Control de Estabilidad (ESP) y Control de Tracción (TC), aunque la versión más

equipada le sumará algunas asistencias a la conducción como el Asistente de Mantenimiento de Carril y el Frenado Autónomo de Emergencia, entre otros.

Antes de su estreno, Fiat reveló el desarrollo del modelo en una webserie de cinco capítulos para que los usuarios fueran haciendo boca. En cada capítulo, los invitados y expertos involucrados en su fabricación en la planta de Betim desbrozaron los detalles del nuevo SUV.

Visto la acogida que tuvo en su lanzamiento, no cabe duda que este Fiat llega a la región para tomarle el pulso a uno de los segmentos más en boga en la actualidad.



Mercedes-Benz

Por Ariel B. Coya

LA BERLINA ALEMANA DESTACA POR EL SINFÍN DE BONDADES QUE LE CONFIEREN SU ARQUITECTURA MÁS LIGERA Y UN SINFÍN DE MEJORAS MECÁNICAS PARA OFRECER PURO CONFORT Y LAS MEJORES PRESTACIONES



Clase S 450 con S de «Súper»



En el segmento de las berlinas Premium, hay modelos que ofrecen prestaciones excelentes, hay modelos que brindan un confort exquisito, y luego está –por supuesto– la Clase S de Mercedes-Benz, que cumple al máximo todos esos requisitos.

Para comprobarlo no hay más que mirar su variante 450, con una suspensión neumática AIRMATIC y motores de gasolina de ocho (M176) y seis cilindros (M256), que aparte de un depurado dinamismo ofrecen al mismo tiempo un menor consumo al implementar funciones híbridas, como la preclimatización.

A ello también contribuye, sin duda, su construcción ligera, pues la Clase S representa la próxima generación de Mercedes, al contar con una estructura bruta híbrida que emplea aluminio en más del 60% y le permite adelgazar a su carrocería unos 30 kg con respecto a la de su predecesor.

Asimismo, la nueva generación de cambio 9G-TRONIC, el tren de rodaje electrohidráulico E-ACTIVE BODY CONTROL y la dirección del eje trasero con adaptación del ángulo de orientación, disponibles ambos de forma opcional, incrementan a todas luces el confort de rodaje y la maniobrabilidad, permitiendo aparcar en espacios estrechos con la misma facilidad que si fuese un turismo compacto en vez de un sedán de lujo.

Satisfechas las máximas exigencias de seguridad en caso de colisión, el Mercedes Clase S 450 exhibe igualmente claras ventajas en cuanto a sonoridad y amortiguación de vibraciones para brindar una experiencia inmejorable a bordo.

Por si fuera poco, la sofisticada visualidad de su exterior está aderezada por llantas de diseño aerodinámico optimizado en casi cualquier formato

e innovadores canales de aire integrados en las tomas laterales que limitan las pérdidas de flujo y reducen la temperatura en el compartimiento del motor.

Y es que al valorar este modelo, se puede decir más alto, pero no más claro: la Clase S sintetiza en cada engranaje la conocida divisa de Mercedes de ofrecer siempre a sus clientes «lo mejor o nada».

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: L6 (6 CILINDROS EN LÍNEA), GASOLINA

NO. DE VÁLVULAS: 24 (4 POR CILINDRO)

POTENCIA MÁX: 367 CV @ 5.500 – 6.100 rpm

PAR MOTOR: 500 Nm @ 1.600 – 4.500 rpm

TRACCIÓN: TOTAL

ALIMENTACIÓN: Inyección directa. Turbo. Intercooler

TRANSMISIÓN: AUTOMÁTICO DE 9 VELOCIDADES

ACELERACIÓN (0-100 km): 5.1 s

VELOCIDAD MÁXIMA: 250 km/h

CONSUMO: 7,8 l/100 km

EMISIONES CO2: 177 g/km (ciclo WLTP)





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

Volkswagen ID.5

Bandera a cuadros para el VW ID.5 y su variante deportiva GTX

Por Ariel B. Coya

VOLKSWAGEN ARRANCÓ UN MES ANTES DE LO PREVISTO LA FABRICACIÓN DE SU NUEVO MODELO ELÉCTRICO, QUE LLEGARÁ A LOS CONCESIONARIOS ESTA PRIMAVERA



Directamente desde su planta alemana Zwickau, Volkswagen ha dado luz verde a la producción del nuevo integrante de su familia eléctrica, el VW ID.5 y su versión deportiva ID.5 GTX, que siguen la estela iniciada por el ID.3 y el ID.4. De hecho, el Volkswagen ID.5 se basa en este último modelo, con la misma arquitectura MEB pero una carrocería coupé, y busca posicionarse como el modelo más vendido del catálogo eléctrico del grupo germano.

Además del modelo convencional, el ID.5 llegará a los concesionarios esta primavera con una segunda variante GTX más potente que alcanza los 300 CV de potencia al tener doble motor y tracción total. Precisamente, los propulsores incluyen los ya conocidos en otros miembros de la familia: los bloques traseros de 174 CV (128 kW) en el ID.5 Pro; el de 204 CV (150 kW) en el ID.5 Pro Performance; y el doble motor mencionado que consigue 220 kW (300 CV) en el ID.5 GTX.

Mientras, en lo referente a la autonomía, todo dependerá de la potencia y la variante elegida, pues la batería (77 kWh) es la misma para ambas versiones y puede ofrecer hasta 520 km de recorrido con una sola carga completa.

A partir de su estrategia de electrificación ACCELERATE, Volkswagen pretende que para 2030 al menos el 70 % de todas sus ventas en Europa sean vehículos totalmente eléctricos y que esa proporción alcance al menos el 50 % en Norteamérica y China. Para ello, el fabricante alemán se ha comprometido a lanzar al menos un nuevo coche eléctrico cada año y que los modelos fabricados en Zwickau sean producidos de forma neutra en carbono a lo largo de toda la cadena de suministro y producción, por lo que en esa planta, además de los VW ID.3, ID.4 e ID.5, también son producidos otros modelos del grupo, como el CUPRA Born, el Audi Q4 e-tron y su variante Sportback.

El mejor New Yorker que he visto



Texto y fotos

Por Jorge Esténger Wong

EN ESTE INICIO DE 2022, CON LA COVID CONTROLADA EN EL PAÍS, LOS CUBANOS SE ASOMAN DE NUEVO A LAS CALLES, SIN OLVIDAR SUS PASIONES Y TRADICIONES. LOS AUTOS CLÁSICOS, UNA DE LAS MÁS ENTRAÑABLES, YA RUEDAN CON TODO ESPLENDOR

En este inicio de 2022, con la COVID controlada en el país, los cubanos se asoman de nuevo a las calles, sin olvidar sus pasiones y tradiciones. Los autos clásicos, una de las más entrañables, ya ruedan con todo esplendor

Con mucha ilusión llegué al mítico Cabaret Tropicana -uno de los lugares nocturnos imprescindibles de La Habana- para encontrarme con los amigos del Club de Autos Clásicos y Antiguos A lo Cubano y sus añorados vehículos. Pero mis expectativas se vieron superadas al descubrir este excelente ejemplar con el cual, por algún irrazonable azar, jamás había coincidido. Se trata de nuestro protagonista de hoy: el Chrysler New Yorker 1955, de Luis Alberto Parra.

Parra adquirió el Chrysler hace ya 23 años. Aún residía en su natal Holguín -ciudad a unos 650 km al este de La Habana- cuando lo descubrió en un viaje a la vecina provincia de Las Tunas. Tanto le gustó que, sin pensarlo dos veces, hizo el trueque por un Cadillac 1950 que tenía en ese momento.

Y no es extrañar esta preferencia. En su tiempo, el novelista Ernest Hemingway se sintió tan atraído por este modelo, que disfrutó de lo lindo un New Yorker convertible por las calles habaneras. Lo había cual adquirido con la bonificación recibida con su Premio Nobel de 1954. Aquel convertible, fue uno de los apenas 59 New Yorker producidos para la exportación ese año.

Pero a lo nuestro. Parra prefirió el Chrysler por ser algo más moderno y, sobre todo, lo habían equipado con un motor diésel. Eran tiempos difíciles y Parra quería el auto para el duro de trabajo de taxi colectivo, que en cubano criollo llamamos "botero", y ese tipo de motor, más robusto, rendía más kilómetros. Sin apenas retocararlo, Parra sometió al Chrysler al penoso trabajo por más de quince años, en las duras calles de La Habana. Con él vivió las experiencias más variadas y sorteó los momentos más difíciles.

Con el paso del tiempo, logró estar en condiciones de agradecerle al New Yorker los años de servicio y se entregó a su restauración.

Lo despiezó hasta el mismísimo chasis -recordemos que estas no eran carrocerías autoportantes- y lo rehízo al detalle: reparó, reconstruyó o sustituyó todo según fuera necesario y posible.

Muchos amigos le fueron allegando piezas, partes y elementos que han buscado en diversos países. Chrysler es una marca cuya memorabilia y partes para autos clásicos no se encuentran con tanta facilidad, siendo necesario muchas veces comprarlas de segunda mano. Así, poco a poco, Parra ha llegado al resultado que apreciamos en las fotos que acompañan este trabajo.

Ahora, ya prepara las condiciones para desechar el motor diésel e instalar el original V8 FirePower del Chrysler New Yorker. ¡Estaremos al tanto!



Motos



Indian PURSUIT Dark Horse

Por Willy Hierro Allen

INDIAN MOTORCYCLE COMPANY, UNO DE LOS DOS ETERNOS PILARES DE LAS MOTOS EN USA (EL OTRO ES HARLEY-DAVIDSON), TRAE ESTE POTENTE MODELO TURÍSTICO DE LUJO



Basado en su modelo Challenger, Indian Motorcycle desarrolló el Pursuit, que viene a ser su top-case. Llega en dos versiones: el Pursuit Limited y el Pursuit Dark Horse, ambos con el mismo motor Power-Plus, maravillosos lujos y una impresionante electrónica que hará de cada viaje, la aventura con que sueñan los motociclistas trashumanes.

La Indian Pursuit Dark Horse (la versión a la cual nos referiremos) es una moto custom-crucera con atractivas posibilidades viajeras, habilitada con el regio motor Power-Plus de la marca: un V-Twin de 1 768 cc, provisto de refrigeración líquida, con una potencia de 121 CV y un par motor de 178 Nm, esto último muy conveniente para rodar despacio.

Acoplada al motor, trae una caja de cambios de seis marchas, embrague asistido y taqués, con tensores hidráulicos para la cadena de distribución. El Power-Plus se ha preparado con el fin de optimizar la suavidad en su funcionamiento a baja velocidad. Cuenta con tres modos de conducción: Rain, Standard y Sport.

Cada uno de estos estilos de manejo, dispone de sus propios ajustes de control de tracción y mapa de funcionamiento del motor, todo concebido para la seguridad y el confort, especialmente en los viajes largos. Un punto a favor del Pursuit, es el carenado frontal anclado al chasis, que hace más fácil y ágil la dirección porque no la afecta el viento.

La Pursuit trae una pantalla de 7 pulgadas, táctil (incluso con guantes), que está gestionada por Ride Command, con sistema Apple Car Play, GPS (con navegación giro a giro), así como una gran cantidad de datos de la moto para personalizar su motorización. Esta pantalla es ajustable. Los faros, de diseño premium, están integrados al carenado y así mejoran la visibilidad nocturna.

Por otra parte, los puños del timón son calefactables, igual que el nuevo asiento Touring Confort. El top-box y las maletas premium, tienen cierre eléctrico y su capacidad total combinada, es de 133 litros. La suspensión trasera dispone de ajuste electrónico de precarga, de marca Fox, que le permite al piloto ajustarla desde el sistema de info-entretenimiento. Los frenos son Brembo con pinzas de anclaje radial.

Un detalle a destacar es el conjunto de asistencias Smart Lean, que ayudan a mantener el control de la moto a través de los datos recogidos por la unidad IMU de Bosch. De esta manera el piloto controla la tracción dinámica y el ABS en las curvas. Viene, además, con Drag Torque Control (control de derrape por par motor).

Otros complementos que trae la Indian Pursuit Dark Horse son: encendido sin llave, iluminación full LEAD, control de crucero y monitorización de la presión de los neumáticos. Esta versión Dark Horse (2022), está disponible en colores negro Black Smoke, Silver Quartz Smoke y gris Quartz Gray. Su precio es de 35 940 euros.



damon HYPERSPORT

Por Willy Hierro Allen

LA FIRMA CANADIENSE DAMON MOTORCYCLES PRESENTA SU MODELO HYPERSPORT PRO, UNA SÚPERBIKE ELÉCTRICA DE 200 CV Y 320 KM/H COMO VELOCIDAD PUNTA



ELÉCTRICA



A menudo pensamos que las motos eléctricas son pequeñas, ya sean las conocidas scooter o motocicletas útiles, silenciosas y de baja potencia. Sin embargo, hay motocicletas eléctricas muy potentes, cuya velocidad punta es para respetar, con una aceleración de espanto. Esa es la moto que les traemos hoy: Damon HyperSport Pro.

Damon Motorcycles fabrica motos eléctricas deportivas con tecnología de punta. Este modelo HyperSport tiene tres variantes: la Pro, que es la más violenta y cuyo precio base frisa los 25 000 dólares (unos 22 500 euros); al tiempo que la serie especial de la Pro, denominada Premier (limitada a 25 unidades), con los extras: frenos Brembo y suspensiones Öhlins, su costo se eleva a 40 000 dólares (36 000 euros).

Las otras variantes de esta motocicleta Damon, son las HyperSport SE e HyperSport SX. El tipo SE es el más modesto, tiene 100 CV de potencia y cuesta 14 300 euros; mientras que el tipo SX (un tanto más potente que el SE) cuenta con 150 CV y vale un poco más: 16 902 euros.

Pero concentrémonos en la HyperSport Pro, que acelera de 0 a 100 km/h en menos de 3 s. El motor de esta Súperbike eléctrica equivale a uno similar de combustión que desplace 1000 cc. Está alimentado por una batería de ion-litio con refrigeración líquida, con capacidad de 20 kW/h, lo cual le permite una autonomía de poco más de 300 km (323) en carreteras interurbanas y autopistas.

En caso de rodar por la ciudad, donde la velocidad es menor, puede llegar a 482 km.

Otro aspecto muy importante en los vehículos eléctricos es el tiempo de la recarga: la Damon HyperSport Pro lo consigue (completa) en unas tres horas usando un cargador de nivel dos. Como dije anteriormente esta motocicleta viene con tecnología de punta. Parte de esa última tecnología es la ausencia de esos tradicionales espejos retrovisores: no tiene. Está provista de cámaras que captan todo lo que va detrás, lo cual se refleja en la pantalla del cuadro de mando. Además, se le instaló un sistema asistente de seguridad (radar predictivo) que cubre 360 grados y avisa al piloto de cualquier peligro que lo rodee.

Muy novedoso también es el sistema CoPilot, que consigue una rápida transformación de la carrocería. Hasta ahora conocíamos los modos de conducción, que están ligados al motor, pero en la Damon HyperSport se amplía con la ergonomía, pues con solo pulsar un botón, modificas la posición de piloto: la cúpula, los reposapiés, el manillar y el asiento, pasan a diferente modo, que puede ser el deportivo u el otro, algo más urbano, según desees.

El fabricante de motos eléctricas canadiense Damon Motorcycles, prevé llevar sus productos a Europa este año (2022), de ahí sus precios en euros y en dólares. Ya estudió los países a los que piensa exportar de momento: Francia, Alemania, Italia, Países Bajos (Holanda) y Reino Unido. Las Damon Súperbike tiene «potencia» para ir a rodar al viejo continente.

Kawasaki GPZ 900 R

Por Willy Hierro Allen

CONSIDERADA COMO LA PRIMERA SÚPERBIKE JAPONESA, LIQUIDÓ A LA COMPETENCIA CUANDO SALIÓ, EN 1984. UNA BELLA Y FAMOSA MOTO SPORT-TURISMO DE LA ÉPOCA.

La idea nació a finales de los 70 del siglo pasado, invirtieron seis años en desarrollarla y fue uno de los secretos mejor guardados de Kawasaki. Rodó en público por primera vez, en 1983, sobre el circuito de Laguna Seca, en California (USA), a manos del Campeón de la AMA Pro de Súperbike (USA), Wayne Rainey, quien se había coronado con una Kawasaki GPZ 750.

La GPZ 900 R impresionó, pues Rainey giró en 1,16 por vuelta en la nueva Kawasaki de serie, al tiempo que lo hacía en 1,10 en la de carreras. Fue la primera motocicleta estándar en cruzar la línea de los 240 km/h (hizo 243 km/h).

Pero no quedó ahí, la marca alineó tres de esas motos en el Tourist Trophy (TT) de ese año y ganó la "Categoría de Motos de Serie", con Geoff Johnson. Otra Kawasaki GPZ 900 R entró en segundo lugar.

Cuando llegó a los concesionarios para comenzar su comercialización, en 1984, la GPZ 900 R ya era una deportiva de turismo bien conocida.

Y en 1986, se hizo famosa, con Tom Cruise al timón y Kelly McGillis de pasajera en la icónica película Top Gun: ídolos del aire, dirigida por Tony Scott. Las dos: la moto y la película resultaron exitosas, esta última recaudó más de 356 millones de dólares con apenas 15 de presupuesto.



La fama de la GPZ 900 R fue bien sólida por sus cualidades y, durante la segunda mitad de los 80, pasó a ser objeto de culto por el filme, incluso se la llamaba Top Gun. Este sport-turismo apagó a la competencia al salir al mercado, tenía muchas cosas a favor.

Con un motor revolucionario de cuatro tiempos, tetracilíndrico en línea, sobre-cuadrado (72,5 de diámetro x 55 mm de carrera), 908 cc y cuatro válvulas por cilindro (DOHC); trae 115 CV de potencia a 9 500 rpm, 11 a 1 de compresión y está alimentado por cuatro carburadores Keihin CVK34 (de 34 mm). Su refrigeración es por agua y la caja de velocidades, de seis marchas, trae cloche multidisco en baño de aceite.

El chasis parte del motor, es tipo doble cuna, fabricado en acero, mientras que el basculante, soporte del asiento, la amortiguación trasera y la rueda, es de aluminio. Los frenos son de discos, dos delante de 280 mm c/u y uno detrás de 270 mm, ambos con pinzas simples de un pistón. La suspensión delantera: horquilla telescópica de 39/140 mm, ajustable en precarga y asistida por aire, antidi-ve (ADVS); la trasera: sistema Uni-Track de 115 mm, ajustable en precarga de aire.

Las llantas: delante rin 16 (pulgadas) con neumático 120/80, detrás rin 18 con neumático 130/80. La altura del asiento: 780 mm, la capacidad del tanque de combustible: 22 litros. La moto pesa 227 kilos, casi 500 libras (493).

Sin embargo, lo mejor de esta moto (y lo que le quitaba el sueño a Honda, Yamaha y Suzuki), era su revolucionario motor.

Kawasaki quiso sustituir la Top Gun por la GPZ 1000 RX en 1987, pero fue un fiasco, ya que no tuvo mucho éxito: la 900 seguía siendo la preferida en el mercado, especialmente por los jóvenes. Y Kawasaki dio marcha atrás para sacar una Top Gun 900 (también conocida como ZX 900 A o como "la primera de la familia Ninja), que venía con llantas 17 pulgadas, en ambas ruedas, y frenos más potentes.

La GPZ 900 R se mantuvo en producción hasta 2003, con algunos mínimos cambios, unos 19 años (1984/2003).

Carga y Pasaje



China y sus nuevos MAGLEV'S

Por Alfonso Cueto Álvarez

APOSTANDO POR ESTOS SISTEMAS, LA R.P. CHINA ANUNCIA LA PUESTA EN OPERACIÓN DE UN MAGLEV CAPAZ DE ALCANZAR LOS 600 KM/H Y ADELANTA SOBRE OTRO QUE LLEGARÍA A LOS 1,000 KM/H

En julio 2018, la Hyperloop Transportation Technologies (HTT) informó sobre un acuerdo con la Tongren Transportation & Tourism Investment Group de la provincia China de Guizhou, para construir una vía de pruebas de 10 km. a fin de crear un sistema que transportaría carga y pasajeros en cápsulas, a una velocidad de 1,000 km/h. mediante el uso de tubos presurizados que mantendrían un coeficiente de fricción de casi cero.

Desde entonces, China ha anunciado ensayos y prototipos de trenes al vacío en adición a los trenes rápidos y MAGLEV'S que mantiene en explotación; como resulta el MAGLEV desde Shangai hasta el aeropuerto de Pudong, ruta que opera desde el 1º de Enero de 2004 con un recorrido de 30.5 km y una velocidad promedio de 240 km/h; aunque puede alcanzar los 430 km/h.

En marzo 2022, la China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) anunció la próxima incorporación al servicio de un MAGLEV capaz de alcanzar los 600 km/h, arrastrando de entre dos a 10 coches, con capacidad de algo más de 100 pasajeros c/u. La Compañía considera ésta la mejor solución para transportaciones a distancias de 1,500 km; cubriendo el espacio entre un servicio de aviación y uno de tren rápido convencional.

El MAGLEV mencionado hizo su debut en la ciudad de Quindao, provincia de Shandong, al Este del País.

Casi al unísono, la propia CRRC había brindado la información sobre un MAGLEV que bautizó con el nombre de versión 3.0 con IPRS (Intellectual Property Rights), independiente de tecnologías extranjeras. Este equipo puede ser manejado remotamente gracias a tecnología 5G y pretende establecerse como pieza a considerar en el rango de los 200 km/h de velocidad. Comparado con otros sistemas, resulta superior en capacidad tractiva, trepada y aceleración.

La utilización de esta versión 3.0, pretende incorporarse a redes entre Ciudades como una opción ecológica e inteligente gracias a su tecnología, que aplicará también a otros equipos más veloces y pensados para mayores distancias a recorrer; no solo con pasajeros, también con carga. Entre ellos, se incluye el viajar a través de un tubo al vacío, pudiendo desarrollar hasta 1,000 km/h.

Una proyección para la red ferroviaria en general, es el movimiento de trenes de pasajeros a 400 km/h. capaces de moverse asimismo con cargas. Como una de las aspiraciones hasta el año 2025, consideran recorridos de hasta 1,500 km. con velocidades de 600 km/h.

El 2025 no está tan lejano.



EVER ALOT

una sorpresa a tener en cuenta

Por Yexter Nápoles Fernández

ALCANZAR LOS ESTÁNDARES MÁS ALTOS, EN CUALQUIER ESFERA ES, POR SÍ SOLO, UN HECHO SATISFACTORIO. SUPERARLOS, DEMUESTRA ENTONCES HABER TRANSGREDIDO LAS BARRERAS DE LO IMPOSIBLE A LOS OJOS DE OTROS

Este es el caso del buque portacontenedores Ever Alot, de clase Megamax-24 (24 filas de contenedores en el sentido de la manga) coronado como el mayor de su tipo a nivel mundial, en términos de capacidad nominal (24.004 TEUs). Construido por la compañía de astilleros China State Shipbuilding Corporation (CSSC), en el astillero chino de Hudong Zhonghua Changxing Shipbuilding, supera los objetivos constructivos y de diseño iniciales que planteaban alcanzar una capacidad de carga de 23.888 TEUs, sorprendiendo a la comunidad naval internacional.

Es el primero de seis buques idénticos que se planea construir (de propulsión convencional) y que ha superado a otros buques Clase A de la propia naviera como es el caso del Ever Ace (23.992 TEUs) y a otros seis buques, con la misma capacidad de carga, pertenecientes a Samsung Heavy Industries (SHI) de Corea del Sur que, igualmente, están al servicio de Evergreen.

Manteniendo el aspecto característico de Evergreen, el Ever Alot exhibe unos impresionantes 399,99 m de eslora y 61,50 m de manga. Luce el diseño de proa bulbosa de Hudong, un puente totalmente cerrado y embudos gemelos, además de estar equipado con un depurador híbrido de gases de exhaustación, generados por la combustión del fueloil que usa la embarcación, ubicado en la carcasa de la chimenea con el fin de reducir la emisión de gases contaminantes.

El motor presenta hélices de gran diámetro y conductos de ahorro de energía que lo dotan de mayor velocidad y le confiere un menor consumo energético. Las características tecnológicas y de ingeniería naval de alto estándar presentes en esta embarcación, en tanto no sea superada por otra de su tipo, convierten al Ever Alot en «un antes y un después» que todos deberán tener en cuenta.



Nikola se adelanta a Tesla: el TRE ya se produce

Por Jorge Esténger Wong

TRAS VARIOS CAMBIOS EN LA FECHA PARA EMPEZAR SU PRODUCCIÓN, NIKOLA ACABA DE ASEGURAR ESTAR FABRICANDO SU ESPERADO TRE, DESDE FINALES DE MARZO

Nikola TRE es el modelo líder de la Start-Up Nikola Motor, que en los últimos años ha sostenido una batalla campal con Tesla, para lanzar un semirremolque eléctrico, orientado al mercado norteamericano.

Con un ambicioso objetivo inicial de 1000 unidades al año -las cuales se producirían en Alemania, en alianza con Iveco- el proyecto ha sufrido cambios de instalaciones de fabricación y fechas de inicio. Ha sido un proceso que los tiempos complicaron aún más, e involucra a unos 160 proveedores, entre ellos Bosch, de principio a fin.

El núcleo del TRE radica en la alianza lograda con Iveco, para basar el Nikola TRE en el reconocido camión de larga distancia Iveco S-WAY, y apoyarse en los 250 millones de USD que ha puesto el grupo italiano. Iveco aportará la plataforma, mientras Nikola proporcionará la tecnología eléctrica de propulsión y el sistema de info-entretenimiento y conectividad. Así, el flamante modelo promete hasta 480 kW, unos 645 CV y un par máximo de 1.800 Nm.

El Nikola TRE tiene una capacidad de carga de 42 t y ofrece unos 500 km de autonomía, gracias a un sistema modular de baterías con una capacidad total de hasta 720 kWh. Se comercializará primero en versión 4x2, y luego en versiones rígidas de 2 y 3 ejes, con un peso de entre 18 y 26 t, para tareas de distribución urbana y estatal.

La producción se ha iniciado en Coolidge, Arizona, donde se fabricarán unas 500 unidades en lo que queda de año, debido a los conocidos problemas de suministros existente en el mundo. Luego, se espera arrancar en 2023 la producción europea, en la flamante planta de Ulm, Alemania, perteneciente a Iveco.

De acuerdo a los primeros detalles, tiene una velocidad máxima de 121 km/h y carga sus baterías, desde un 10 a un 80 %, en unos 100 minutos, en carga rápida de 350 kW. En el interior, encontramos una cabina de dos plazas, con un puesto para el conductor equipado con un avanzado sistema de gestión y operación, pantalla táctil con toda la información en tiempo real del camión, conectividad Bluetooth, un sistema de cámaras 360° y la posibilidad de enlazar un smartphone para abrir las puertas y conocer algunos detalles del camión.

Se mantiene el trabajo para lanzar la versión de pila de combustible de hidrógeno, que está programada para salir a la venta en Europa en 2023. Esto se complementaría con una red de más de 70 estaciones de repostaje en el viejo continente.

La entrada en producción del Nikola TRE ha reflatado las acciones de la compañía que subieron un 15 % tras las entregas de unidades en varios estados de la unión americana.



EMCARGA

Empresa de Cargas por Camiones



LIDERA LAS CARGAS

SERVICIOS
a personas naturales y jurídicas

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



PRESTAMOS SERVICIOS
EN TODA CUBA

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

☎ +[537] 879 9018 / +[537] 879 0913

✉ leticia@emcarga.transnet.cu

Irizar i4

Por Jorge Esténger Wong

IRIZAR REVITALIZA SU AUTOBÚS MEDIANO I4. LLEGADO AL MERCADO EN 2019, RECIBE MEJORAS QUE LOGRAN MAXIMIZAR EFICIENCIA Y DISMINUIR

El Irizar i4 incorpora ahora nuevas e importantes novedades, centradas principalmente en una significativa reducción de pesos y una óptima distribución de cargas por ejes. El resultado es un peso de apenas 955 kg, en función de la configuración elegida. Se convierte así en un autobús altamente eficiente, sostenible y rentable que, por su rediseño estructural, y gracias a desarrollos de nuevas soluciones tecnológicas e innovadoras optimizadas, permiten un ahorro de combustible significativo de hasta un 5 % y, en consecuencia, mejoras en la reducción de emisiones de CO2.

Las soluciones implementadas contemplan, entre otras, el empleo de aceros de alta resistencia y materiales compuestos sustitutivos de los materiales estructurales tradicionales. También hay nuevas butacas, optimizadas en peso, que aportan mayor espacio entre ellas y mejoran el confort y la experiencia del pasajero.

El Irizar i4 tiene tres versiones, en longitudes que van desde los 10,5 hasta los 18 m y que la compañía denomina H, M y L. Todas ofrecen un equilibrio perfecto entre accesibilidad y capacidad de maletero, en función de las necesidades de cada operador. Los pisos, lisos o rebajados, y los pasillos diáfanos subrayan la idea de adaptabilidad.



También se incluye una nueva variante en dos ejes, con una capacidad que alcanza hasta los 63 asientos. Así, el Irizar i4 incluye la opción de ofrecer nuevas distribuciones de butacas que aportan versatilidad y adaptación máxima a las necesidades del cliente. Esta nueva versión se define en 13,2 m de longitud, sobre un chasis 4x2, una capacidad máxima de 63 plazas de asiento, 59+1 PMR (PMR Persona con Movilidad Reducida), un máximo de 34 plazas de pie y un volumen de maletero superior a 6 m3.

Todas las versiones ponen el acento en la accesibilidad y sus puertas, de hojas simple ancha y doble, que permiten la instalación de elevadores que facilitan el acceso de las personas con movilidad reducida.

En el apartado de seguridad se puede optar por un radar en la parte central de la delantera, faros delanteros con opción Full-LED, que aportan hasta un 30 % más de capacidad lumínica. Para garantizar la movilidad, el Irizar i4 está disponible con motores diésel, HVO y B100, híbrido y biogás o gas natural (GNC o GNL), en función de que sea versión integral marca Irizar o en combinación de chasis más carrocería.

El Irizar i4 se consolida como una buena opción, ideal como vehículo altamente eficaz en el servicio metropolitano y de cercanías, del transporte escolar o de empresas.

El último A-380 entregado a Emirates Airways

Por Jorge Osmani Moreno Pérez

AÑOS ATRÁS SE PRONOSTICABA EL FIN DE LOS CUATRIRREACTORES: PRIMERO LA CONCLUSIÓN DE LA ERA DEL B-747 «JUMBO», LUEGO DE MÁS DE 50 AÑOS DE SUPREMACÍA EN LOS CIELOS, Y HOY ACUDIMOS AL FIN DE LA ERA DEL AIRBUS A-380, UN REINADO QUE DURÓ APENAS 10 AÑOS

En la competencia por construir aeronaves de gran tamaño y capacidad, Airbus se lanzó al desarrollo del que sería la aeronave de pasajeros mayor del mundo, el A3XX luego renombrado A380. Su propósito competir con el B-747.

El 25 de octubre de 2007 Singapore Airlines hizo el primer vuelo comercial del A-380 como aerolínea de lanzamiento. Casi un año después, el 1.º de agosto del 2008, Emirates Airways realiza su primer vuelo del A-380 completando una flota de 123 ejemplares con el último entregado, que a su vez representa al número 251 de los A-380 construidos. Los A380 entregados a Emirates suponen el 49 % de todas las entregas a las 13 aerolíneas que lo adquirieron.

Con un enorme fuselaje de dos pisos dedicados completamente a cabinas de pasajeros abarca un total de 550 m² de superficie en los que se pueden acomodar hasta 853 pasajeros en clase única o 545 en cuatro clases. Esto ha permitido que algunos usuarios del A380 puedan innovar en objetos como duchas o supercabinas exclusivas.

A tenor de esta última entrega, podemos recordar algunas de las características del desarrollo de este gigante:

- Las dos cubiertas de pasaje y las bodegas de carga tienen un volumen total de 1.750 m³, suficientes para transportar 35 millones de pelotas de ping-pong.

- La cabina de pasaje tiene 220 ventanillas y 16 puertas, y el sistema de iluminación por LED puede programarse en hasta 5.000 escenarios luminosos diferentes.

- Desde que el 25 de octubre de 2007 Singapore Airlines hizo el primer vuelo comercial del modelo, la flota ha completado más de 800.000 vuelos, transportando más de 300 millones de pasajeros, con más de 7,3 millones de horas voladas.

- 1 500 empresas de 30 países han participado en la producción.

El inicio del fin

Desde que inició el programa del A-380, en los primeros años se acumularon unas 316 órdenes, pero a partir del 2014 ningún operador realizó ninguna orden y en el 2017 el número solo ascendió en un ejemplar. Aunque se esperaba cerrar el programa, la posibilidad de un pedido de Emirates Airways de 14 aeronaves hizo que Airbus anunciara mantener su línea de producción hasta el 2025. A principios del 2019, Emirates declinó en sus nuevos pedidos, sino que cancelaron 39 pedidos anteriores.

Es en ese momento que Airbus cierra oficialmente el programa del A-380, se habían totalizado 313 ordenes firmes, se habían entregado 234 aeronaves y quedaban pendientes 20, finalmente el número quedó en 17, dentro de ellas este último ejemplar.





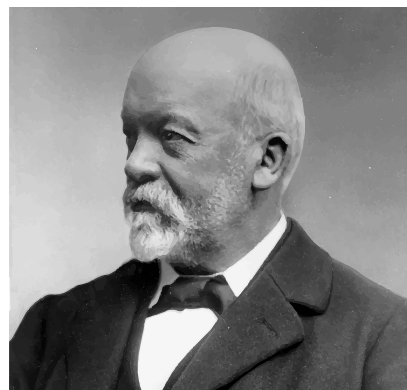
Historia

MARZO

1834

17 de marzo

Nace Gottlieb Daimler, ingeniero y empresario alemán, cofundador de Daimler-Motoren-Gesellschaft. Fue el primero en montar un motor en un vehículo de cuatro ruedas y uno de los pioneros de la industria automotriz mundial. Falleció el 6 de marzo de 1900.



1879

1 de marzo

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



1902

13 de marzo

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



1929

5 de marzo

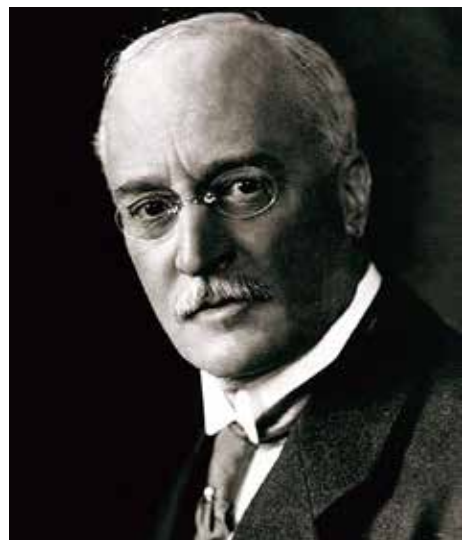
En Chile, se funda la aerolínea LAN Chile, actualmente llamada LAN Airlines. Fue una de las aerolíneas con mayor flujo de pasajeros en América del Sur y se encontraba entre las 40 aerolíneas con mayores ingresos en el mundo.



2017

10 de marzo

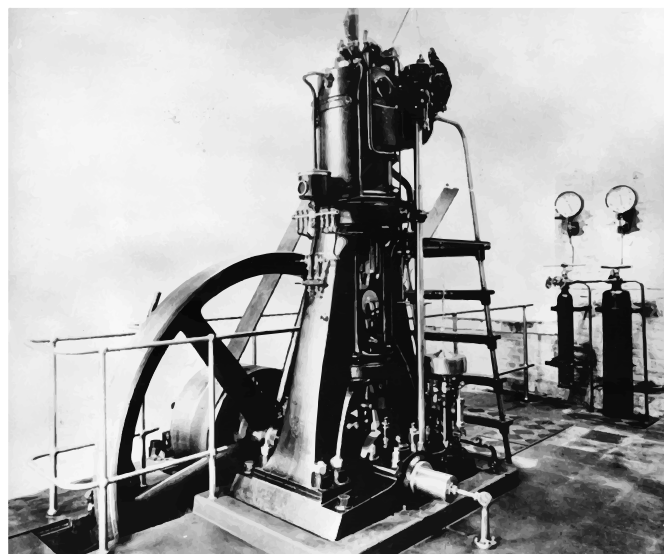
Fallece John Surtees, piloto de automovilismo y motociclismo británico. Fue el único en la historia en convertirse en campeón mundial de Fórmula 1 y de Motociclismo.



18 de marzo

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

1858



25 de marzo

En Manchester (Inglaterra) se presenta el primer motor diésel de dos tiempos. Rudolf Christian Karl Diésel fue el ingeniero alemán inventor de este motor.

1901



3 de marzo

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

1910



18 de marzo

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

1947

memorias DEL MOTOR

POR LORIET GÓMEZ MEJÍAS

ABRIL

1875

2 de abril

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



1921

1 de abril

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



1931

22 de abril

En Madrid (España) se inaugura el Aeropuerto de Barajas, el primer aeropuerto español por tráfico de pasajeros, carga aérea y operaciones.



1967

9 de abril

En la ciudad de Seattle (Estados Unidos) se realiza el primer vuelo del Boeing 737. Su primer despegue fue en esta misma ciudad.



2008

20 de abril

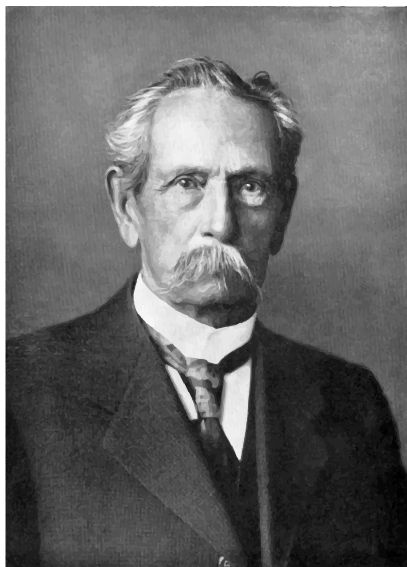
Danica Patrick se convierte en la primera mujer en ganar una carrera en la IndyCar Series, tras conquistar las 300 millas de Japón en el óvalo del circuito de Twin Ring Motegi.



10 de abril

El transatlántico Titanic sale del puerto de Southampton (Reino Unido) con destino a Nueva York (Estados Unidos). El 14 de abril, en el medio del océano Atlántico norte (a 1950 km al este de Nueva York, 3430 km al oeste de Oporto (Portugal) y 600 km al sur-sureste de la costa de Terranova), choca contra un iceberg. Acabó de hundirse a las 2:20 de la madrugada siguiente y mueren 1517 personas de las 2223 que viajaban a bordo.

1912



4 de abril

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

1929



7 de abril

Fallece Henry Ford, fundador de la compañía Ford Motor Company y padre de las cadenas de producción modernas utilizadas para la producción en masa. La introducción del Ford T en el mercado automovilístico revolucionó el transporte y la industria en Estados Unidos.

1947



23 de abril

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

1996

memorias DEL MOTOR

POR LORIE GÓMEZ MEJÍAS

AUTOMÓVILES PLYMOUTH

Por Willy Hierro Allen

LA MARCA PLYMOUTH SE CREÓ PARA FABRICAR LOS AUTOS «BARATOS» DE LA GRAN CORPORACIÓN AUTOMOTRIZ NORTEAMERICANA CHRYSLER Y, DURANTE 73 AÑOS, DE 1928 A 2001, PRODUJO SUS VEHÍCULOS. TUVO MODELOS ICÓNICOS QUE AÚN RUEDAN

Walter Percy Chrysler, un aventajado mecánico ferroviario, formó parte de la American Locomotive Company en 1910. Tenía entonces 35 años. Más tarde fue nombrado Director Ejecutivo de la marca Buick Motor Company, en 1912, y luego Presidente de dicha compañía. Después fue Vicepresidente de Operaciones de General Motors Corporation (GMC), que había comprado Buick.

Pero cuando William Crapo Durant, quien fundó mucho antes GMC (en 1908), recuperó de sus acreedores bancarios la firma automotriz (en 1916) W. P. Chrysler presentó su dimisión y trabajó en la reorganización de las empresas automotrices Willys-Overland Motor Company y Maxwell Motor Company, entre 1920 y 1924. En 1925 fundó la Chrysler Corporation y, en 1928, creó la marca Plymouth.



Origen

El 7 de julio de 1928 se fundó Plymouth para fabricar autos baratos, pero de muy buena calidad. Con un costo de solo 670 dólares, podía tener un auto mejor a los de su clase. El Plymouth disponía de frenos hidráulicos en todas las ruedas y freno de mano independiente; motor de 4 cilindros y 45 HP, con pistones de aluminio y lubricación a presión. Cualquier auto, con esas cualidades, costaba más del doble.

A fines de ese propio año (1928) se habían producido 58 mil unidades en seis versiones diferentes. Fue un éxito que otorgó a Chrysler Corporation el tercer lugar entre las automotrices, detrás de GMC y Ford. En 1929 se inauguró una nueva fábrica en Detroit, solo para Plymouth. El crack de los bancos de ese año (1929), apenas hizo mella a Plymouth.



1928

Los años 30

En 1930 sacó el entonces novedoso Floating Power (motor oscilante), los conocidos «calzos de goma» del motor, los cuales evitan la vibración. Para 1933, sacó el modelo de 6 cilindros a 495 dólares, también el más barato de su clase. Ya en 1934, rodaba el primer millón de automóviles Plymouth, un récord para la marca que solo tenía seis años en el mercado.

Asimismo, Plymouth prestó atención a la seguridad. En 1937, la pizarra o «salpicadero», tenía los relojes empotrados y un flujo de aire para que el parabrisas no se empañara, además de cristales de seguridad y respaldo de asientos acolchados. En caso de accidente o choque, había una mayor protección dentro de auto. A fines de esa década, fabricaba medio millón de unidades anuales.



COUPE 1935

Los años 50

Durante la II Guerra Mundial, fabricó vehículos militares y armamento. Al concluir la contienda volvió a la producción civil. En 1953 hizo otro récord: se vendieron 700 000 Plymouth en tres modelos. Para 1955 cambiaron los diseños, llegaron las «aletas» traseras y el motor V8 de 157 HP. La marca tuvo varios modelos icónicos.

A finales de los años 50, salió el modelo Valiant: compacto de carrocería autoportante, el motor 6 cilindros (101 HP) y alternador en vez de dinamo.

Asimismo, entre sus modelos famosos está el Plymouth Belvedere Fury de 1958, el cual fue el protagonista de la película Christine. También famoso en el cine, fue el modelo Superbird, de la película Rápidos y Furiosos, así como en los animados Cars.

Por otro lado, Plymouth consiguió éxitos deportivos en carreras de autos de serie, en 1964, con el modelo Barracuda: un coupé fastback de enorme luneta trasera. Y, en 1965, con el nuevo modelo Belvedere, un automóvil intermedio, confortable y seguro. Pero en los años 70 el nicho de mercado de Plymouth fue atacado por Pontiac (GMC) y Nash (AMC).



BELVEDERE 1957



VALIANT 1963



VOYAGER 1996



NEON 2001

Epílogo

La salida del Dodge Dart, competidor de Plymouth dentro de Chrysler, lo opacó. En los 70, salió el Duster, pero solo fue un destello. En los 80, el Voyager brilló, especialmente la mini camioneta, pero tampoco logró el necesario despertar de la marca. En los 90 Plymouth rodaba cuesta abajo con solo cuatro modelos: Voyager, Breeze, Neón (compacto) y el Prowler (deportivo).

Cuando en 1998, Chrysler Corporation se unió a la alemana Daimler-Benz, la racionalidad germana eliminó con sentido económico y de mercado, la marca Plymouth. En 2001 salió el último vehículo con la marca Plymouth: un modelo Neón. Los siguientes ya saldrían bajo la marca Chrysler, aunque eran los mismos modelos: Voyager, Prowler y Neon.

Transtur

TRANSTUR OFRECE un nuevo servicio a disposición de los visitantes de LA HABANA

Por Goytibell Hierro Caveda

Shuttle Aeropuerto es una eficiente conexión entre el Aeropuerto Internacional José Martí y los principales hoteles de la ciudad. Establece recorridos diarios en 3 diferentes rutas de buses, desde el Aeropuerto Internacional José Martí hasta los principales hoteles de La Habana Vieja, Vedado y Miramar, e igualmente de retorno; garantizando un eficiente movimiento de todos los viajeros desde y hacia el principal punto de salida y entrada al país.

El cliente podrá reservar su boleto previamente a través de la red de ventas de las Agencias de Viajes. También podrá adquirirlo en la Oficina de Transtur en el Aeropuerto o a bordo del bus.

Con precios económicos y facilidades de pago a través de varias plataformas electrónicas, tales como: la aplicación EnZona, y tarjeta magnética.

El confortable servicio, que ya existe en las principales ciudades del mundo, se crea como respuesta a la creciente demanda por parte de los clientes que visitan el país. De este modo se pone a su disposición una opción cómoda y asequible para transportarle a través de los encantos de nuestra Habana, una ciudad cautivadora y romántica, histórica y hospitalaria, «Real y Maravillosa».

Más información en nuestro sitio web:
www.transtur.net

Y en nuestras redes sociales



Shuttle Aeropuerto

www.transtur.biz

CONEXIÓN ENTRE
Aeropuerto José Martí
TERMINAL 3

RUTA 1

Hoteles del Vedado

Hotel Habana Libre
Hotel Capri
Hotel Nacional
Hotel Vedado
Hotel Colina
Hotel Presidente
Hotel Grand Aston
Hoteles Cohiba / Riviera

RUTA 2

Hoteles del Miramar

Hotel Copacabana
Hotel Panorama
Hotel Meliá Habana
3ra y 82
Hotel Memories Miramar

RUTA 3

Hoteles de la Habana Vieja

Armadores de Santander
Castillo Real Fuerza
Hostal O. Farrill
Hotel Packard & Paseo del Prado
Prado y Colón
Hotel Parque Central

24/7
SERVICE

RESERVAS disponibles
en **Agencias de Viajes**



¿CÓMO PAGAR?

Agencias de viajes
nacionales

Aplicación
ENZONA
a bordo del bus

Oficina Ómnibus
TRANSTUR
Aeropuerto



ENZONA



www.rentcarcuba.com
www.transtur.biz



EL ORIENTAL PARK

Por Alfonso Cueto Álvarez

LA INSTALACIÓN FORMABA PARTE DE UN EMPORIO QUE ABARCABA DISÍMILES NEGOCIOS; TODOS VINCULADOS A QUIEN LLEGÓ A CONSIDERARSE UNO DE LOS PERSONAJES MÁS ADINERADOS DE CUBA

no solo un hipódromo

El 14 de enero de 1915, en un área cercana al actual cruce de Calle 100 y Línea del Ferrocarril, como parte de los barrios "Los Quemados" y "Santa Felicia" en Marianao, se construyó el Oriental Park; considerado entre los mejores hipódromos del Continente americano. En su pista, no solo corría "pura sangre" criolla; también equinos de EE.UU. eran frecuentes en las carreras y competencias internacionales que se celebraban en la instalación.

Su primer Presidente fue el norteamericano H.T. Brown, aunque en la práctica, el poder real lo ostentaba Frank Maximilian Steinhart, para el cual, el hipódromo era una pieza más de su enorme emporio, por el que había renunciado en 1907 al cargo de Cónsul General de los EE.UU. en Cuba para dirigir personalmente la Havana Electric Railway Co, propietaria de los tranvías habaneros. A partir de 1914 añadió la generación eléctrica del País como Director General de la Havana Electric Railway Light & Power Co, hasta 1924.



Steinhart padre

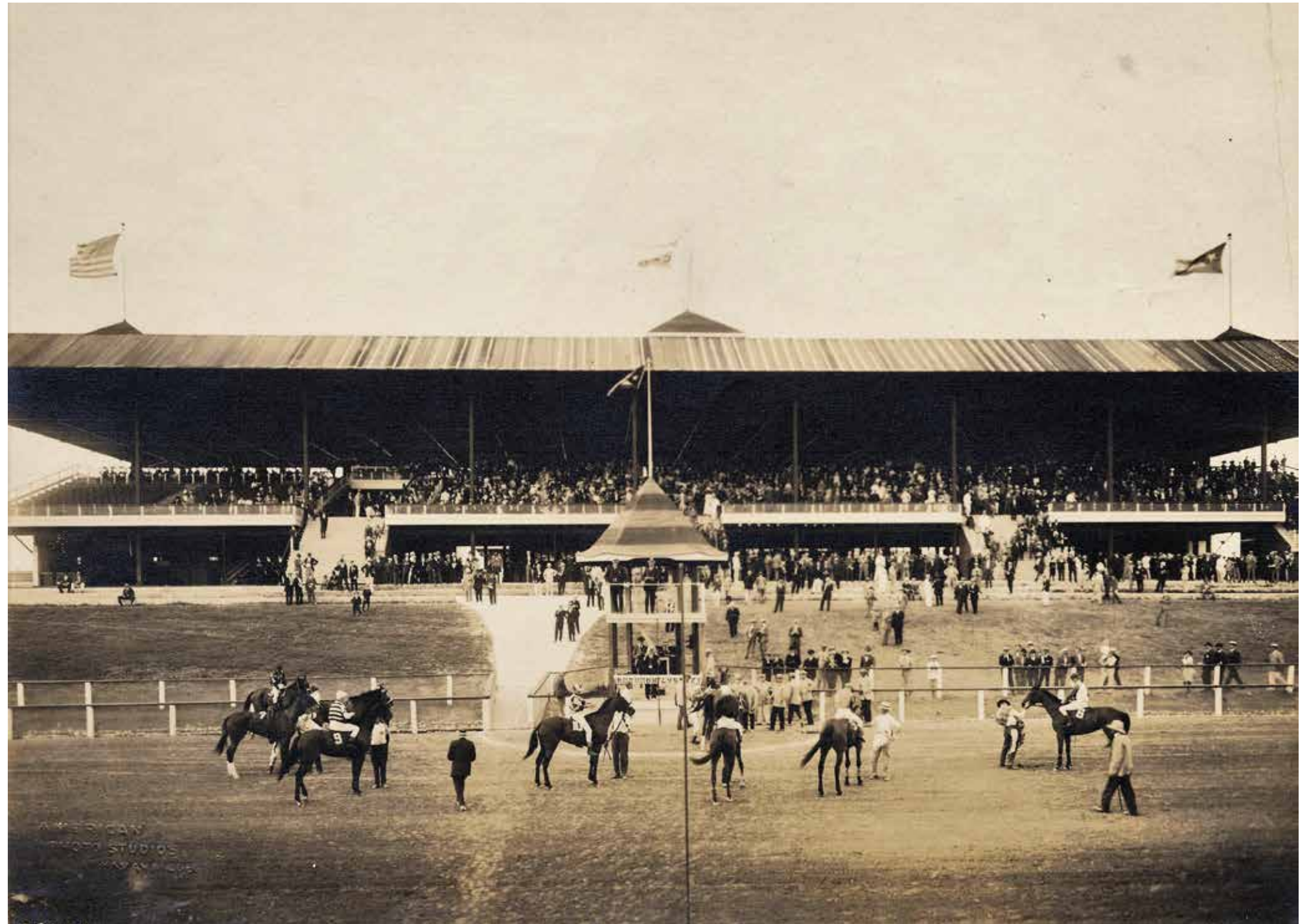


Steinhart Jr.

Originalmente el Oriental Park se concibió como una pista de carreras de caballos de pura sangre, negocio gestionado y operado por el American Jockey Club, aunque se amplió su actividad a otros eventos deportivos y culturales. Su capacidad de alrededor 8.000 personas facilitaba la realización de variados espectáculos.

Uno de los primeros ocurrió el mismo año de la inauguración, cuando el 5 de Abril se discutió la corona de los pesos pesados entre Jack Johnson y Jess Willard, combate "arreglado" a favor del segundo y que ha pasado a la historia como ejemplo de estos fraudes. Conocida es la foto de Johnson cuando tumbado en la lona, supuestamente K.O, se cubre sus ojos del sol tropical.

Ello no opaca el hecho de que en sus pistas corrieron jinetes Norteamericanos reconocidos como Bill Shoemaker, por citar solo uno, y cubanos como Avelino Gómez, cuyo nombre se encuentra junto con los de otros compatriotas en el Calder Race Course en Miami Garden, Florida. Pero debemos mencionar también otras actividades de la instalación Marianense.



En 1916, y en años posteriores, por su pista principal desfilaron autos convertibles participantes en el Carnaval habanero que allí se celebró. Uno de ellos, un Berliet conducido personalmente por el Dr. Guillermo Alamilla, precursor de una familia de famosos galenos especializados en el campo de la Oftalmología. En dicho desfile, logró obtener el 1er Premio; lo acompañaban en ese momento su esposa e hijos.

En 1920, el conocido conductor Italo-Norteamericano Ralph de Palma, ganador de varios Premios Internacionales, compitió al frente de su Packard, patrocinado fuertemente por el Agente distribuidor de la Marca en Cuba; J. Ulloa y Cia.

Otra especial participante en esos paseos carnalescos, fue María Calvo y Nodarse, que muchos identificarán por su sobrenombre "Macorinna", quien en sus días de esplendor rodó uno de sus autos por la pista del Oriental Park. Fue la primera mujer en obtener la Licencia de Conducción en 1910.



Anexo al Hipódromo se encontraba el Havana-American Jockey Club; este, a diferencia del Hipódromo, abierto para todos, era un Club exclusivo regentado por Steinhart, que no solo dirigía personalmente los tranvías y la generación eléctrica; formaba parte de los Consejos de Dirección o mediante testaferros y mediante otras fachadas manejaba, entre otras, Compañías como:

Compañía Cervecería Internacional S.A (La Polar) con una fábrica de hielo anexa; ubicadas ambas en Puentes Grandes, La Habana.

The American Storage Co. con almacenes en Regla y Tallapiedra.

La Alianza, Sociedad de Seguros de accidentes del trabajo. Se creó en 1920 uniendo a tres empresas cubanas.

La Cubana, Compañía Nacional de Seguros. Fundada en 1918 con un capital de \$1,250 000.00.

Banco Territorial de Cuba, Sociedad Hipotecaria que el 20 de julio de 1910 consiguió el monopolio en territorio cubano de la emisión de Títulos Hipotecarios sobre Bienes Raíces. Organizada por Steinhart y sus "amigos" de las dos orillas del Atlántico.

Hotel Sevilla-Biltmore Co. El mayor y más alto hotel de La Habana en la década del 20 del pasado siglo. Era el vicepresidente primero

Y muchas otras donde aparecía en diferentes cargos, como eran el Casino Nacional en el antiguo Country Club, el Hipódromo Oriental Park y la Sociedad American Jockey Club, aledaña a esta instalación y cuyo primer presidente fue su hijo Frank Steinhart Jr, quien asimismo estuvo al frente de los tranvías hasta la desaparición de estos en 1952 y mantuvo una destacada actividad social sustentada en la fortuna transferida por su padre.

Steinhart inauguró una ruta (el I-2, Vedado-Hipódromo) desde el Paradero del Vedado en Línea y 18 hasta la propia instalación, compitiendo con el FFCC. Sub-urbano de la Habana Central, que contaba con una parada en el lugar en su ruta desde Galiano y Zanja hasta Guanajay.

El apeadero del I-2 con su indicación "Redención" desapareció a fines de los años 50, cuando se reconstruyó de la forma en que se encuentra hoy como Avenida 41.

Aunque aparentemente no guardan relación, señalamos que en 1911 se construye el primer llamado "Barrio Obrero" en Marianao. Comprendería 1,100 viviendas de una sola planta y se ubicaba en un área entre las actuales Ave. 51 y 41. La obra se le asignó al italiano Dino F. Pogolotti, conocido hombre de negocios.

El constructor había sido secretario de Steinhart siendo éste Cónsul General de los EE.UU en Cuba. El barrio se denominó "Redención", aunque todos lo conocemos hoy como "Pogolotti". La ruta del I-2 transitaba por la actual Ave. 41 y facilitaba que la numerosa población del nuevo Barrio, tuviera fácil acceso al Hipódromo; aunque no al "Jockey Club"...

En su libro Little Man: Meyer Lansky and the Gangster Life, el autor Robert Lacey escribió que en 1937, el gángster Meyer Lansky obtuvo el control de la pista de carreras y el casino. Ello no cambió el carácter de Presidente ostentado por Steinhart, que falleció en 1938 en la Habana y dejó a su hijo Frank Steinhart Jr. al frente de todo el conglomerado que había formado por décadas.

El Hipódromo languideció en los años 60 y puede reconocerse su espacio por el gran parqueo de vehículos y equipos. Aunque era una pieza más del Consolidado de Steinhart, tenía su propia personalidad y aún se recuerda por los vecinos del lugar.

EL SEMPITERNO

Por Willy Hierro Allen

NACIÓ CON UNA CLAVE EN LOS AÑOS 40, PERO SE BAUTIZA CON SU MOTE A PARTIR DE LOS 50. CAMBIAN SUS MODELOS, PERO SON PERDURABLES EL LOGOTIPO Y LA MARCA.

Cuentan que allá por 1940, el Ejército de Estados Unidos convocó a unos 140 fabricantes de automóviles para crear un vehículo todoterreno con fines militares, que fuera pequeño, ágil, de poco peso e indetenible. Tres compañías presentaron proyectos: American Bantam Car Company, Ford Motor Company y Willys-Overland.

Ganó el proyecto de American Bantam Car Company, a pesar de que se excedía del peso exigido (unos 600 kilogramos). La grande y misteriosa sorpresa fue que esta compañía no podría asumir la producción de su prototipo debido a "problemas financieros". Finalmente asume la tarea Willys-Overland con ayuda de Ford.

El proyecto militar de vehículo todoterreno se identificará con la clave GP (General Purpose) en inglés, o sea: vehículo para propósitos generales. De esta manera, Willys-Overland entregó el primer lote de 4 500 Willys en 1941. Luego continuaron las entregas hasta completar las 16 000 unidades. Estos todoterrenos eran cada vez mejores.

El Ejército de Estados Unidos entró a la II Guerra Mundial en 1941 y estos todoterrenos le acompañaron en todas sus campañas militares. Lo usaron como vehículo artillado, de exploración, ambulancia, camioneta y limusina para el frente, transporte de municiones, para el tendido de cables y taxis.

Se hizo famoso e imprescindible en todos los frentes de batalla.

Pero la guerra terminó en 1945. ¿Qué hacer con este todoterreno militar? Pues, de acuerdo a una investigación de mercado, en 1945 había unos 5,5 millones de granjeros en Estados Unidos, de los que 4 millones no tenían un vehículo adecuado para el campo. Y se creó el Willys CI para uso civil. Sin embargo, los soldados ya habían bautizado como Jeep al todoterreno y con ese apelativo era famoso.

Pero ¿por qué ese nombre? Hay tres versiones distintas.

1) Porque en los años 30, antes de la guerra, los camiones y tractores en el campo se los llamaba así y gran parte de los soldados procedían de zonas rurales.

2) También en la década del 30, existía un comic muy famoso de Popeye el marino, cuya novia (Olivia) tenía un "perro mágico" llamado Jeep, capaz de cualquier cosa y los soldados veían que el Jeep era indetenible en los campos de batalla.

Y 3) la clave del proyecto de todoterreno militar era GP que se pronunciaba yi-pi, o sea jeep.

Sea cual fuese, el público lo llamaba así y, el 13 de junio de 1950, Willys-Overland decidió crear la marca comercial Jeep para estos todoterrenos. En 1953, la compañía Kaiser Motors compró la marca y dejó de llamarse Willys Jeep para conocerse como Kaiser Jeep. En 1970 pasó a American Motors (AMC) y luego a la francesa Renault.

Los franceses vendieron, en 1987, lo que les quedaba de Willys-Overland a Chrysler Corporation y luego, en 2009, la norteamericana Chrysler termina unida a la italiana FIAT, que tiene entre sus marcas a Dodge, Ram Trucks y, por supuesto, al inmortal Jeep, el que mantiene el mismo logotipo y marca desde junio de 1950.



Cadillac V16 Fleetwood 4275C de 1931.

Un inusual sobreviviente

Por Ignacio Reyes

Fotos: Sergei Montalvo

DECÍA EUSEBIO LEAL SPENGLER QUE NUESTRO CADILLAC V16 FUE PROPIEDAD DE ALFREDO ZAYAS. Y AUNQUE AÚN NO TENGAMOS EN NUESTRO PODER LA EVIDENCIA QUE, SEGURAMENTE, EL HISTORIADOR DE LA CIUDAD HALLÓ, ES INDISCUTIBLE QUE SE TRATA DE UN VEHÍCULO QUE SOLO MUY POCOS PODÍAN ADQUIRIR

Sobre el Cadillac V16, producido entre 1930 y 1940 por la División homónima de General Motors, ya Jorge Esténger ha publicado en esta revista. Nuestros lectores sabrán entonces que se trata de uno de los motores más vanguardistas de la historia del automóvil en Estados Unidos. Un diseño que puso a la marca al borde de la quiebra, pues constituyó también una peligrosa maniobra financiera a las puertas mismas de la Gran Depresión. Sin embargo y a pesar de todas las adversidades económicas, ha sido el único motor de 16 cilindros para automóviles de pasajeros producido en serie por una década completa. De sus competidores fue, tal vez, Marmon quien más se le acercó, pero esta marca finalizó su producción antes de 1935. Peerless, de igual modo, sucumbió antes de lograr comercializar un prototipo similar.

Estas plantas de fuerza se produjeron en dos etapas. La primera comienza en el propio 1930 con la aparición del modelo denominado 452 por su cubaje en pulgadas. El 452 vino provisto de válvulas a la cabeza y gran parte de sus componentes en aluminio. Su fabricación se extendió hasta casi fines de la década, cuando las condiciones económicas obligaron a presentar un diseño menos costoso. Esta segunda generación, aunque casi de similar cubaje, fue denominada Serie 90. El nuevo diseño, algo superior en caballaje, fue más convencional que su antecesor, pues poseía válvulas al bloque y su visualidad distaba de la perfección del 452. De igual modo, ambos motores fueron máquinas resistentes, confiables y poderosas, capaces de rebasar los 160 caballos de fuerza y de mover con soltura los monstruosos chasis en que fueron instalados. En 1940, los motores V8 de la marca habían logrado tal eficiencia que esta decidió suprimir la producción de los gigantes V16.



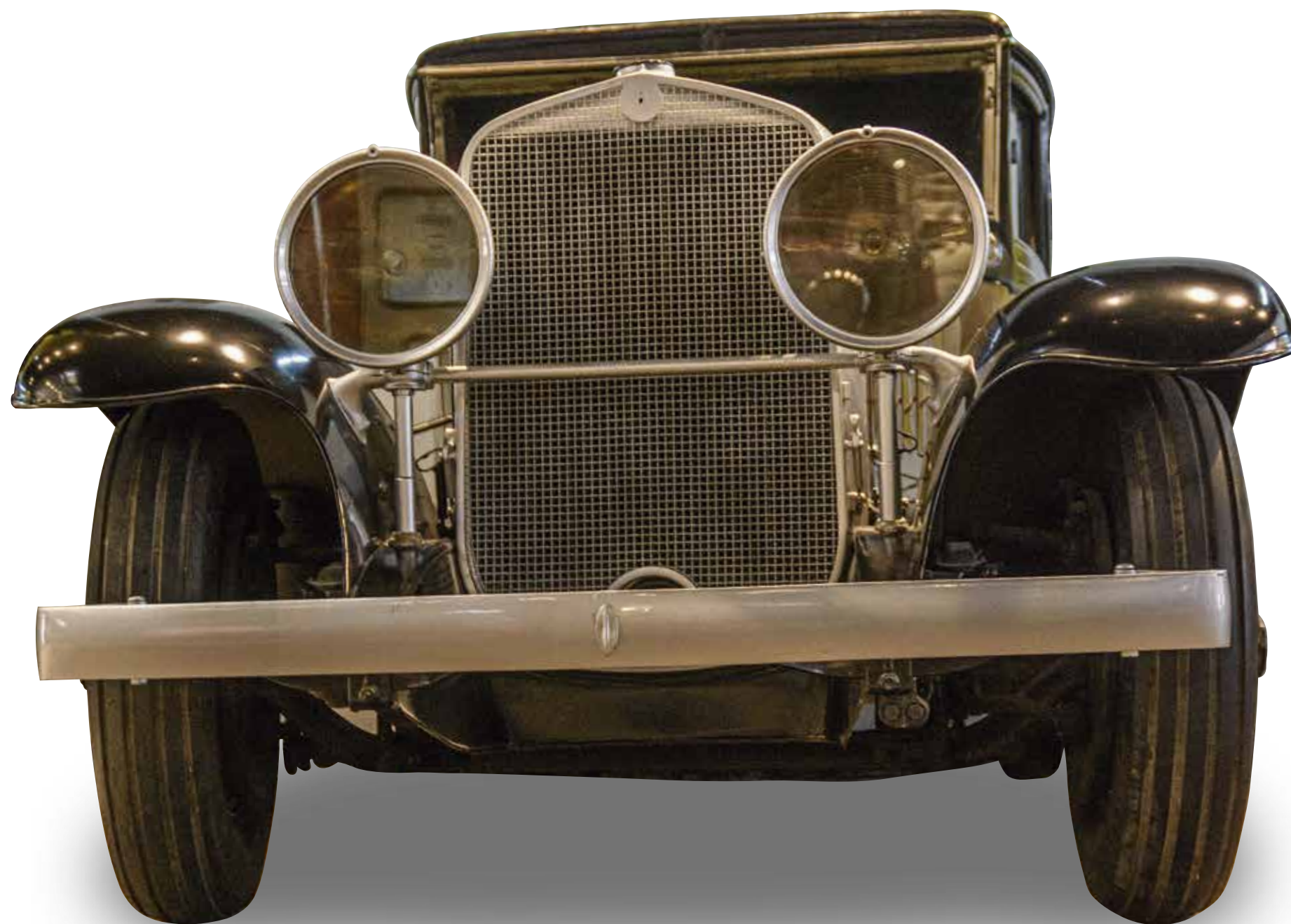
Cadillac V16 Fleetwood

Muchos fueron los tipos de carrocería que se montaron sobre el chasis del Cadillac V16. Durante 1930 y 1931, si bien el aspecto general del modelo no cambió, el cliente podía escoger entre vehículos cerrados de cinco o siete pasajeros, coupes, convertibles, town cars, landaulets, etc. La compañía Fleetwood fue la encargada de producir las más lujosas carrocerías, construidas con un alto grado de personalización o custom built, según la propia denominación en inglés. De estos primeros ejemplares, uno de los tipos que más se construyó fue el 4235 Two Passenger Coupe, con una cantidad de 95. Otros diseños contaron con muchos menos ejemplares. Algunos casos solo tuvieron una producción de dos o, incluso un solo vehículo.

En el caso de nuestro automóvil, se trata, precisamente, de una carrocería Fleetwood, con nomenclatura 4275C. A esta denominación la caracteriza una limosina de 7 pasajeros con ventanilla divisoria y con la parte posterior tipo landaulet, lo que quiere decir que el techo es abatible sobre el asiento posterior. Una de las características más peculiares de este modelo es que, a diferencia de otros, el material con el que está construido es aluminio, práctica inusual en Estados Unidos durante el período.

Sin embargo, el aspecto actual de nuestro Cadillac es más parecido al denominado 4275 que al antes mencionado. Esto se debe a que, en algún momento posterior a su compra, la sección trasera de la capota fue sustituida por un panel fijo y ahora es un automóvil completamente cerrado. Solo con la identificación del estilo original de la carrocería fue posible llegar a la conclusión de que ésta fue modificada, pues trabajo es completamente imperceptible.

El motivo de la modificación de la carrocería de nuestro V16 es aún desconocido, como lo es también gran parte de su trayectoria antes de llegar hasta nuestro espacio. Sabemos que en algún momento estuvo al servicio del Ministerio del Transporte. También sabemos que es, sin dudas, un candidato perfecto para ser adquirido por una persona como Zayas, amante de los automóviles exclusivos y propietario de más de uno, entre los que podemos contar un Rolls-Royce y un Pierce Arrow. Ante tales referencias, no es de dudar que el Ex Presidente de la República haya estrenado la convulsa década de 1930 a bordo de este señorial V16 con una carrocería hecha tan a la medida que de su diseño solo constan dos ejemplares. Nuestro automóvil es una pieza sumamente importante, pues ante la aparente ausencia de la otra unidad, es muy probable que sea un ejemplar único.



+Motor



Aventurarse por la TRANSAHARIANA

Por Loret Gómez Mejías

VIAJAR EN SU EXTENSIÓN LA CARRETERA TRANSAHARIANA ES TOTALMENTE UNA AVENTURA EXTREMA, TANTO QUE ES POSIBLE NO SOBREVIVIR A LA EXPERIENCIA. ¡VEÁMOSLA!



La carretera Transahariana, una de las vías más antiguas de África, es una importante ruta comercial que atraviesa el desierto africano. Construida entre los años 60 y 70 del siglo XX, extiende cerca de 4 500 km desde el mar Mediterráneo en el norte hasta el golfo de Guinea en el sur a través de tres países: Argelia, Níger y Nigeria.

Las severas condiciones climáticas del desierto atentan contra el mantenimiento y el propio uso de la carretera. Las temperaturas en pleno Sahara son abrasadoras y el combustible y el agua escasean a lo largo de gran parte de la ruta, por lo que es mejor no esperar que el depósito llegue a la reserva y que el radiador del coche no deje de funcionar. En verano, por ejemplo, la temperatura en la región puede alcanzar los 480; y al sur de In Salah, gran parte de la ruta presenta condiciones deficientes a causa de aluviones constantes desde los montes Ahagga.

No basta con ser atrevido. Transitar la Transahariana realmente requiere voluntad y experticia, pues la mayor parte del trayecto te encuentras cara a cara con la nada. Quizás este reto del enfrentamiento con la ruda y auténtica naturaleza del Sahara sea el estímulo que motive a los más avezados aventureros.

De norte a sur, el trazado de la Transahariana atraviesa por Argel, Ghardaia, Tamanrasset, In Guezzam, Assamaka, Arlit, Agadez, Zinder, la frontera con Nigeria, Lagos vía Kano, Kaduna, Oyoy Ibadán. El paisaje: a veces desolador, otras escalofriante. No resulta extraordinario apreciar vehículos abandonados a la orilla del camino, o neumáticos colgando de muy aislados y escasos árboles para marcar la distancia.

De cualquier manera, atravesar la Transahariana es mucho más que vencer el difícil desierto o facilitar el comercio y por ende el desarrollo económico del continente. Es vivir la

¿Cómo escoger un **CONTRATIPO** de otra marca para mi aceite de motor?

Por Alexis Vega Jiménez

LA INTERCAMBIABILIDAD ENTRE ACEITES DE DISTINTAS MARCAS NO ES UN CASO TÍPICO DE CUBA. EN CUALQUIER LUGAR UN USUARIO QUE NO ENCUENTRE RESPUESTA POR PARTE DE SU PROVEEDOR ACTUAL, IRÁ A BUSCAR OTRA ALTERNATIVA. AL PRODUCTO QUE SEA EQUIVALENTE AL QUE EL USUARIO USA HOY LE LLAMAMOS CONTRATIPO. ENTIENDA QUE ESTA EQUIVALENCIA RARA VEZ ES 100% CONCORDANTE YA QUE ELLO SIGNIFICARÍA -LITERALMENTE- QUE HAYA DOS MARCAS VENDIENDO EL MISMO ACEITE CON NOMBRES DIFERENTES

¿Cómo escoger un contratipo? La máquina debe ser el punto de partida. Si no hay acceso al Manual del equipo, entonces no queda otra que guiarnos por la Ficha Técnica del aceite actual. Recuerde que el constructor del motor ha definido según las holguras, cargas, temperaturas, metalografía, tecnología o los elastómeros empleados, qué debe cumplir el lubricante para responder a sus exigencias. Así que no es sensato ponerse a "cazar similitudes" entre Fichas Técnicas de productos, que hasta pueden estar sobredimensionados para la aplicación, sin antes ver qué dice el fabricante del motor.

En cualquier caso, debemos examinar fundamentalmente tres cosas: el grado de viscosidad que solicita, algún requerimiento sobre el tipo de aceite básico o la aditivación y las especificaciones de calidad que debe tener el aceite.

Viscosidad: ¡Es lo más importante! En aceites para motores los estándares a nivel mundial están establecidos por la Sociedad de Ingenieros de Automoción (SAE) Estos se clasifican en varios grados: SAE 30, 50, 5W-30, 10W-40, 20W-50, etc. Si el candidato a contratipo no tiene la misma viscosidad que solicita el motor o la que ud. está empleando hoy, poco vale la pena seguir analizándolo.

Aceite base: Nos dice de qué está hecho el candidato. Podemos encontrar aceites minerales, semisintéticos o sintéticos. Intercambiarlos en este orden mejora sus prestaciones, pero no lo hace necesariamente bueno para su caso debido a la incompatibilidad que pueden presentar algunos sintéticos con los sellos o a que una mayor limpieza le incremente el consumo si su motor está sobreexplotado. Si no cuenta con ayuda especializada, para no arriesgarse, intente al menos que el contratipo tenga la misma base.

Aditivos: La compatibilidad con dispositivos de tratamiento de gases de escape condiciona la química y concentración de los aditivos. Hay que percatarse si su motor requiere aceites Mid SAPS o Low SAPS, pues estos solo serán intercambiables entre similares.

Especificaciones de calidad: Son como categorías profesionales que adquiere el aceite según exámenes que ha pasado. Las hay generales (internacionales) y específicas (de fabricantes) Las categorías de servicio primarias son las establecidas por el Instituto Americano del Petróleo (API) y la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA) En cualquier caso siempre busque las referencias y verifique que sean iguales o superiores en su desempeño respecto al aceite actual.

Por ejemplo, un aceite con nivel de calidad API CI-4 puede ser contratipo de uno CI-4, pero también puede utilizarse en lugar de aceites CD, CE, CF-4, CG-4 y CH-4. También sepa que lo último en tecnología no es necesariamente lo mejor. Por ejemplo, un moderno aceite 5W-30 tipo "Fuel Economy" no debe ser contratipo de uno convencional 5W-30 que se emplee en un motor "antiguo" porque su película puede cizallarse.

Otros: Si se comparan las Fichas Técnicas concilie que la aplicación para la que está valorando al contratipo esté cubierta por este. Parece obvio, pero hay lubricantes que al parecer coinciden en todo, pero, mientras que uno puede usarse en las aplicaciones X, Y, Z, el otro fabricante solo permite emplear su producto en la Z.

También verifique que otras propiedades físicas que aparecen tengan valores similares o mejorados.

En un motor el Índice de Viscosidad (IV), la detergencia (BN), la volatilidad, el punto de fluidez o el de inflamación, pueden ser algunas de las más valiosas.

Como se percatará son temas que traen detrás mucha ciencia personalizada a cada caso. Pero no tema: ante la pregunta que da título a este artículo le sugerimos que se acerque a su proveedor de lubricante y este debe recomendarle cuáles son las opciones más adecuadas para proteger su motor.

CONTRA TIPO



Mercedes-Benz SEGURIDAD EXTREMA

TECNOLOGÍA

Por Jorge Esténger Wong

EL AUTOMÓVIL, TAL COMO LO CONOCIMOS, DEJARÁ DE EXISTIR. LA ELECTRÓNICA LO HA CAMBIADO TODO Y YA CONTROLA TODOS LOS SISTEMAS DE UN VEHÍCULO, EN ESPECIAL LA SEGURIDAD

Mercedes Benz, por ejemplo, incorpora de serie una cantidad impresionante de elementos en su Paquete de Asistencia a la Conducción de Serie, el cual llega ahora, incluso, con funcionalidad mejorada. Tanto, que es capaz de reconocer el modelo exacto de los vehículos que circulan en otros carriles, y de mostrarlos en el visualizador del conductor. Excelencias ofrece aquí, como muestra, un acercamiento a algunos de esos elementos.

En primera instancia, el DISTRONIC es capaz de anticiparse y adaptar la velocidad, teniendo en cuenta la velocidad máxima autorizada. También puede reaccionar para evitar una colisión con vehículos detenidos. Para la dirección, existe el ASISTENTE ACTIVO DE DIRECCIÓN que brinda mayor eficacia en curvas, al circular por carreteras secundarias, facilita la conducción en posición asimétrica dentro del carril y hace una advertencia más contundente al conductor para sujetar el volante, gracias a los sensores capacitivos incorporados en él.

Este paquete se completa con la PROTECCIÓN INTEGRAL PRE-SAFE® —un conjunto singular de sistemas en sí mismo, incorporado de serie en la Clase S—, que incluye PRE-SAFE® SOUND y PRE-SAFE® IMPULSO LATERAL. Este último, actúa sobre los pasajeros ante la inminencia de un impacto lateral, para reducir el riesgo de sufrir lesiones corporales, “empujándolos” hacia el interior del vehículo, alejándolo de la zona de peligro.

Esto se logra gracias a que, debajo del tapizado, existe una cámara inflable por vía pirotécnica, equiparable a un airbag, la cual se activa ante la inminencia de una colisión y el apoyo lateral desplaza a la persona hacia el centro del habitáculo. Así, aumenta la separación entre la persona y la puerta, mientras que, al mismo tiempo, disminuye la diferencia de velocidad respecto al vehículo que embiste lateralmente, retrasando el impacto y disminuyendo su intensidad.

Por su parte el ASISTENTE PARA SEÑALES DE TRÁFICO, nos advierte si ignoramos una señal de STOP o un semáforo en rojo y, en combinación con DIGITAL LIGHT, proyecta un elemento adicional con un símbolo de advertencia sobre la calzada, al conducir de noche. Más conocido nos resulta el DETECTOR ACTIVO DE CAMBIO DE CARRIL, el cual estrena una intervención activa en el volante y no en el freno como hasta ahora.

El ASISTENTE ACTIVO DE MANIOBRA EVASIVA, ya no reacciona solo ante peatones, sino también ante ciclistas, o al acercarse al final de una retención. En los frenos, el ASISTENTE DE FRENADO ACTIVO CON FUNCION DE CRUCE, reacciona, entre otros, ante peatones que atraviesan la calzada en el momento de girar y amplía el ángulo muerto a la zona delantera lateral.



La nueva Sprinter construida para usted

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

Mercedes-Benz

Vans. Born to run.



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

Renta y recorre
Cuba



EXCELENCIAS
Travel

+53 5 280 3445 / +53 7 877 4087 / +53 5 279 7383 ... (Cuba)

comercial@excelenciastravel.com

www.excelenciastravel.com

El naufragio del MV DERBYSHIRE

Por Amparo López Rego

EL DESTINO DEL MV DERBYSHIRE SACUDIÓ AL MUNDO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO CUANDO, CON SOLO CUATRO AÑOS DE SERVICIO, FUE TRAGADO POR EL MAR DE LA CHINA ORIENTAL



Las décadas del 70 y 80 del pasado siglo, fueron escenario del hundimiento de muchos barcos graneleros, al punto que, de tres a seis semanas, se reportaba uno de estos siniestros, en su mayoría protagonizados por viejas naves, desgastadas, mal mantenidas y con tripulaciones sin adecuado adiestramiento.

Pero no era el caso del MV Derbyshire, un inmenso granelero, el mayor de Gran Bretaña, construido en 1976 por Swan Hunter, el último de una serie de seis de la clase Bridge, registrado en Liverpool, Inglaterra, como propiedad de la Bibby Line.

El MV Derbyshire, con 91 mil 655 t de registro bruto, 281 m de eslora, 44 m de ancho y 24 m de profundidad, estaba preparado para cargas de mineral a granel y petróleo. El 11 de julio de 1980 zarpó desde Canadá hacia Kawasaki, Japón, cobijando en sus bodegas 157 mil 446 t de mineral de hierro.

Desafortunadamente, la embarcación terminó atrapada en el funesto tifón Orchid que azotó el mar de la China Oriental.

EL DESASTRE

El MV Derbyshire desapareció cerca de Okinawa, al sur del Japón. Se cree que la tragedia ocurrió el 9 o el 10 de septiembre – con fecha preferida el 9-al encontrarse con el despiadado tifón. A bordo viajaban 44 personas: 42 tripulantes y las esposas de dos de ellos; todos perecieron.

La nave, en su ruta hacia el puerto de destino, había estado atenta a los avisos formulados por Ocean Routes, una compañía meteorológica para rutas comerciales, por lo que ya conocía de la proximidad del tifón. Precisamente, ateniéndose a tres de los informes climáticos recibidos, el MV Derbyshire cambió su curso en varias ocasiones para evitar a Orchid; tristemente, esto no fue suficiente y pronto el barco se encontró rodeado por gigantescas olas y devastadores vientos.

La última llamada de radio desde el navío comunicó que se estaban preparando para la tempestad. La embarcación nunca tocó tierra ni tampoco llegó ningún mensaje de auxilio emitido desde ella.

El 15 de septiembre comenzaron las labores de búsqueda y rescate, pero no se encontraron señales ni de la embarcación ni de sus tripulantes, solo una mancha de petróleo en una zona de unas 2 millas de profundidad; luego de seis días la operación de rescate fue cancelada.

Semanas después, un petrolero japonés divisó un bote salvavidas del desaparecido granelero. El MV Derbyshire se había desvanecido y la única respuesta a esto fue la de que había sido engullido por el enfurecido mar de la China Oriental.

TRAS LA VERDAD

El hecho de que nunca se recibió una petición de auxilio atrajo la atención de muchos, particularmente la de los familiares de las víctimas. De otra, al considerar la robustez del barco y la alta experiencia de su capitán y marinos, era de suponer que hubiesen podido desafiar y resistir el paso destructor de cualquier tempestad, incluso de un tifón.

El MV Derbyshire era un barco prácticamente nuevo, con mantenimiento sistemático, tripulantes capaces y operado por una prestigiosa compañía naviera.

Era un buque «capesize», es decir, de la clase más grande de buques graneleros; buques capaces de trasladar cualquier carga, y que al ser demasiado grandes no pueden atravesar el canal de Panamá o de Suez por lo que se diseñan para rodear el Cabo de Buena Esperanza y el Cabo de Hornos, y así, navegar entre océanos.

Entonces, el MV Derbyshire se consideraba apto para adentrarse en los mares más feroces y salir invicto; no obstante, contra todo pronóstico, se había perdido en medio de un tifón, al sur de Japón, sin tan siquiera pedir ayuda.

Siete años después del suceso, tras muchas reclamaciones y pedidos de las familias de los muertos, quienes comprendieron que dependía solo de ellas que la verdad fuese revelada, se abrió nuevamente una investigación formal, la cual dictaminó que la desaparición fue provocada únicamente por las condiciones meteorológicas y no por ninguna falla estructural o de cualquier otro tipo.

Pero las dudas no se disiparon, el veredicto no trajo complacencia y tras años de recaudación de fondos monetarios y otro sinfín de gestiones, en junio de 1994, a más de 4 mil m de profundidad, repartido por 1.3 km del fondo marino, fue encontrado lo que quedaba del otrora imponente granelero.

Se desataron nuevas hipótesis e interrogantes. Durante 40 días fueron tomadas fotografías de los escombros para encontrar evidencias de la causa del hundimiento.

Finalmente, después de una segunda expedición al lugar de los restos y dos investigaciones, en el 2020 se concluyó que los inmensos y continuos volúmenes de agua que impactaban la parte delantera de la nave en su trayectoria habían ido rompiendo el exterior de las pequeñas tuberías de ventilación ubicadas cerca de la proa, y las cubiertas de las escotillas. Estos estragos significativos provocaron que los espacios de esa parte del navío, comenzaran a inundarse.

La proa se volvía pesada, indefensa y surcaba el mar cada vez algo más sumergida. La escotilla de la primera bodega de carga no resistió la batida de Orchid y cientos de toneladas de agua entraron a través de ella, Luego fue la segunda escotilla y luego la tercera. Con las bodegas anegadas, el barco fue arrastrado hacia el fondo. Al zambullirse, la presión del agua retorció el navío, y provocó su implosión.

El MV Derbyshire es, hasta la fecha, el mayor barco mercante del Reino Unido de Gran Bretaña extraviado en el mar en tiempos de paz, una página oscura en su historia marítima. El doloroso suceso, con todo, ha ayudado a elevar el nivel de seguridad de los barcos cargueros, por lo que las cifras actuales de hundimientos son mucho más bajas que aquellas impresionantes de las décadas de los 70 y 80.



MV DERBYSHIRE

MOTOCICLETAS EN COBRE

Por Loriet Gómez Mejías
Fotos: Raidel Aguilar Fernández

TAL COMO SE ANUNCIABA EN EL NÚMERO 87, LAS MOTOCICLETAS EN COBRE DE ALAIN FREYRE YA SE EXPONEN EN EL MUSEO DEL AUTOMÓVIL DE LA HABANA

El Museo del Automóvil «El Garaje» de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana tiene un aire diferente. Ya no solo es el espacio para degustar la historia transportista de nuestro país. Ahora hay más... mucho más. Se respira aires de dedicación, de empeño, de constancia, talento y esmero. Sí, creo que son palabras adecuadas para una obra que, a pesar de lo pequeña, implica más que un arte, una pasión: las motocicletas en cobre de Alain Freyre.

Resulta interesante apreciar cómo un simple trozo de alambre, cobre reciclado o tuberías desechadas cobran la maravillosa forma de un ícono del motociclismo universal o una pieza única en Cuba, como la Vincent Black Shadow de 1952, pero ninguna con la intención de ser una réplica fiel del modelo original. Tal como refiriera Ignacio Reyes, director del Museo del Automóvil, en la inauguración de la exposición, «es exactamente una interpretación lo que el artista Alain Freyre realiza con sus pequeñas creaciones».

Entonces, de sus manos podrá deleitarnos una Indian Power Plus de 1926, una Indian Chief de 1940 o una Harley-Davidson de tres ruedas.

Cada modelo recreado tiene su historia; requiere

de estudio, de análisis. Cada una ha motivado de una manera particular la inspiración de Freyre. Es así que consigue, por ejemplo, la Harley-Davidson modelo California, recreada a partir de la personalización que a futuro piensa hacer el propietario. En el primer acercamiento a la obra de Alain Freyre conocimos la idea de gestar una Matchless G9 que se exhibe hoy casi terminada. Son todas motocicletas al más mínimo detalle, solo que 14 veces reducidas.

«Me acaban de regalar dos maquetas plásticas: una Harley Davidson de 1940 y una Kawasaki. De esta última me interesan los neumáticos y pienso sacar otra Harley o una Indian. Las quiero personalizar y agregarle elementos de metal para hacerlas más realistas», confiesa Freyre por proyectos inmediatos.

Si bien su obra goza del reconocimiento de especialistas y amantes del motociclismo, dentro y fuera de la Isla, y parte de ella se encuentra expuestas de manera permanente en la Casa-Club Harley Davidson Habana, Motocicletas en cobre constituye un merecido premio a la dedicación y la paciencia de este grande del motociclismo a escala.



MOTOCICLETAS EN COBRE



Eventos



CLUB MOTO ELÉCTRICA CUBA celebra su tercer aniversario

Texto y Fotos por Raidel Aguilar Fernández

Integrantes del club MEC se reunieron en el restaurante La Ruina para celebrar su tercer aniversario tras su creación el 16 de marzo del 2019. El club hoy cuenta con alrededor de más de 80 integrantes, de ellos 40 de manera activa, que asisten casi en su totalidad a todos los encuentros y actividades realizadas. Dicha reunión no solo se organizó para la celebración, sino también con el objetivo de escoger a su nuevo presidente.

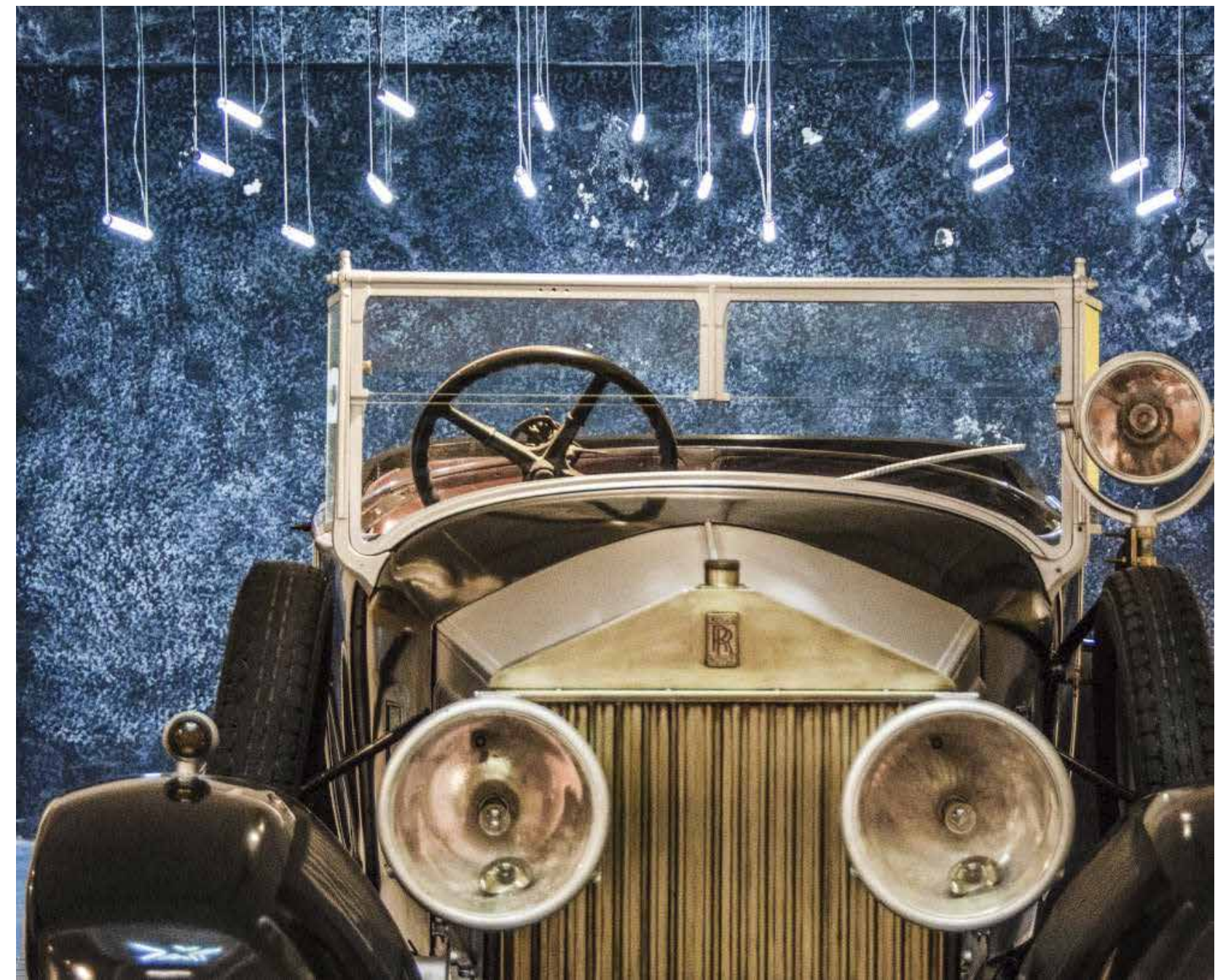
La elección se realizó mediante los votos de los integrantes presentes, donde además varios expresaron sus opiniones. Quedó electo Oscar Núñez por votación unánime, ya que los miembros expresaron gran agradecimiento por la motivación y compromiso que presta hacia todo el grupo y reconocieron su actitud al cargo de todas las responsabilidades durante todo momento.



CONVERSATORIO SOBRE LA RESTAURACIÓN DE AUTOS CLÁSICOS

Texto y Fotos por Raidel Aguilar Fernández

Ignacio Reyes, director del Museo del Automóvil «El Garaje», fue el encargado de organizar un conversatorio sobre la restauración de autos clásicos. Para ello tuvo como invitado especial al restaurador profesional Dirk Kuiper, quien por años ha dedicado su vida a esta hermosa profesión en su país natal, Holanda, y tuvo la amabilidad de crear una presentación donde nos expondría fases, procesos, técnicas, consejos y demás. Ignacio se encargó de traducir toda la información que brindara Dirk y a su vez las preguntas de los participantes.



FAMILIA AUTOMOTRIZ CUBANA colorea el Malecón de La Habana

Texto y Fotos
Por Sergei Montalvo Aróstegui

La familia del automóvil, conjuntamente con los deportes a motor, estuvo presente el festival deportivo recreativo organizado por el Instituto Nacional de Educación Física y Recreación (INDER) en el mes de abril. Una representación de varios clubes de la capital, la familia del kartismo cubano, el motociclismo y de la nueva modalidad, la Moto E, desfilaron a lo largo del malecón habanero.

Entre las diferentes familias del automóvil de Cuba se encontraban representaciones de clubes como Escudería Volkswagen Cuba, Club Scalona Autos, Club Amigos del Motor, Club Volkswagen La Habana, Club Mister Volante, Club Addict of Racing World (ARW), Club Mosckovich Cuba, Club Fiat Cuba, Club Polski 125p y 126p, Club Racing Bro, Club Amigos Misma Pasión, Club Daewo, Club Lada Niva, la familia del Club Lada, Club Autos Clasicos, Club Audio Sobre Ruedas e integrándose también desde la ciudad de Matanzas llegó el Club V8, así mismo los Clubes de Motos como Club E-Racing, Motos Racing Team L.F, Club Suzuki AX 100 y 125, Locos por las Motos, Locos por los Jawas, Club Babetta Cuba, Club Motocicletas CZ Jawa de Cuba, Club Ural de Cuba, Club Motos Racing Team, Club Motos Rusaas de Cuba (Jupiter), MZ Cuba, y la familia de las Motos japonesas con su Team_299.

Las exhibiciones de autos y las pruebas de manejo, así como una demostración de pilotaje del karting y motos en un pequeño trazado, fue lo más llamativo de este festival deportivo recreativo.



participa en feria de proyectos ecológicos

Por Goytibell Hierro Cabeda
Fotos: Cortesía Club Alto Voltaje

La Ecomovilidad es una alternativa fundamental para resolver la reducción de la contaminación ambiental y la movilidad de personas dentro de un circuito, lo que contribuye a su vez al alivio del transporte público. Alto Voltaje es uno de los promotores de esta tendencia en La Habana.

En la Feria de Proyectos ecológicos, Alto Voltaje intercambia con otros proyectos que pretenden el cuidado del medio ambiente desde sus diferentes aristas. Así, pues, se realizaron intercambios en busca de proyectos para el encadenamiento y el aprovechamiento del reciclaje a favor de artistas de las manualidades y se resaltó la labor de la revista Excelencias del Motor en la divulgación y promoción de actividades relacionadas con la ecología y el mundo automovilístico y la Ecomovilidad.



Intercambio fraterno con la familia de autos antiguos

Texto y Fotos por Nuria Barbosa León

El club de autos clásicos A lo cubano, realizó su actividad festiva mensual, la mañana del domingo 24 de abril, para la exhibición y el intercambio de experiencias entre pilotos, mecánicos, chapistas, torneros y de todos aquellos dedicados al arte del motor antiguo.

El restaurante-bar, La Cecilia de La Habana, acogió a los más de 90 asociados junto a sus familiares y amigos, para una vez más dialogar acerca de las inventivas para mantener funcionando automóviles y motos antiguos, vendidos antes de la década de los 60. En la calle parquearon de una manera espléndida los autos y los transeúntes tomaron fotografías y admiraron tal belleza urbanística.

Al lugar llegaron familias desde las provincias de Artemisa, Mayabeque, Matanzas y Pinar del Río. Ahí se recordó a un miembro de la agrupación fallecido recientemente y se informó acerca de las actividades futuras a realizar.

Alberto Gutiérrez Alonso, Presidente del Club, dijo a Excelencias del Motor, que en este año se han realizado cuatro reuniones de este tipo, donde las personas vienen libremente a confraternizar y a conversar. Sus temas se tornan apasionantes en cuanto sienten orgullo por conservar en buen estado autos y motos con más de 60 años de explotación.

Además se realizan rifas, competencias de habilidades, se platica de adquisición de piezas, de inventivas y mantenimiento de la técnica. Los niños juegan entre sí, los jóvenes escuchan del tema y los adultos socializan sus ideas.

Gutiérrez Alonso también recordó que entre los requisitos para afiliarse se encuentra ser dueños de autos clásicos o laborar en actividades afines a este tema, pero lo principal es que las personas mantengan un comportamiento social responsable en las vías y ante la sociedad.

Su esposa, Mayda Graú Castillo, encargada de la actividad económica del club, agregó que por varios meses dejaron de realizar las actividades por el azote de la pandemia por Covid-19, en la cual murieron también algunos pilotos pero que hubo comunicación por diferentes vías entre los integrantes de la organización. Al reanudarse las actividades rindieron homenaje póstumo a esas personas.

Para ellos, asistir a estos intercambios es relacionarse con una comunidad que guarda afectos no sólo hacia el patrimonio automovilístico que atesoran, sino que entre ellos se vierten valores solidarios para ayudarse unos a otros en las calles de la ciudad. Ellos veneran el lema: "Si bebe no maneje", abogan por la disciplina en todos los lugares, circular en las velocidades permitidas y nunca formar disturbios.

Los autos clásicos en Cuba son utilizados principalmente como medio de locomoción familiar, en el alquiler de turismo y como taxis, también como medio de traslado de mercancías y en actividades masivas y festivas como carnavales y actividades de organismos estatales.

El club promueve competencias en la modalidad de Rally para medir velocidad permitida y la superación de obstáculos. Además se integran para sortear obstáculos impuestos por la escasez de piezas de repuestos. Esto los hace unirse y ser más solidarios.





Deportes

MotoE electrifica el asfalto de Cocomar

Texto y fotos

Por Sergei Montalvo Aróstegui

El campeonato cubano de la nueva modalidad el motociclismo cubano, "La Moto E", silenciosamente va ganando espacio cada vez mas en su escenario competitivo, donde ya en este 2022 en su 3ra parada los pilotos demuestran cada vez mas una increíble habilidad y destreza sobre el asfalto del kartodromo de Cocomar, instalación que se hubica al oraste de la capital habanera, donde convocado por el INDER y conjuntamente con el Campeonato Cubano de Karting 2022 la moto e realiza sus competencias.

Los muchachos de Javier Rojas, quien está a cargo del desarrollo de esta nueva modalidad del deporte a motor sobre 2 ruedas la "Moto E" experimentaron un nuevo trazado dentro del mismo circuito de Cocomar en la ultima parada del actual campeonato cual se desarrollo en pasado 24 de Abril, donde está vez el recorrido del circuito se hizo más rápido, ya que está vez las motos alcanzaban una velocidad máxima de 110 Km/h y un promedio de 80 km/h.

Randy Bousa lleva la rienda de la categoría Scouter con 80 unidades, sin descuidar de Sandy Martínez que acumula 75 cartones y que solo con 5 unidades le puede arrebatar la corona a Randy, actual líder de la categoría; Pablo Jacob le sigue los pasos con 64 cartones, estos muchachos en la próxima parada tendrán una reñida competición ya que habrá que se preparan para poner más kilometros sobre el nuevo trazado que se hace más veloz.

SCOUTER	PUNTOS
Randy Bausa	80
Sandy Martínez	75
Paulo Jacob	64
Daniel Cabrales	25
Pablo Pimienta	0

El piloto de moto velocidad de 250cc y 600cc Reynier Gutiérrez se llevó el lauro en la 3ra parada del campeonato en curso y se mantiene invicto en la tabla de puntuaciones, adjudicándose ya 150 cartones por delante del pequeño Dariel Gutiérrez, que mantiene firme en el segundo escalón del podio con 82 cartones, piloto que potencia un amplio pilotaje sobre las dos ruedas gracias a las enseñanzas del joven campeón latinoamericano de 600 cc Jose Carlos León Nuñez "El Puchy"; Marcos Valdez le sigue los pasos con 56 unidades para la puntuación general, un excelente piloto, con un enorme talento que en cada parada se potencia como favorito para cruzar la linea de meta por delante del motociclista Reynier Gutiérrez, siguiéndole los pasos Jose A Leon que acumula 50 unidades para la tabla general.

Cada vez la tropa de Javier demuestran más destreza sobre el asfalto siendo cada vez más preciosos y más profesionales en el dominio de estás silenciosas motos. La próxima parada del campeonato de Moto E está prevista para el 12 de Junio conjuntamente con la Copa Cocomar de Karting 2022.

CATEGORIA MASTER E	PUNTOS
Reinier Gutiérrez	150
Dariel Gutiérrez	82
Yaicel García	56
Marcos Valdés	53
José A León	50
Jorge Fernández	49
Richard Piedra	36
Daniel Gutiérrez	9
Kevin Cabrera	0
Carlos Marios	0



Rivalidades por la corona del campeonato cubano de Karting 2022

Texto y fotos por Sergei Montalvo Aróstegui

LA PELEA POR ALZAR LA CORONA EN LAS ACTUALES CATEGORÍAS DEL CAMPEONATO CUBANO DE KARTING 2022 SE PONE MÁS DIFÍCIL YA QUE LA COMPETICIÓN Y LAS GANAS POR ADJUDICAR PUNTOS EN CADA VALIDA ES MÁS REÑIDA SOBRE LOS 1280 METROS DEL LEGENDARIO TRAZADO ARTEMISEÑO DE COCOMAR, SITUADO AL OESTE DE LA CAPITAL HABANERA.

Oliver Wilson Rodriguez dominó la clase Pistón Port en la 3ra valida del campeonato cubano de karting 2022, donde el joven en ambas mangas logró cruzar la línea de meta por delante de toda la grilla, esta vez acompañado en el podio por Jorge Luis Díaz y Rolando Cañedo. Ahora Oliver le arrebató el segundo lugar del campeonato al experimentado Rolando Cañedo, ya que este jovencito suma ahora (28) puntos y le aventaja 3 unidades a Cañedo (25) en la puntuación general, ambos liderados por Jorge Luis Díaz, quien subió al 3er escalón del podio para la 3ra valida, pero Jorge Luis es quien lidera la tabla con (38) unidades.

Destacar en esta temporada la excelente actuación del joven novato Pablo Nananciero, donde encabezó por primera vez la primera fila de la parrilla de salida en la 3ra valida de este 2022, y ahora se posiciona en la 6ta posición de la tabla, siguiéndole los pasos a Javier Chávez, otro novato que le pone mucho empeño al dominio del motor.

Cecilio Gallardo se posiciona detrás de ambos, pero Cecilio con su amplia experiencia sobre el dominio del kart promete escalar hacia los peldaños de arriba ya que en la 3ra valida tuvo una ardua pelea por el podio con el mayor de los hermanos Díaz.

En las restantes categorías el experimentado piloto Carlos Collazo se mantiene invicto en la Categoría Libre, donde los mayabequenses Rafael Azoi y Yordanis Rodríguez le siguen los pasos, y la patinadora Mónica Cantillo y Livandy Rodríguez, los más pequeños de la familia, realizan pruebas de exhibición en cada valida y al mismo tiempo se preparan para el debut de la categoría infante Cadet 80 cc del venidero campeonato.

“El plato fuerte” del campeonato cubano de karting 2022, la categoría Tag Rotax 125cc, en la 3ra parada el experimentado Rubén Cantillo demostró una vez más que es invencible sobre los 1280 metros del kartódromo, donde Rubencito hizo una excelente actuación

en esta última cita, ya que logró el tiempo más rápido y logró trepar al peldaño más alto, llevando consigo la victoria en ambas pruebas, seguido por Abel Valdés y Samir Sarria.

Abel Valdés en la 3ra parada llevó consigo muchos aplausos, ya que encabezaba la primera fila de parrilla al lado de Cantillo, quien esta vez gracias a la mano del ingeniero Felix Barro puso el “carrito de punta” y realizó una excelente carrera, siendo tan rápido como Cantillo y dominando el segundo puesto en ambas competencias.

Abelito se ubica ahora con 34 cartones en el segundo puesto de la tabla general, por detrás del piloto de MCV Comercial Yuself Nuñez que es quien lleva la rienda de la categoría sumando 35 cartones; Cantillo debe “apretar el pedal” para escalar en la tabla ya que se posiciona en el 3er escalón del actual campeonato con 26 unidades. Samir Sarria posee la cuarta posición con 20 unidades, seguido por los novatos Yusnier Bermúdez (15), Pedro Pumarino(12) y Livan Rodríguez (11); donde Pedro y Livan son fuertes adversarios

en esta categoría y solo se llevan un punto de diferencia, se espera que en la siguiente valida “haya que tirar la moneda al aire” ya que la competencia estará bien reñida; Addiel Simon(10), Ivan Diaz(8) y el piloto extranjero Kiril Milanov (8) son los restantes escalones de la tabla.

La adrenalina y las ganas por la corona de esta categoría están bien reñidas, ya que estos pilotos no deben quitar el pie del acelerador porque en cada cita se esfuerzan más y ninguno se da por vencido, La próxima parada del actual campeonato está prevista para el 12 de junio del presente año.

KART	PISTON PORT 100cc	TOTAL
90	Jorge Luis Díaz	38
46	Oliver Wilson Rodriguez	28
36	Rolando Cañedo	25
78	Yusnam Díaz	17
9	Javier Chavez	15
24	Pablo Nananciero	11
49	Cecilio Gallardo	9
97	Julio Cesar Oliva	8

KART	TAG ROTAX 125cc	TOTAL
89	Yuself Nuñez	35
22	Abel Valdés	34
27	Rubén Cantillo	26
23	Samir Sarria	20
30	Yusnier Bermúdez	15
5	Pedro Pumarino	12
17	Liván Rodríguez	11
21	Addiel Simón	10
97	Iván Díaz Izquierdo	8
44	Kiril Milano	7
15	Nelson Espinoza	2
77	Suamner Siveiro	2



FABIO QUARTARARO, actual campeón, toma la punta

Por Leo Allen

EL PRIMER CAMPEÓN MUNDIAL FRANCÉS DE LA CATEGORÍA REINA DE MOTOCICLISMO, FABIO QUARTARARO, QUE CORRE YAMAHA, SE RECUPERÓ Y AHORA RUEDA DELANTE.

No le fue bien a Quartararo ni a Yamaha este inicio de temporada 2022. Con apenas 44 puntos acumulados en las cuatro primeras carreras, a 17 de la punta, no parecía ser el campeón actual. Pero se recuperó y con muy buenos desempeños en los GP de Portugal (ganó), y de España (segundo lugar), marcha como líder con 89 puntos, tras los seis primeros Grand Prix de este año.

Sin embargo, aún es temprano para pronósticos, especialmente durante esta larga temporada 2022. Si bien Quartararo (Yamaha), ha conseguido una victoria, los de Ducati: Eneas Bastianini, tiene dos, y Pecco Bagnaia ganó en España, para acumular tres triunfos de Ducati y ponerlo delante en el Campeonato de Constructores con 131 puntos, mientras Yamaha va en segundo lugar con 89.

Por otra parte, Aleix Espargaró, con Aprilia, está en segundo lugar de este Campeonato 2022, a solo 7 puntos de Quartararo; al tiempo que Álex Rins (Suzuki) y Eneas Bastianini (Ducati), ambos con 69 puntos, marchan en tercero y cuarto lugar, respectivamente, a 20 del puntero. Si consideramos que el podio da 25 puntos al primero, 20 al segundo y 16 al tercero, no hay ningún puesto seguro todavía este año.

Tampoco le fue bien a inicios de temporada a la escudería Monster Energy Yamaha, con Fabio Quartararo, como actual líder, junto al piloto italiano Franco Morbidelli. Si bien Quartararo hizo su aporte, muy poco ha podido hacer Morbidelli, quien con solo 18 puntos marcha en el puesto número 16 entre los 24 corredores de la justa. Por tales resultados, en Iwata están muy preocupados.

Pero la situación podría ser peor si Quartararo abandona el equipo. Erick Mahé, que es el manager del piloto francés, no oculta su decepción con Yamaha e, incluso, se sabe que está en contacto con otras marcas rivales. A día de hoy, Yamaha necesita más a Quartararo que el piloto a Yamaha. Sin él, la escudería perdería su líder y, probablemente, sus posibilidades este año. El tiempo dirá.

Tras estas primeras seis carreras de este año, Yamaha está en la segunda posición del Campeonato de Constructores, a 42 del líder Ducati Team, el cual luce fortísimo este 2022. Aunque sus pilotos podrían ayudar más con una mayor estabilidad competitiva: uno rueda en cuarto lugar y el otro al final, en el lugar 24.

En tercera posición está Aprilia, con 83 puntos, y le siguen Suzuki (80), KTM (76) y Honda (57).

Salvo Ducati, que se ha escapado, entre la segunda y quinta posiciones, solamente hay 13 puntos de diferencia, por lo cual no hay aquí ningún pronóstico: puede suceder cualquier cosa.

Retomando al protagonista de este comentario del Campeonato 2022, les recordamos que el joven Fabio Quartararo, quien ya cumplió 23 años el pasado 20 de abril, el año pasado consiguió 5 victorias, ocho veces subió al podio y se coronó Campeón de la temporada 2021. A Quartararo lo llaman "el Diablo" porque el primer casco que usó en motociclismo (obsesionado por su padre), llevaba dibujada esa satánica figura.

Recientemente declaró que: "las ganas de ganar están siempre ahí" y está muy feliz de correr, lo cual afirma en cada entrevista. "Para mí, esto es un divertimento, no un trabajo" dice sonriente. Suerte Campeón.



¡Nuevo reglamento, nuevos retos y más emoción!

Por Eric Dobarganes

LA NUEVA ERA DE LA FÓRMULA 1 NO DEFRAUDA A SUS FANS, UN CAMBIO QUE AÑADIÓ MÁS EMOCIÓN A LA MÁXIMA CATEGORÍA DEL AUTOMOVILISMO

Posición	Piloto	Escudería	Puntuación
1	Charles Leclerc	Ferrari	86
2	Max Verstappen	Red Bull	59
3	Sergio Perez	Red Bull	54
4	George Russell	Mercedes AMG	49
5	Carlos Sainz	Ferrari	38
6	Lando Norris	Mclaren	35
7	Lewis Hamilton	Mercedes AMG	28
8	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	24
9	Esteban Ocon	Alpine	20
10	Kevin Magnussen	Haas	15

Mundial de Pilotos

Esta temporada sin duda quedará marcada en la historia de la categoría, pues una leyenda del automovilismo renace tras varios años de sequía. Con esto me refiero a la escudería italiana Ferrari la cual domina el mundial de pilotos y constructores tras 4 Grandes Premios.

Desde la pre temporada veíamos un Ferrari rápido y fiable algo que era un gran reto para los equipos, tras un drástico cambio en el reglamento. Hasta el momento es sin duda la escudería a batir esta temporada, ya que Mercedes, el vigente campeón de constructores y equipo dominante en la pasada era, no ha tenido el mejor de los comienzos. Por su parte, Red Bull no comenzó con buen pie, pues sus dos pilotos quedaron fuera de carrera en el primer GP de Bahréin debido a problemas de fiabilidad, algo que han ido solucionando a medida que avanza la temporada dado que en el último GP de Emilia Romagna ambos coches ocuparon los escalones más altos del podio en una carrera que fue dominada por Max de principio a fin.

Esto le sirvió al equipo para sumar una buena cantidad de puntos y acortar la distancia con Ferrari a 11 puntos en el mundial de constructores, ya que por parte de Ferrari solo pudo sumar Charles Leclerc, quien finalizo 6to, tras un error que cometió presionando al piloto mexicano Checo Pérez.

Mercedes al parecer no logra resolver los problemas que presenta el W13, un auto en el cual el heptacampeón Lewis Hamilton no se siente cómodo y lo ha llevado a ser superado en 3 de 4 ocasiones por su compañero George Russell, que a pesar de los problemas del auto ha logrado adaptarse mejor y lo ha mantenido en el top 5 en los 4 GP.

McLaren fue otro de los equipos que presentó problemas a principio de temporada, pero los han sabido minimizar y lograron subir al podio con Lando Norris en Emilia Romagna. Otro equipo que sorprendió a todos fue Haas, este lo hizo de forma positiva logrando Kevin Magnussen un 5to puesto en Bahréin, sumando 10 puntos en la primera carrera, luego sumó en los GP de Yedda y Emilia Romagna.

Por otra parte, esta temporada se ha visto marcada por la reaparición del porpoising o efecto rebote a causa de los cambios de reglamento en la aerodinámica de los autos. Este es uno de los mayores retos a los que se enfrentan los equipos esta temporada ya que si bien no pueden eliminarlo, deben reducirlo lo más posible.

¿Qué es el Porpoising o efecto rebote? El porpoising es un fuerte bote que experimenta el monoplaza de Fórmula 1 cuando circula a alta velocidad. Es algo que sucede cuando el alerón delantero, debido al aumento de carga aerodinámica que actúa sobre él, es empujado cada vez más cerca del asfalto; y, cuando se produce un cambio de presión o cuando toca el suelo, ese flujo de aire se corta y se pierde carga aerodinámica extra, levantándose la parte delantera del monoplaza.

Esto se debe a que gran parte de la carga aerodinámica que producen los monoplazas de Fórmula 1 de 2022 se genera en el suelo provocando que, cuando más pegado este al asfalto, más carga aerodinámica genera.

Un campeonato que sin duda aún tiene mucho que dar, es solo el principio, son 23 Grandes Premios y podemos decir que ahora es que empieza. Los equipos entran en una constante lucha por desarrollar los autos que al parecer supone un reto importante para ellos.

Posición	Escudería	Puntuación
1	Ferrari	124
2	Red Bull	113
3	Mercedes	77
4	Mclaren	46
5	Alfa Romeo	25
6	Alpine	22
7	Alpha Tauri	16
8	Haas	15
9	Aston Martin	5
10	Williams	1

Mundial de Constructores



Guía de SERVICIOS



Cooperativa Taxi RUTERO 1

La sociedad traza
NUESTRA RUTA



Presidente
Ing. Ansel Molina Corcho
E-mail: a-molina@outlook.com
Móvil: +53 5502 3506

📍 Matadero 116 / Nueva del Pilar y Final, Cerro, La Habana







 (+53) 7640 6851
 (+53) 7641 8362

 novedades@enet.cu

 Santa Catalina Esq. Mayía Rodríguez,
 Cerro, La Habana, Cuba



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.





**CONFECCIONES
 TEXTILES
 TCP**




 Goicuría # 572 e/ Acosta y Ofarril. 10 de Octubre
 La Habana, Cuba

 geovega2006@nauta.cu
go.confeccionestextilestcp@gmail.com

 www.goconfeccionestextiles.com
 @facebook / @instagram / @twitter / @geovanyoña

 +53-52982505 / +53 76419390

SUSCRÍBETE
www.excelenciasdelmotor.com

AHORA
 SUSCRIBE NOW



Contáctanos
PROMOCIONA tu producto o servicio
 CONTACT US, PROMOTE YOUR PRODUCT OR SERVICE
asistente.motor@excelencias.co.cu
(+53) 7 205 8247








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 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

KTMULO

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

Mercedes-Benz BMW Audi

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

LAZAR MOTOR

Soluciones Mecánicas



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



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

Diagnóstico / Remplazo 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.

FAMILIA
HERO
SERIGRAFÍA

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



Osvaldo Hernández Naranjo

email: osva3cu@gmail.com

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

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

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

PRODUCCIÓN ESPECIALIZADA
PARA ACTOS Y EVENTOS

cubaSHOW
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 SOLUCIÓN IDEAL PARA SU auto

Montaje y reparación de cierre centralizado
Diagnóstico
Montaje de sistema de audio
Sistema de llaves computarizadas
Montaje y reparación de sistemas de alarmas
Electricidad automotriz general
Mecánica de motos
Montaje, reparación y mantenimiento
de aire acondicionado
Reparación y mantenimiento
de agregados eléctricos



Via Blanca s/n entre Carretera Central y Calzada de Guanabacoa, San Miguel del Padrón, La Habana / +53 5264 3068 • +53 5262 2556
naphilperez@gmail.com • elenanonell@gmail.com • elenaelisa@nauta.cu



SUCURSAL EN ESPAÑA: Taller Carrer de Toledo N.º 6, Barcelona. C.P. 08014 / +34 933 31 09 97
Carrer Concel de Cents N.º 161, Barcelona. C.P. 08015 / +34 931 92 24 61
naphilautomocion@gmail.com
+34 666 61 54 79

Todo tipo
de accesorios

TDEA

Taller de David Electricidad Automotriz

**RAPIDEZ,
CALIDAD &
GARANTÍA**



Defectación
Reparación
Comprobación
Motores de Arranque
Alternadores

**29 años
de experiencia**

TDEA, Taller de electricidad automotriz con más de 29 años de labor ininterrumpida. Nuestros servicios son contratados por empresas, cooperativas y personas naturales.

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

Empleamos las más nuevas y emergentes tecnologías de comprobación, limpieza, horneado y arenado para la 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 en:

@ davidelectricistauto@gmail.com
www.tdea93.com

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

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



3^{er} SALÓN Excelencias del MOTOR



¡PRÓXIMAMENTE!