

EXCELENCIAS DEL MOTOR 95-D

www.excelenciasdelmotor.com



TAXIS-CUBA
PARA RECORRER
LA ISLA COMO GUSTES



8

*SSC Tuatara
es el más rápido
del mundo*

22

*La nueva scooter
eléctrica BMW CE 04
de 2022*

58

*Tres
vehículos papales
de marca PEUGEOT*

74

*¿Cómo conservar
la pintura de tu auto
como la
del primer día?*

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



EXCELENCIAS

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

JOSEFINA PICHARDO CAMBEYRO

RAÚL ELADIO ABREU ACUÑA

EDITOR JEFE

WILLY HIERRO ALLEN

COORDINADORA EDITORIAL

GOITYBELL HIERRO CAVEDA

EDITORA EJECUTIVA

LORIET GÓMEZ MEJIAS

ARTE Y DISEÑO

SEIDEL GONZÁLEZ VÁZQUEZ

DISEÑO WEB

RAÚL ALEJANDRO CASTRO CALIS

WEBMASTER

YACIEL LÓPEZ PÉREZ

COMMUNITY MANAGER

SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI

ASISTENTE GENERAL

RACHEL PÉREZ HIERRO

COMERCIAL

REBECA VALDÉS ESPINOSA

YARIMA M. PUPO FONSECA

SUSCRIPCIONES Y ATENCIÓN AL CLIENTE:

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

PUBLICIDAD Y CORRESPONDENCIA:

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

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

MÉXICO: CIUDAD DE MÉXICO: ALEJANDRA MACIEL DIOS, PÁJARO NO. 25, SECC. PARQUES, CUATITLÁN IZCALLI 54720. TLF.: +52 55 58714034, MÓVIL: +52 44 5523160511. E-MAIL: DIR.MEXICO1@EXCELENCIAS.COM / PUERTO VALLARTA, JALISCO: CONSUELO ELIPE, CALLE FEBRONIO URIBE 100. PLAZA SANTA MARÍA 404 C. ZONA HOTELERA. TLF.: +52 322 225 0109. E-MAIL: DIR.MEXICO2@EXCELENCIAS.COM // QUINTANA ROO, DIANA CAMPEÁN E-MAIL: DIR.MEXICO3@EXCELENCIAS.COM //

PANAMÁ: E-MAIL: DIR.PANAMA@EXCELENCIAS.COM / EXCELENCIAS.PANAMA@EXCELENCIAS.COM // GOURMET.PANAMA@EXCELENCIAS.COM //

ARGENTINA: PATRICIA JURADO E-MAIL: DIR.ARGENTINA@EXCELENCIAS.COM //

COLOMBIA: JESSICA JAMES E-MAIL: DIR.COLOMBIA@EXCELENCIAS.COM //

VENEZUELA: ANA MARÍA FERNÁNDEZ E-MAIL: DIR.VENEZUELA@EXCELENCIAS.COM //

EL SALVADOR: BEATRÍZ FLAMENCO DE CONTRERAS E-MAIL: DIR.ELSALVADOR@EXCELENCIAS.COM //

BRASIL: E-MAIL: DIR.BRASIL@EXCELENCIAS.COM //

USA: E-MAIL: EXCELENCIASUSA@EXCELENCIAS.COM //

RUSIA: E-MAIL: DIR.RUSIA@MAIL.RU //

REPÚBLICA DOMINICANA: E-MAIL: DIR.RD@EXCELENCIAS.COM //

URUGUAY: E-MAIL: DIR.URUGUAY@EXCELENCIAS.COM //

COSTA RICA: MARÍA DEL MILAGRO ARIAS RODRÍGUEZ E-MAIL: DIR.COSTARICA@EXCELENCIAS.COM //

PERÚ: MARIELLA STUART PANDO E-MAIL: DIR.PERU@EXCELENCIAS.COM //

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

PORTUGAL: E-MAIL: DIR.PORTUGAL@EXCELENCIAS.COM //

E-MAIL: CARIBE@EXCELENCIAS.COM

DEPÓSITO LEGAL M-17340-1997 EDITA: ELA, C/ CAPITÁN HAYA, 16, 28020 MADRID (ESPAÑA).

ISSN 1138-1841

FOTOMECÁNICA 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: 10.000 EJEMPLARES. DIFUSIÓN: 9.472 EJEMPLARES.

* 29/7/2003

www.excencias.com
www.excenciasdelmotor.com
www.excenciastavel.com
www.fucadhu.org



AUTOS

8

SSC TUATARA es el más rápido del mundo

12 MERCEDES BENZ GLC 200 4MATIC: otra estrella a la vista

16 BMW ya fabrica el i7, su berlina eléctrica con aires de limusina

18 El criollo TRIUMPH TR10 de Alexis Zamora



MOTOS

22

La nueva scooter eléctrica BMW CE 04 de 2022

26 HONDA ÁFRICA TWIN ADVENTURE Sport 2022

30 Amor por las BSA



CARGA Y PASAJE

34

Nuevos coches para un antiguo ferrocarril



HISTORIA

46

Memoria del motor Agosto-Septiembre

50 Li Shufu, el «Henry Ford» chino, y Geely

56 Los tranvías de Cienfuegos

58 Tres vehículos papales de marca PEUGEOT

60 PACKARD: el auto americano de lujo más caro



+ MOTOR

66

A través de la séptima maravilla de la ingeniería civil cubana

70 DACIA surfea la crisis

72 MERCEDES: pionera, innovadora, ilustre siempre

74 ¿Cómo conservar la pintura de tu auto como la del primer día?



DEPORTES

90 Karting cubano regresó a la pista y despide el verano caliente

94 AUDI entrará en la Fórmula 1

96 Pecco Bagnaia (DUCATI) amenaza al campeón Quartararo (YAMAHA)



EVENTOS

100 Peña «Amigos de Fangio» llega a la madurez

104 Las joyas legendarias de Cuba se reúnen en Tropicana

106 Desde La Habana hasta Matanzas en moto eléctrica

108 Primer evento cubano de Slalom

110 Más que una alianza, una gran familia

112 Museo del Automóvil «El Garaje» y clubes de autos y motos rinden homenaje a Eusebio Leal



GUÍA DE SERVICIO

114





Autos





SSC TUATARA es el MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

POR WILLY HIERRO ALLEN

CRUZÓ LA LÍNEA DE LOS 500 KM/H. AQUEL RÉCORD DEL BUGATTI CHIRON SÚPER SPORT 300+, 490 KM/H (ExM 83), QUEDÓ ATRÁS. HOY EL CETRO ES DEL SSC TUATARA

En el mundo de la alta velocidad sobre ruedas, las siglas SSC (Shelby Súper Car) son conocidas por identificar una constructora de súper autos fundada por Jerod Shelby en 1999. A propósito, este Shelby no tiene nada que ver con el famoso diseñador estadounidense Carroll Shelby. SSC radica en West Richland, Washington, Estados Unidos, y, a partir de 2020, pasó a llamarse SSC North America.

SSC se creó con el objetivo de competir con los constructores europeos de hypercars, quienes dominan este pequeño nicho de mercado con modelos de reconocidas marcas como la francesa Bugatti

(propiedad de la alemana Volkswagen) o la sueca Koenigsegg, entre otras. Para 2007, el SSC Ultimate Aero se convertía en el más rápido del mundo.

La lucha por el cetro

En esa época bastaban 411 km/h para dejar atrás al Bugatti Veyron. Pero en 2010, volvió Bugatti con el Veyron Súper Sport y retomó la corona con 431 km/h. Luego, el Koenigsegg Agera RS pasó a 447 km/h para desplazar al Bugatti. Entonces apareció el SSC Tuatara por primera vez y desalojó al Koenigsegg Agera RS de la cumbre con 460 km/h.

Sin embargo, los 460 km/h del primer Tuatara fueron superados por los 490 del Bugatti Chiron Súper Sport 300+, quien se puso al frente de la competencia. Pero poco pudo disfrutar de



SSC Tuatara



su sorprendente récord de velocidad. En octubre de 2021 apareció la nueva versión del SSC Tuatara para cruzar, por primera vez, la mítica barrera de los 500 km/h, algo que realmente nadie esperaba.

¿Por qué el nombre de Tuatara?

Se debe a una especie de reptil de aspecto similar a una iguana. La Tuatara es originaria de Nueva Zelanda y se destaca porque es uno de los animales que ha tenido la evolución molecular (ADN) más rápida de la historia. En idioma maorí, Tuatara significa «picos en la parte de atrás», algo así como las aletas posteriores de este súper auto. Por otra parte, los ojos saltones del animal tienen similitud con los faros delanteros del Tuatara. El proyecto estuvo a cargo del diseñador italo-estadounidense Jason Castriota.

El récord

Conquistar un récord no es tarea fácil. Para que sea válido, es necesario se cumplan ciertos requisitos: el auto tiene que ser de producción y estar tal y como se le entrega al cliente, con los mismos neumáticos y combustible convencional, no especial para la ocasión. La velocidad alcanzada debe estar registrada por un sistema GPS certificado.

La prueba se hace en un vial de uso público, sobre un tramo antes fijado y en dos direcciones opuestas. Esto último se lleva a cabo con el objetivo de contrarrestar el viento, tanto a favor como en contra. Así fue que se hizo el 10 de octubre de 2021. Oliver Webb, un piloto británico de 29 años, fue quien condujo el SSC Tuatara.

Sobre un recorrido de 11,27 km de la autopista 160, en las afueras de Las Vegas (Nevada), Estados Unidos, se realizó la prueba. En el primero de los pases, el Tuatara alcanzó una velocidad de 484,53 km/h; pero en el segundo, de vuelta, sí logró impresionar con sus 532,93 km/h. Con ambos registros, los jueces presentes del Guinness World Records calcularon el promedio de velocidad: ¡508,73 km/h! Y de esta manera el SSC Tuatara se acreditó el título de «automóvil más rápido del mundo».

¿Cómo es el SSC Tuatara?

Está construido a base de un monocasco rígido de fibra de carbono, el cual proporciona mayor seguridad al conductor. Al propio tiempo, es un auto lo suficientemente ligero como para maximizar su rendimiento. Afirmo el fabricante que esto fue parte importante del récord, puesto que su peso es de 1247 kg, amén de que posee un coeficiente aerodinámico de 0,279.

Su propulsor es un motor V8 de 5,9 L (5900 cc), biturbo, que entrega una potencia de 1750 CV a 8800 rpm. Tiene una caja de velocidades de siete marchas, así como una longitud aproximada de 462 cm, 205 de ancho y 106 de alto. Las puertas son de «alas de gaviota», las que dan paso a un habitáculo ultra-deportivo. Trae instrumentación digital, con pantalla central táctil y cámaras laterales (no los tradicionales espejos retrovisores), entre otras cosas.

SSC North America tiene previsto fabricar solo 100 unidades. El precio es de 1,6 millones de dólares.





MERCEDES-BENZ GLC 200 4MATIC: otra estrella a la vista

POR ARIEL B. COYA

LA MARCA ALEMANA ESTRENA GENERACIÓN DE SU MODELO MÁS EXITOSO EN LA ACTUALIDAD, REBOSANTE DE TECNOLOGÍA CON UN TREN MOTRIZ ELECTRIFICADO Y UN DISEÑO MODERNO Y DEPORTIVO

Mercedes-Benz vuelve a la carga este año con una nueva generación del GLC, el exitoso SUV mediano que tan buenos réditos le está dando, con más de 2,6 millones de unidades vendidas desde su lanzamiento. Entre sus versiones más esperadas, por supuesto, no podía faltar esta variante naftera.

Naftera... y electrificada, porque a tono con los tiempos que corren en la industria del

automóvil, marcados por la movilidad sostenible, el modelo se decanta por la tecnología híbrida ligera (MHEV) de 48 V, con dos motores asociados a una caja de cambios automática 9G-TRONIC y la tracción integral 4MATIC como lo indica en sus apellidos.

Si bien mantiene su estampa inconfundible con un diseño armónico, el flamante GLC es más largo y bajo que su antecesor y refuerza su silueta atlética con varios elementos que acercan esta generación a los nuevos Mercedes Clase S y Clase C, como la parrilla con los faros full LED integrados.

Mientras, su interior luce renovado, moderno e intuitivo, a partir de las dos pantallas digitales: una de 12,3 in para el cuadro de instrumentos, y otra vertical de 11,9 para el sistema multimedia MBUX, cuya quinta generación funciona hasta un 50 % más rápido que la anterior. Asimismo, los asientos y el volante fueron rediseñados para realzar el confort de un vehículo que rezuma tecnología por los cuatro costados con múltiples avances como el limpiaparabrisas con sensor de lluvia y otras novedades enfocadas en la conducción off-road, que incluyen un modo de manejo todoterreno, control de velocidad de descenso, una cámara de 360° con



función «capó transparente» que permite ver lo que hay debajo de las ruedas delanteras...

No en vano, según la encargada de ventas de Mercedes-Benz, Britta Seeger, con su placentera combinación de manejo dinámico, diseño moderno y funciones como la cabina todoterreno y su sistema de navegación de realidad aumentada, la meta del GLC no es otra que prolongar su historia de éxito hacia el futuro, tras erigirse en el modelo más vendido de la marca durante los últimos dos años.

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: L4 (4 CILINDROS EN LÍNEA), GASOLINA

N.º DE VÁLVULAS: 16 (4 POR CILINDRO)

POTENCIA MÁX: 204 CV - 150 kW @ 6100 rpm

PAR MOTOR: 320 Nm @ 2000 - 4000 rpm

TRACCIÓN: TOTAL

ALIMENTACIÓN: INYECCIÓN DIRECTA. TURBO INTERCOOLER

TRANSMISIÓN: AUTOMÁTICA DE 9 VELOCIDADES

CONSUMO MEDIO: 7,3 L/100 km

ACELERACIÓN (0-100 km): 7,8 s

VELOCIDAD MÁXIMA: 221 km/h

EMISIONES CO₂: 167 g/km

NEUMÁTICOS: 235/60 R18



Clase A



GLA



Clase B

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

Mercedes-Benz
Lo mejor o nada.



Refresca su imagen



www.losportales.cu
facebook.com/losportalescuba



BMW YA FABRICA EL i7

SU BERLINA ELÉCTRICA CON AIRES DE LIMUSINA

POR ARIEL B. COYA

EL NUEVO MODELO, EPÍTOME DE LA TECNOLOGÍA DE LA MARCA ALEMANA, BRINDARÁ A SUS PASAJEROS LA EXPERIENCIA DE UNA AUTÉNTICA SALA DE CINE PRIVADA SOBRE RUEDAS

La nueva Serie 7 de BMW y su variante 100 % eléctrica, el BMW i7, ya son producidas en la planta alemana de Dingolzing, la factoría tecnológicamente más avanzada del fabricante alemán, para poder iniciar las entregas de sus primeras unidades a finales de este mismo año. Lo cierto

es que la berlina premium eléctrica aspira a posicionarse como el referente más avanzado de su segmento, dotada de todo el confort y el lujo que cabe esperar en un modelo de semejante calado.

Este vehículo con aires de limusina llega con una única variante de carrocería de batalla larga que estira al máximo el espacio en la parte trasera, con un poderoso y exclusivo diseño que, de seguro, no dejará indiferente a nadie (solo superado en longitud por el Clase S Maybach con sus 5,47 m de largo). En ese sentido, el BMW i7 reproduce un tanto las líneas estéticas ya anticipadas en el SUV iX, haciendo gala de sus dobles faros, aunque la marca ha querido también ofrecer un plus, sobre todo en el apartado tecnológico.

Aparte de la gran calidad de los materiales, la pantalla BMW Theatre —desplegada desde el techo con Amazon Fire TV integrada— brinda una opción de infoentretenimiento única para los pasajeros, con una superficie táctil 8K de 31,3 in y el sistema de sonido envolvente Bowers&Wilkins



con subwoofers en el asiento. La experiencia multisensorial del vehículo que otorga el BMW iDrive es afianzada por los controles remotos en los paneles de las puertas, lo que convierte la parte trasera del habitáculo en una auténtica sala de cine privada sobre ruedas.

Y ello sin mencionar el amplio elenco de avanzadas ayudas a la conducción y elementos de seguridad exclusivos de la marca, que

incluyen el reconocimiento de vehículos y peatones en los cruces, asistente de marcha atrás y aparcamiento, o el control de cruce con nivel 3 de conducción autónoma, que exime de llevar las manos al volante en autopistas.

Faltan por revelarse aún los detalles técnicos relativos a su rendimiento en carretera, pero tomando como referencia los 1000 km de autonomía del BMW iX con las baterías Gemini de ONE, ya podemos hacernos una idea de por dónde pueden ir los tiros. En resumidas cuentas, es un modelo sencillamente soberbio.



EL CRIOLLO TRIUMPH TR10 DE ALEXIS ZAMORA

TEXTO Y FOTOS: JORGE ESTÉNGER WONG

ALEXIS ZAMORA ES UN ENTUSIASTA EMPEDERNIDO DE SU AUTO, DEL CUAL ES PROPIETARIO HACE DIEZ AÑOS. LO ADQUIRIÓ DE SU PRIMER PROPIETARIO, UN ANTIGUO COMERCIANTE DEL MUNICIPIO BOYEROS, EN LA PERIFERIA SUR DE LA HABANA

Recuerda que, al momento de su compra, el auto ya estaba al cuidado de su hijo, quien realizó modificaciones mecánicas, como la sustitución del pequeño motor original y la caja de cambios. La carrocería se encontraba bastante deteriorada y Alexis comenzó a restaurarla, cuidando su originalidad tanto como le fue posible. Resulta que el Triumph TR10 no es un auto ordinario. Siendo un modelo humilde, pequeño

y sin grandes virtudes, resulta un espécimen curioso debido a lo singular de su origen y nacer a la sombra de los míticos deportivos de la compañía. Alexis reside en el Cotorro -municipio a unos 20 km al sudeste del centro de la ciudad-, donde encuentras excelentes operarios de automóviles desde siempre. Recuerdo que, en los años ochenta, conocí allí personas que producían hasta parabrisas para modelos como los Chevrolet de 1955 al 58. Pacientemente recabó información, imágenes y logró armar su proyecto. Ya encaminada la reparación de la carrocería, encargó el niquelado de los elementos que aún conservaba y la elaboración de algún otro ya dañado por el tiempo. Al sur de La Habana, a la salida de Boyeros, existen verdaderos expertos en esta especialidad e incluso, ya en el propio centro de la ciudad, comienzan a existir negocios especializados

Un poco de historia
Triumph fue un fabricante británico de automóviles desaparecido desde 1984. Sus orígenes fueron como fábrica de bicicletas, evolucionaron a las motos y, por último, en 1923, a los autos.

En noviembre de 1944 la Standard Motor Company adquirió la Triumph Motor Company, pasando a formar la Triumph Motor Company Limited. Al comienzo de los 50, Standard-Triumph decidió utilizar la marca Triumph para vehículos deportivos y lanzan la dinastía TR, manteniendo Standard para las berlinas.

El éxito de los TR hizo a Triumph más popular que la propia matriz Standard, y se utilizó su nombre para todos los productos de la compañía. Así, el Standard Ten (10) se comenzó a producir en 1954 como Triumph. Tenía un motorcito 4 en línea de 0,948 L, 4 cambios sincrónicos, alcanzaba una velocidad máxima de 110 km/h, aceleraba de 0 a 100 km/h en 38 s y su consumo era de 8,2 L/100 km. Se fabricaron 172 500 unidades, de las cuales unas 4000 llegaron a nuestra área.

en comercializar aditamentos como adornos, cintillos, manillas y similares. El resultado de tanto esmero se puede apreciar en las fotos que acompañan este trabajo. Hoy, Alexis se encuentra inscrito en el Club de Autos Clásicos Británicos y participa con regularidad en sus actividades, además de ser habitual del Rally de Autos Clásicos y Antiguos anual que organiza el Club A lo Cubano, la mayor fiesta del automovilismo de época en Cuba.



MOTOS





LA NUEVA SCOOTER ELÉCTRICA BMW CE 04 DE 2022

POR WILLY HIERRO ALLEN

BMW HA ROTO LOS MOLDES DE LAS SCOOTER CON LA ELÉCTRICA CE 04. ¿ES UN NUEVO DISEÑO O UN PROYECTO NOVEDOSO EN BUSCA DE SOLUCIONES CREATIVAS? AQUÍ ESTÁ

BMW adelanta el futuro de la movilidad urbana con su modelo CE 04, una scooter premium sostenible de diseño rompedor, moderno y cargado de tecnología, con unas prestaciones de infarto (en especial la aceleración y

recuperación), así como una velocidad punta (limitada) de 120 km/h. Para completar: la batería está garantizada por cinco años.

Esta scooter alemana de BMW Motorrad está llena de detalles, desde el bajo centro de gravedad y el espacio bajo el asiento flotante para guardar el casco, con acceso lateral, a la guantera (delante) con puerto USB. Y este adelanto al futuro resalta por el diseño, su esquema de propulsión eléctrico e innovadoras soluciones de conectividad.

El Motor

Viene con un motor eléctrico que rinde una potencia de 11 kW (15 CV), lo cual lo homologa como un scooter de 125 cc. Este motor eléctrico es de imanes permanentes y refrigerado por agua. Pero si usted desea algo más potente, tiene una versión que trae 31 kW (42 CV) con una impresionante aceleración de 0 a 50 km/h en solo 2,6 s. En ambas versiones, la velocidad máxima (limitada) es de 120 km/h.



La Carrocería

Está basada en una estructura tubular, de acero, que envuelve todos los componentes de la moto y, sobre ella, descansa la carrocería. Si vieras el bastidor tubular, de una sola pieza, sin cubierta, es parecido a un torpedo, dentro del cual se encuentra el sistema de propulsión: motor y baterías. Así, debajo del piso, está el kit de baterías y, detrás, entre estas y la rueda trasera, el motor. Es algo tecnológicamente novedoso.



Las suspensiones son, delante: horquilla telescópica con barras de 35 mm; detrás: basculante mono-brazo, situado a la izquierda, y amortiguador con anclajes directos (ocultos), todo cubierto con material plástico. Las dos llantas son rin 15, con neumáticos 120/70 R15 67H (delante) y 160/60 R15 56H (detrás).

Los frenos son de disco, dos delante y uno detrás. Dispone de sistema ABS (de serie), pero si deseas, puedes mejorarlo con un ABS Pro que aporta mayor seguridad durante las frenadas en curva. El kit de baterías de la BMW CE 04 es de iones de litio, con una capacidad de 8,9 kWh, lo que le proporciona una autonomía de 130 km.

Para las recargas, trae su propio dispositivo integrado, de 2,3 kW, que le sirve tanto en la red convencional de corriente doméstica, como en un wall-box o en una estación de carga pública. Para una carga completa, desde cero, se requieren 4 h y 20 min; pero con un cargador

rápido, que es opcional, con potencia de 6,9 kW, el tiempo se reduce a 1 h y 40 min. Sin embargo, ante una emergencia, cuando la moto se encuentra con el 20 % de carga, para una recarga inmediata que la eleve hasta el 80 %, solo requiere (con un cargador rápido) 45 min.

Tecnología

La scooter CE 04 tiene tres modos de conducción: ECO, Rain y Road. Y se le puede añadir, como opción, el modo de conducción Dynamic, que brinda mayor rendimiento y una aceleración aún más poderosa. Asimismo, viene con sistema de ayuda a la conducción, como el control de tracción, similar al Control Automático de Estabilidad (ASC), que limita el par motor cuando detecta falta de agarre en el neumático trasero.

Al propio tiempo, se le puede añadir, como opción, el Control de Tracción Dinámico (DTC), el cual da mayor seguridad de conducción, en particular cuando se inclina la moto al doblar curvas rápidas. La iluminación es full-LED. Y si quieres, puedes añadir alumbrado en curva (como opción) con las luces Head-light Pro.

La instrumentación de la BMW CE 04 está basada en una pantalla TFT, a color, de 10,25 in, con sistema de navegación integrado, y amplia conectividad de serie que posiciona a este scooter eléctrico en la cima del segmento. También puedes añadir como extra en la pantalla TFT, temas de «Bienvenida» y «Adiós».





HONDA

ÁFRICA TWIN ADVENTURE

SPORT 2022

POR WILLY HIERRO ALLEN

CON SU GRAN AUTONOMÍA Y SU CAPACIDAD VERSÁTIL, ABRE TODO UN MUNDO PARA VIAJAR. ES MAGNÍFICA PARA LARGAS DISTANCIAS EN CARRETERA Y CAMINOS OFF-ROAD

Del amplio catálogo de motocicletas Honda del tipo todoterreno este año, la África Twin Adventure Sport es la versión más aventurera y viajera de la marca japonesa. La Honda África Twin nació allá por 1986 con destino a la competición del rally extremo, particularmente el París-Dakar y, en 1988, se comenzó a comercializar.

Ese mismo año 1986, Honda apareció en el París-Dakar con su África Twin NXR750, la que demostró ser rápida y manejable en el desierto, tanto así que ganó el rally. Y repitió los tres años siguientes para ganarse el título de honor como «La reina de África». Ya era muy popular

cuando, en 1988, la marca del ala dorada comercializó su África Twin XRV650.

Tras su cuarta victoria consecutiva en el París-Dakar, Honda se retiró de la competición de manera oficial. La XRV650 estaba inspirada en su hermana (750) con un diseño dakariano de Tomonori Mogi. Y rápidamente se hizo un éxito comercial. La África Twin era una triunfadora del desierto... y de la calle. Una moto tremendamente robusta y fiable.

Solo se produjo durante dos años (1988/1990) porque llegó la XRV750 con más de todo: potencia, frenos, suspensiones, tamaño y

agilidad. Estuvo en producción hasta 2003. Pero, en 2015, volvió la África Twin, con 30 años de historia, para quedarse. Esta es la moto que les traigo hoy, sin su leyenda no me parecía justo presentarles la actual África Twin Adventure Sport. Es una motocicleta de culto.

¿Qué hay de nuevo?

Cuenta ahora con avanzada tecnología y electrónica. Este año recibe un buen número de mejoras muy importantes en diferentes aspectos, tales como un refinamiento de la función de la transmisión de doble embrague (DCT), hoy más suave en primera y segunda marchas. Esto le da una mejor manejabilidad durante el día a día, tanto en las salidas como en el rodaje a baja velocidad.

Esta África Twin Adventure Sport tiene tanque de combustible más grande (24,8 L) con una autonomía superior a los 500 km. Asimismo, carenado frontal y pantalla parabrisas más amplios, cubre puños más grandes, toma ACC de serie y luces adaptativas en curvas, de tres fases (el haz de luz se hace más amplio a medida que la moto se inclina).



El motor y la electrónica

Monta un propulsor bicilíndrico en V, a 52°, con una cilindrada de 1084 cc, el cual ofrece una potencia de 101,9 CV a 7500 rpm, con un par motor de 105 Nm a 6250 rpm. Este motor se destaca por el calado de su cigüeñal, a 270°, para así conseguir una mayor sensibilidad y control de la rueda trasera. Tiene homologación Euro5.

Su electrónica es muy avanzada. Cuenta con una plataforma inercial (IMU) de seis ejes. Es un sistema que ofrece cuatro niveles de potencia y tres de freno motor. Está provisto con siete niveles del Honda Selectable Torque Control (HSTC).

También tiene ABS en curva y el control de la rueda trasera. Trae, además, control de crucero y de modos de conducción. El piloto puede seleccionar entre cuatro modos preconfigurados: Tour, Urban, Gravel y Off-Road. Así, dentro

de cada uno de los modos es posible cambiar algunos parámetros: hay siete niveles del HSTC, tres de antiwheelie (que puede desconectarse) y tres niveles del DCT-S.

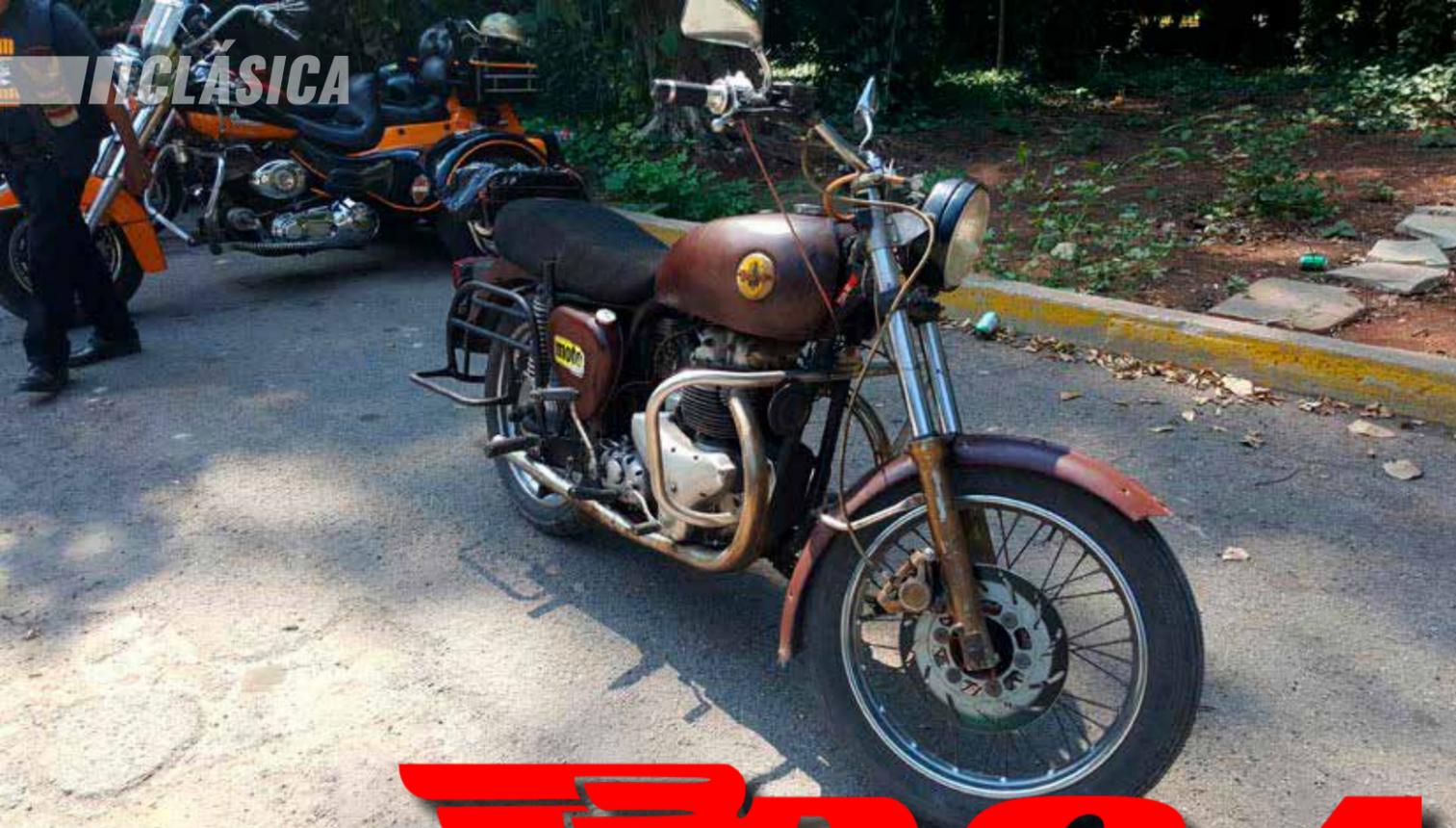
La carrocería

Con chasis (cuadro) de acero reforzado para rodar off-road y subchasis de aluminio, las suspensiones son Showa. La horquilla delantera, con barras de 45 mm de diámetro, tiene 230 mm de recorrido; atrás, un amortiguador con 220 mm de recorrido. Ambos componentes son regulables.

Las nuevas suspensiones electrónicas Showa EERA se complementan con la IMU para adecuar su actuación al modo de conducción escogido, la carga y el estado de la vía. Cuenta con tres modos: Soft, Mid y Hard; y hay otro más: Off-Road.

Los frenos están compuestos por dos discos delanteros flotantes de 310 mm (cada uno) con sus respectivas pinzas radiales de cuatro pistones. El trasero es un disco de 256 mm con su pinza simple de un solo pistón. Las llantas son de rin 21 delante y 18 detrás. El precio de la Honda África Twin Adventure Sport es de 19 350 euros.





AMOR POR LAS BSA



POR WILLY HIERRO ALLEN
FOTOS: REBECA VALDÉS ESPINOSA

LAS MOTOCICLETAS BRITÁNICAS BSA, AHORA PROPIEDAD DE LA MARCA INDIA MAHINDRA, TIENEN UNA HISTORIA QUE SE REMONTA A INICIOS SIGLO XX

La marca de motocicletas de origen británico BSA, que llegó a ser el mayor productor de motos del mundo en su momento, tiene en Cuba un enamorado: Raúl Estopiñán. Es un longevo de 78 años, ingeniero de profesión y mecánico de corazón, inventor y «loco» a las «dos ruedas». Sí, porque allá por los 70 fue premiado con un automóvil FIAT modelo 125 (argentino) y, aunque no deja de usarlo «en gestiones», prefiere cabalgar su añeja BSA 500 cc de 1954.

Pero tal «locura» (que solo podríamos entender los que amamos las dos ruedas) le viene a Raúl desde mucho antes, cuando vivía en el campo.

Cuenta que a principio de los 60, montó un motor estacionario inglés Brig-Straton en una bicicleta Niágara, y luego en una bicicleta soviética XB3. Tan bien le quedó que hasta permiso de circulación y chapa le dieron. Ya era evidente: ¡Raúl Estopiñán quería tener una moto! Los esfuerzos y el ingenio no faltaron.

Con el tiempo, Estopiñán montó su taller en el barrio de Cayo Hueso, en La Habana, porque ingeniero general, de los de antes, conoce de tornería, de montaje industrial, de transporte, de construcción de piezas, de resistencia de materiales y de mucho más.

Aunque se ha especializado en la dirección de los automóviles, lo que le gusta son las motos. Y le gustan a tal punto que involucró a su hija Danay, quien conduce (por supuesto) una BSA 650 cc de 1956.

Pero ¿de dónde viene su preferencia por las BSA? La historia está en su propia moto.

Resulta que un primo, residente en la provincia Ciego de Ávila, le contó de cierta «motocicleta invencible». Un mecánico, también inventor, que en su taller cortaba y soldaba bielas de motores de combustión, era el dueño. Y no se distinguía por ser afable, para correr contra su moto (BSA) había que jugárselo todo, incluida la moto retadora.

A Ciego de Ávila se fueron Raúl Estopiñán y su primo, en el año 2007, para conocer a esa «BSA invencible». A pesar de su decepción porque la tal BSA era usada en el acarreo de viandas, con un tráiler, del campo a la ciudad, se sentó a pactar con el dueño. Regresó con la moto para La Habana. No quise preguntar cuánto le costó porque los sueños no tienen precio.

Y ahí está, en cada reunión del club de motos LAMA. Me dijeron que él es el motorista más viejo y yo sé (después de conversar) que es el más feliz.





CARGA Y PASAJE



NUEVOS COCHES PARA UN ANTIGUO FERROCARRIL

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

MUCHOS AÑOS HAN TRANSCURRIDO DESDE QUE EL FERROCARRIL HABANA-BEJUCAL ASOMBRARA A QUIENES, AL LADO DE LA VÍA, VEÍAN ACERCARSE LA MÁQUINA DE VAPOR QUE REPRESENTABA EL PROGRESO DEL TRANSPORTE EN CUBA, Y ALGO MÁS

No repetiremos lo que, con creces, se ha escrito sobre aquel hecho acaecido en 1837. Fueron varias las compañías que desarrollaron el tráfico de carga y pasajeros en el occidente del país y, posteriormente, hacia su extremo oriental. Es válido mencionar a la británica United Railways of Havana and Regla Warehouses, también conocida como los Unidos; y la norteamericana Havana Central Rail Road, absorbida por la primera en 1908.

Esta entidad controlaba el tráfico ferroviario en el occidente, desde Guane hasta Santa Clara; mientras, la norteamericana Ferrocarriles Consolidados de Cuba, denominados como los Consolidados, era la operadora ferroviaria desde esta ciudad hasta Guantánamo. Ello no impedía el uso compartido de las vías, según los respectivos itinerarios.

El ferrocarril cubano sufrió los embates del transporte automotor que conocieron en los años 30, como prácticamente todos los países del continente, comenzando por los EE. UU. Ello derivó en una pérdida paulatina de su importancia en la transportación de carga y pasajeros y el gradual abandono de su infraestructura y material rodante, proceso que se agudizó después de la II Guerra Mundial. En Cuba, al inicio de la década de los 50, se nacionalizaron los Unidos y surgió la Compañía Ferrocarriles Occidentales de Cuba. Los Consolidados fueron nacionalizados posteriormente.

Durante los años 50, el tráfico de pasajeros recibió coches diésel con prestaciones superiores a los viejos coches utilizados por décadas y que, aunque no cesaron de transportar, pasaban a un segundo plano ante los primeros, que se formaban básicamente por parejas de coches con aire acondicionado. Destacan los Budd norteamericanos y los Oerdingen alemanes. A mediados de los 60, los FIAT argentinos forman parte de este tipo de coches, nuevamente importados a finales de los 70. A partir de este momento, solamente se importaron algunos coches de segunda mano procedentes de España y Francia.

A partir de 2014 se decide la compra de nuevos coches de pasajeros a fin de restituir al sistema su capacidad de transportación, sobre todo a largas distancias. Es así que, en 2018, tras los estudios de mercado

correspondientes, se decide la adquisición de coches en la R. P. China, capaces de cumplir con los parámetros de nuestras vías. El acuerdo contempla la entrega de tres juegos de 80 unidades cada uno a partir de septiembre de 2019. De estos, el primer lote opera actualmente en espera de la incorporación de los otros dos.

Los parámetros generales son los siguientes

- Longitud: 26,1 m
- Ancho: 28,3 m
- Altura: 4,1 m
- Poseen baño con taza sanitaria
- Bebedero
- Velocidad de diseño: 120 km/h

Cada juego de trenes está formado de ocho coches de pasajeros, un coche comedor y un coche de equipaje y generador de electricidad para los distintos sistemas eléctricos del tren. En la actualidad, el servicio se efectúa cada 4 días con un tren a cada una de provincias Santiago de Cuba, Guantánamo, Bayamo-Manzanillo y Holguín.

Todos esperamos el completamiento de los restantes juegos de este material rodante. Contribuirán a mayores facilidades para los pasajeros, enfrentados hoy a una difícil situación para trasladarse a las provincias más alejadas de la capital.



Componen estos 80:

- 24 con aire acondicionado, 72 asientos reclinables y giratorios, 10 ventanillas a cada lado (3 de emergencia) y circuito interno de TV.
- 42 no climatizados, 10 ventiladores de techo giratorios, 72 asientos reclinables y giratorios, 12 ventanillas a cada lado de cierre vertical y circuito interno de comunicación sin TV.
- 7 coches comedor climatizados con capacidad para 56 comensales, asientos reclinables y giratorios, circuito interno de TV, 8 ventanillas a cada lado (3 de emergencia y servicio) y área de cocina con refrigeradores, equipos de micro wave, máquina de hielo, cafetera, plancha tostadora y estantería general.
- 7 coches de servicio, no climatizados, con dos grupos electrógenos de 360 kw, área con capacidad de carga de 5 ton., dos cuartos para tripulantes con ventiladores, un tablero de control general y un baño intercalado.

Primera clase

- Climatizado
- Asientos reclinables y giratorios
- 20 ventanillas en total
- Circuito de televisión interna

Segunda clase

- 10 ventiladores de techo
- Asientos reclinables y giratorios
- 20 ventanillas en total
- Sin televisión interna

Coches cafetería

- Climatizado
- Asientos reclinables y giratorios
- 16 ventanillas en total
- Televisión
- Área equipada de cocina

Furgones generadores

- Dos grupos electrógenos
- Capacidad de 5 toneladas de equipajes
- Cuartos de empleados
- Baños
- Tableros de control general



¿QUÉ CAMBIÓ EN TAXIS-CUBA?



PRÓXIMA A CUMPLIR 10 AÑOS, LA EMPRESA TAXIS-CUBA ASUME NUEVOS SERVICIOS CON ENFOQUES SOCIAL Y ECOLÓGICO

En uno de los momentos más críticos del servicio de taxis al turismo, nació en 2013 de forma experimental Taxis-Cuba: fundando agencias y ensayando nuevos métodos de trabajo. Tuvo el mérito de

agrupar el sector estatal y privado del transporte al turismo en Cuba, en un modelo de gestión único.

La experiencia acumulada durante los años siguientes probó la efectividad de su modelo de gestión, de ahí que fuera una entidad con suficiente capacidad para asumir otro tipo de servicios.

De corte social

Desde el segundo semestre del 2021, comenzó un proceso irreversible: la incorporación de servicios de taxi con enfoque social a esta empresa, de forma progresiva y escalonada, en todas las provincias del país.

Por su dimensión humanitaria sobresalen aquellos que se prestan en centros asistenciales de salud, a personas naturales con patologías complejas y de altas médicas desde y hacia centros hospitalarios, entre los que se incluyen los traslados de pacientes hemodializados. Es así que Taxis-Cuba gestiona también autos de mínimo confort, bajo la categoría de económicos.

Reajustar filosofías de trabajo, sumar valores profesionales, y, sobre todo, continuar enriqueciendo el sentido de pertenencia hacia la empresa, son algunos de los retos que supone incrementar la cartera de servicios de Taxis-Cuba.

Una flota más verde

Los triciclos ecológicos, Ecotaxis, desandan arterias concurridas de algunos municipios capitalinos, donde la cobertura del servicio de transporte público es menor. Así, enlazan instituciones de interés social y cultural entre ellas lugares históricos, educativos, de salud



y de transporte nacional, en los municipios de Habana Vieja, Centro Habana, Boyeros y Guanabacoa; y se prevé la incorporación de nuevos territorios.

Desde 2019, los triciclos recorren algunas zonas de la ciudad, en un gesto de respeto y responsabilidad con el medio ambiente. Gestionados por Taxis-Cuba, estos vehículos son fruto de la colaboración entre el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el Programa de Pequeñas Donaciones (SGP), el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y el Ministerio de Transporte de Cuba.

Para conocer Cuba con nosotros

Taxis-Cuba se mantiene al timón de su flota con enfoque turístico: autos de lujo, clásicos, microbús, jeeps, coco taxis y trenes turísticos, estos últimos en La Habana y Varadero.

Desde todas las provincias del país y hacia los principales destinos, se mueven nuestros

vehículos, para ofrecer a visitantes foráneos y nacionales las maravillas que hacen de Cuba un destino único.

Sus principales clientes son las agencias de viajes, líneas aéreas nacionales y extranjeras, entidades turísticas hoteleras, extrahoteleras y náuticas, empresas mixtas y extranjeras, así como el turismo libre y la población en general.

Los servicios van desde la oferta de traslados, excursiones y circuitos, hasta servicios especiales para negocios y eventos organizados.

A casi una década de su fundación, Taxis-Cuba es una empresa que sigue creciendo con responsabilidad corporativa.

UNA EMPRESA, MÚLTIPLES SERVICIOS



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

☎ +53 7 7873 5703 / 05 | 🌐 www.taxiscuba.cu | ✉ comercial@taxiscuba.cu

📘 Taxis-Cuba-Empresarial | 🐦 @TaxisCuba_cu | 📷 @empresataxiscuba | 📺 Empresa Taxis-Cuba



Llegada a La Habana del primer DC-4B de Cubana de Aviación, nótese que aún mantenía la matrícula CU-P188 (provisional)



Llegada a Madrid del DC-4B de Cubana de Aviación matrícula CU-T188 en su vuelo inaugural, el hecho tuvo una gran repercusión



Los dos DC-4B de Cubana de Aviación, en primer plano el CU-T397 «Estrella de Oriente» y detrás el CU-T188 «Estrella de Cuba»



La RUTA DE LAS ESTRELLAS

POR JORGE OSMANI MORENO PÉREZ

EN LA HISTORIA DE UNA AEROLÍNEA HAY HECHOS QUE CONSTITUYEN GRANDES ACONTECIMIENTOS Y MARCAN UNA ETAPA EN SU DESARROLLO. PARA CUBANA DE AVIACIÓN, LA «RUTA DE LAS ESTRELLAS» MARCÓ EL INICIO DE LA ERA DE LOS VUELOS TRANSOCÉANICOS

Finalizada la II Guerra Mundial comenzó un auge inusitado de los servicios aéreos. Algunos países, víctimas de la contienda, tuvieron que comenzar de nuevo, mientras que otros reiniciaban su carrera deprimida por las condiciones que dejaba el conflicto.

Corría el año 1946 y Cubana de Aviación no estuvo ajena al «boom» generado por la enorme oferta de aeronaves que integraban los grandes inventarios de «surplus» de guerra. Es el momento en que incorpora a su flota un número de aeronaves DC-3. Muchas fueron C-47 reacondicionados, pero también aprovecha la ocasión para adquirir una aeronave que le permitiera la ejecución de vuelos de largo alcance. La visión de una ruta trasatlántica estaba presente. La principal empresa de la Isla no tenía establecidos los vuelos a Europa y esa era una buena posibilidad para iniciarlos.

Luego de las valoraciones pertinentes, la compañía adquirió el primero de sus DC-4B con el objetivo iniciar la ruta Habana-Madrid, que también incluiría en su trayecto destinos intermedios a través del Atlántico Norte: Bermudas, Azores y Lisboa.

Nace la «Ruta de las Estrellas»

El 26 de abril de 1948 el proyecto se hizo realidad con el primer vuelo que dejaría inaugurada la «Ruta de las Estrellas», ya que el primer DC-4B fue bautizado como «Estrella de Cuba».

Aquel primer vuelo fue todo un acontecimiento, pues no solo abría un nuevo servicio aéreo entre América y Europa, sino que convertía a Cubana de Aviación en una de las pioneras en establecer una ruta transoceánica por el Atlántico Medio.

La ruta solicitada y aprobada fue Habana-Bermuda-Santa María de las Azores-Lisboa-Madrid; no obstante, se aprobó una ruta de invierno por el Atlántico Sur para aprovechar los vientos favorables: Habana-Port of Spain-Belem-Dakar-Madrid y la variante Habana-Port of Spain-Isla Sal-Lisboa-Madrid.

La noticia tuvo una gran repercusión en los medios de la época. La inauguración de una ruta intercontinental reforzaba la reputación de una compañía que había tenido un buen desempeño durante sus ya casi 20 años de

operación: ostentaba la placa de bronce otorgada en 1945 por el Consejo Interamericano de Seguridad por más 11 años consecutivos sin accidentes, además de la favorable opinión de sus usuarios en cuanto a la calidad de los servicios y la profesionalidad de sus tripulaciones.

El vuelo inaugural fue realizado en un tiempo total de 24:33 h en el trayecto Habana-Madrid y el regreso le tomó un tiempo de 27:05 h.

El éxito inicial fue secundado por la compañía española LAPE (Líneas Aéreas Postales de España) —posteriormente convertida en Líneas Aéreas de España (IBERIA)—, que en 1949 inauguró la ruta Madrid-La Habana, en virtud de tratados bilaterales entre Cuba y España. A pesar de existir dos aerolíneas operando la misma ruta, esta tuvo un éxito notable, lo que motivó que a finales de 1949 Cubana de Aviación adquiriera otro DC-4B para adicarlo a los vuelos de la «Ruta de las Estrellas», bautizado como «Estrella de Oriente».

Un dato a destacar es que durante los años 1949 y 1950 se transportaron 6290 pasajeros por la «Ruta de las Estrellas».

Dos lamentables accidentes dieron fin a la «Ruta de las Estrellas», pero Cubana de Aviación no se amilanó y mantuvo la ruta La Habana-Madrid hasta nuestros días con la incorporación de los Lockheed L-049 y L-1049 Super Constellation durante los años 50. En 1959 introduce los Bristol Britannia BB-318 en la ruta Habana-Madrid y en nuevos destinos a Europa. Desde 1972 hasta la actualidad, la ruta Habana-Madrid y otros destinos a Europa han estado a cargo de aeronaves DC-8, IL-62M, DC-10 e IL-96-300.



CUBA CUENTA CON UN NUEVO FERRY

POR NURIA BARBOSA LEÓN

UN MODERNO FERRY CONTRIBUIRÁ A LA TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS Y DE AUTOS ENTRE LA HABANA Y LA ISLA DE LA JUVENTUD, EN LA RUTA MARÍTIMA GERONA-BATABANÓ-GERONA

Con el nombre *Isla de la Juventud*, el barco es alistado en los astilleros CDC, del Ministerio de Transporte, prestará servicio en los próximos meses y tendrá una capacidad para

430 pasajeros. Será operado por VIAMAR, entidad de la empresa naviera Prácticos de Cuba.

Durante varias semanas, la embarcación recibe su acondicionamiento para luego ser enviado hacia su puerto base, en la ciudad de Nueva Gerona, municipio especial Isla de la Juventud. Además se restaura las terminales y punto de concentración de pasajeros para un mayor confort.

Se construyó en el año 2018. Bautizado originalmente con el nombre *Perseverancia*, navegó los primeros años con la bandera de Panamá. Su calado actual es de 2,5 m, con eslora de 74 m, manga de 16 m y alcanza una velocidad máxima de hasta 12,2 kN/m.

Se le habilitan dos salones para pasajeros y se ajusta la tecnología de avanzada a las condiciones del país. Se prevé que navegue en días

alternos con un viaje de ida y otro de vuelta en un tiempo de navegación estimado en cinco horas.

Actualmente, el movimiento marítimo se realiza en catamaranes, con una menor capacidad que el barco y el viaje dura unas tres horas, aproximadamente. En explotación hoy están tres catamaranes: *Iris*, *Río Júcaro* y *Río Las Casas*.

Este beneficio marítimo permitirá mayor flujo de traslados entre la capital cubana y la isla más pequeña ubicada al sur, incluido el

trasiego de mercancías, ya que ello se interrumpe ante la ocurrencia de mal tiempo que impiden el movimiento de los catamaranes.

Los pineros acogen este nuevo barco con beneplácito porque aún es deficiente el traslado de un lugar a otro por mar.



HISTORIA



memorias del

MOTO

AGOSTO

SEPTIEMBRE

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS



1 de agosto

1961: Se crea en Cuba el Ministerio de Transporte (MITRANS), órgano encargado del estudio, programación, dirección supervisión y ejecución del transporte.



4 de agosto

1957: Juan Manuel Fangio gana el Gran Premio de Alemania y se consagra campeón mundial de Fórmula 1 por quinta ocasión. Ese mismo año había ganado, en febrero, en La Habana.

12 de agosto

1908: En Detroit (Estados Unidos), la fábrica Ford Motor Company inicia la producción del modelo Ford T, diseñado por Henry Ford y que sería el primer coche producido en serie del mundo.



16 de agosto

1948: Es creada Cuba Aeropostal, para vuelos de carga con dos aviones C-47 y 4 Curtiss C-46.



18 de agosto

1940: Fallece Walter Percy Chrysler, pionero estadounidense de la industria del automóvil. Funda en 1925 de la empresa que lleva su nombre (Chrysler Corporation).



29 de agosto

1885: Gottlieb Daimler patenta la primera motocicleta, con ruedas de madera, motor de combustión interna y velocidad de 18 km/h.



19 de agosto

1871: Nace Orville Wright, pionero de la aviación estadounidense. Protagonizó el que se considera el primer vuelo de un avión tripulado y semipropulsado con éxito.



22 de agosto

1902: Se funda la Cadillac Motor Company, primer fabricante en utilizar un motor eléctrico para el arranque.

27 de agosto

1939: Primer vuelo de un avión pilotado sin hélice, un Heinkel 178 alemán propulsado con motores de reacción.



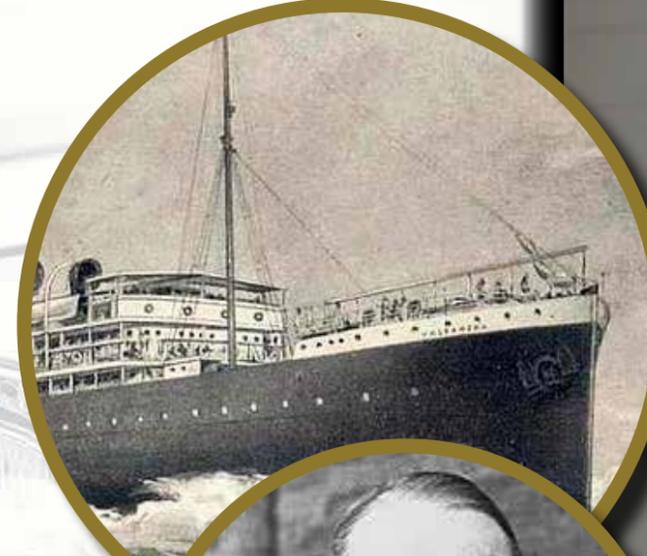
28 de agosto

1903: En los Estados Unidos se funda la empresa Harley-Davidson Motor Company, uno de los fabricantes de motocicletas más grandes del mundo.



1929

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

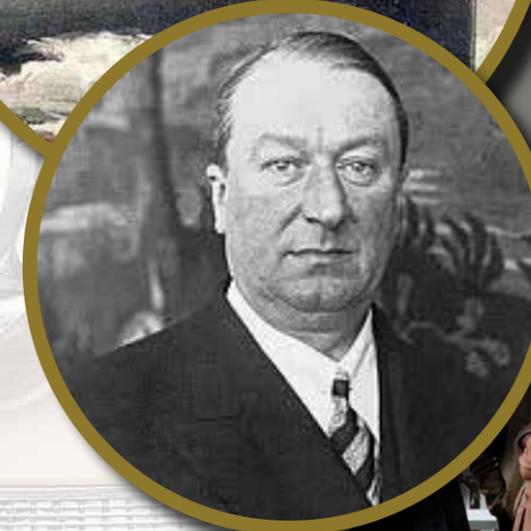


9 de septiembre

1919: Un poderoso huracán, con vientos estimados de 240 km/h, atrapa al trasatlántico español vapor *Valbanera* cuando se dirigía a puerto habanero. Es esta la mayor catástrofe naval en tiempos de paz para España.

2 de septiembre

2001: El alemán Michael Schumacher logra el récord de triunfos en Fórmula 1 (52 victorias) al ganar el Gran Premio de Bélgica con Ferrari.



15 de septiembre

1881: Nace el italiano Ettore Arco Isidoro Bugatti. Fundador de la marca automovilística Bugatti y constructor de autos de lujo y de sport.



3 de septiembre

1875: Nace Ferdinand Porsche, ingeniero automovilístico austriaco-alemán, fundador diseñador de la oficina de estudios automovilísticos alemana Porsche y creador del Volkswagen Tipo 1 (Escarabajo). Asimismo, fundó junto a su hijo la firma automovilística Porsche AG.

17 de septiembre

1929: Nace Sir Stirling Moss, pionero de la F-1. Campeón sin corona, 4 veces subcampeón. Ganó también en La Habana en 1960, un año antes de su retiro.

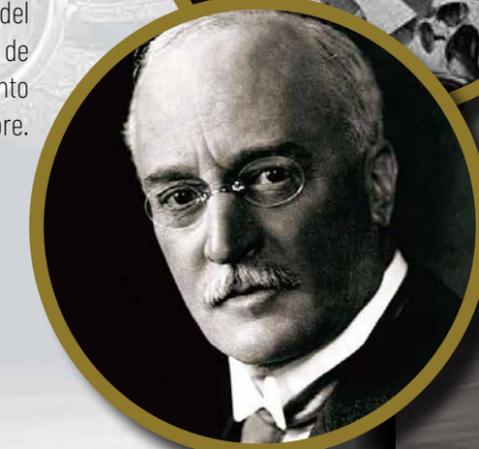


29 de septiembre

1913: Fallece Rudolf Diesel, ingeniero alemán, inventor del carburante diesel y del motor de combustión de alto rendimiento que lleva su nombre.

3 de septiembre

1899: La revista *El Fígaro* hace referencia a la entrada a La Habana del primer triciclo marca Prinetti & Strucchi.



23 de septiembre

1887: Nace Alfieri Maserati, fabricante italiano de los autos de carrera Maserati.

LI SHUFU, el «Henry Ford» CHINO, y GEELY



POR WILLY HIERRO ALLEN

GEELY FUE FUNDADA POR LI SHUFU EN 1986. HOY ESTA MARCA DE AUTOS CHINA ES PROPIETARIA O ACCIONISTA PRINCIPAL DE VOLVO, LOTUS, SMART, MERCEDES-BENZ, LONDON EV, PROTON, LYNK & CO. Y POLESTAR

Li Shufu nació en 1963, hijo de un agricultor de una aldea cercana a la ciudad de Taizhou, en la provincia de Zhejiang, al sur de Shanghai. En una entrevista a la revista *Forbes*, Li contó: «no podíamos comprar juguetes y yo nunca imaginé que podría hacer un auto de verdad». Pero Li Shufu tenía el gen de emprendedor.

Li fue parte de la camada de futuros empresarios chinos que creció bajo el riguroso régimen de Mao Zedong, aquellos que supieron aprovechar todas las oportunidades que se presentaron con la apertura al mundo, iniciada por el nuevo líder Deng Xiaoping, allá por la década de los años 80 del siglo pasado.

Salió de la aldea en bicicleta con una cámara fotográfica para tomar fotos a turistas en la ciudad y así montó su primer negocio. Estudió ingeniería en la universidad y, con un préstamo de su padre, creó una empresa para la fabricación de refrigeradores y aires acondicionados, en 1986. ¿Y de qué marca eran esos equipos fabricados por Li? GEELY, vocablo que en idioma mandarín significa «afortunado».



1998-2014



2008-2014



帝豪
EMGRAND

2008-2014



GEELY

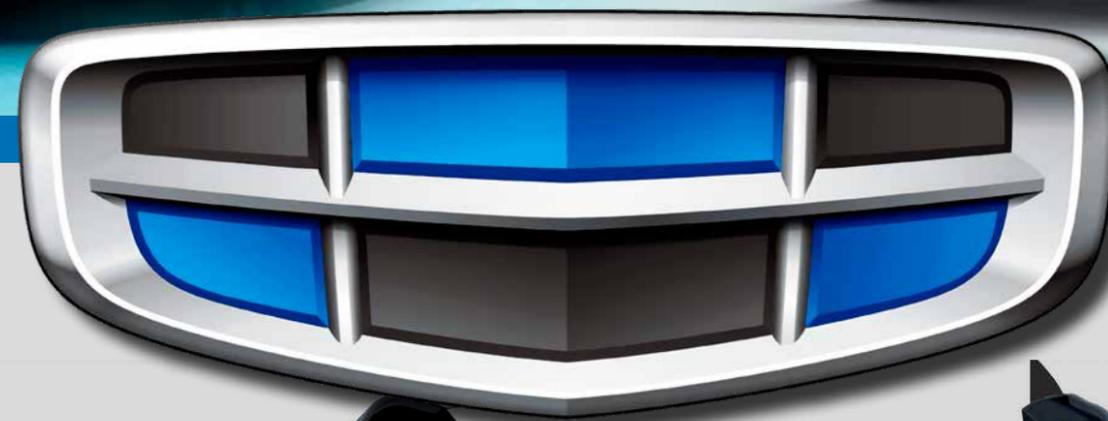
2014-2019



吉利汽车
GEELY AUTO

2019-PRESENT





Li Shufu con Geely

Para 1994, fabricaba motocicletas y scooter. Cinco años después, en 1999, inició la producción de automóviles. Y así fue como llegó a materializar el negocio de su vida: la industria automotriz. De ahí en adelante, Geely no ha dejado de crecer y sus ventas se multiplican. Hoy es la mayor empresa automotriz privada de China.

En 2005, Daewoo y Geely firmaron un acuerdo para desarrollar vehículos en Asia. Pero el golpe maestro internacional lo dio Geely en 2010 cuando compró Volvo a la automotriz norteamericana Ford por 9000 millones de euros. A la marca sueca Volvo, que atravesaba una dura crisis, le vino bien el cambio de dueño. Manejada por Li Shufu, no solo salió de la crisis, sino que además logró un récord histórico de ventas seis años después (2016): 534 000 unidades. Unas 91 000 de ellas se quedaron rodando en China.

Geely siguió apostando por la marca sueca: a finales de 2017 obtuvo el 8,2 % de las acciones de la división de camiones AB Volvo (segundo fabricante de camiones del mundo). Li expresó

en un comunicado oficial: «Estamos encantados de ser el mayor poseedor de capital de una empresa que muchos consideran líder mundial en aspectos como el desarrollo, la fabricación y las ventas de vehículos comerciales».

Las compras de Geely

Tres años después de hacerse con Volvo (2010), Li Shufu compró London EV (el fabricante de los taxis de Londres) en 2013. Luego, en 2017, compró también la automotriz británica de autos deportivos Lotus Cars, así como la marca Proton, de Malasia, fabricante de autos y motos. Además, sumó a Geely la firma de origen sueco Lynk & Co., dedicada a la conectividad en internet. Igualmente compró Polestar, un fabricante de autos eléctricos premium y de alto rendimiento, con sede en Gotemburgo, Suecia.

El paso más reciente e importante de Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd fue hace cuatro años (2018), al convertirse en el mayor accionista de Daimler AG (fabricante de los vehículos Mercedes-Benz). En una soberbia jugada, Geely se hizo del 9,7 % de las acciones de la automotriz alemana, para así desplazar a Kuwait, dueño del 6,8 %.



V7 GUZZI

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

POR WILLY HIERRO ALLEN

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

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

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

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

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

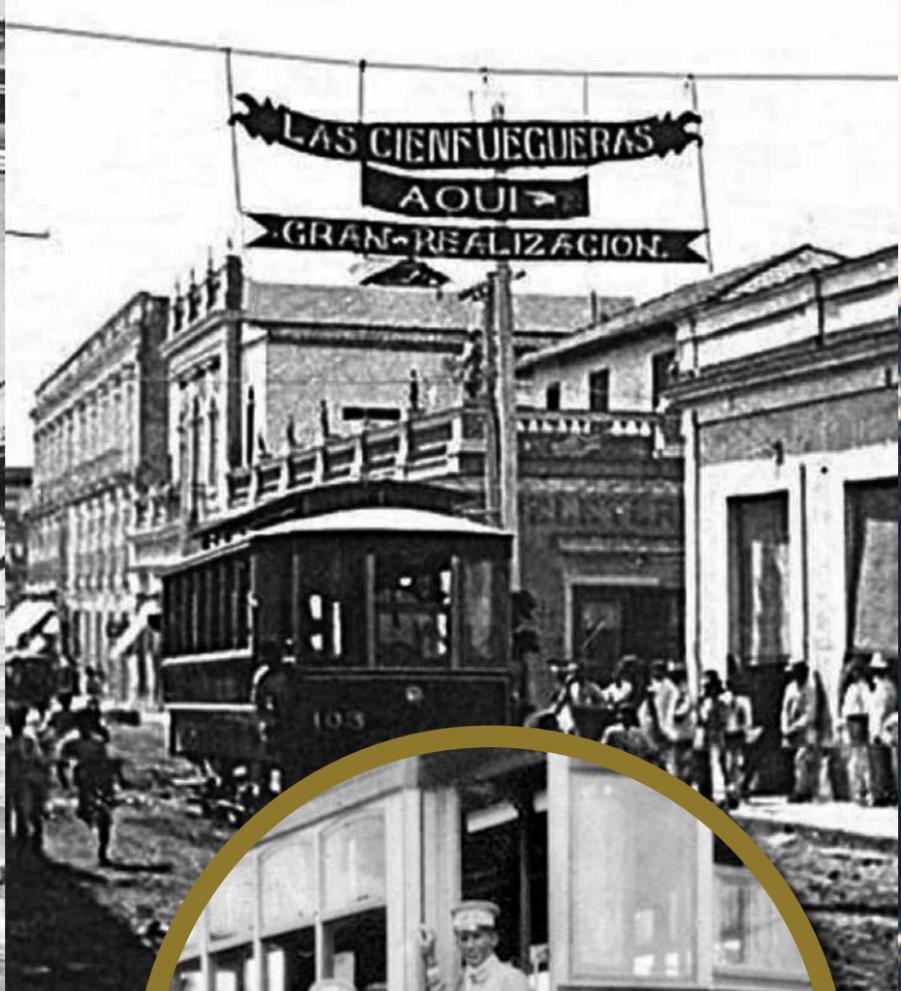
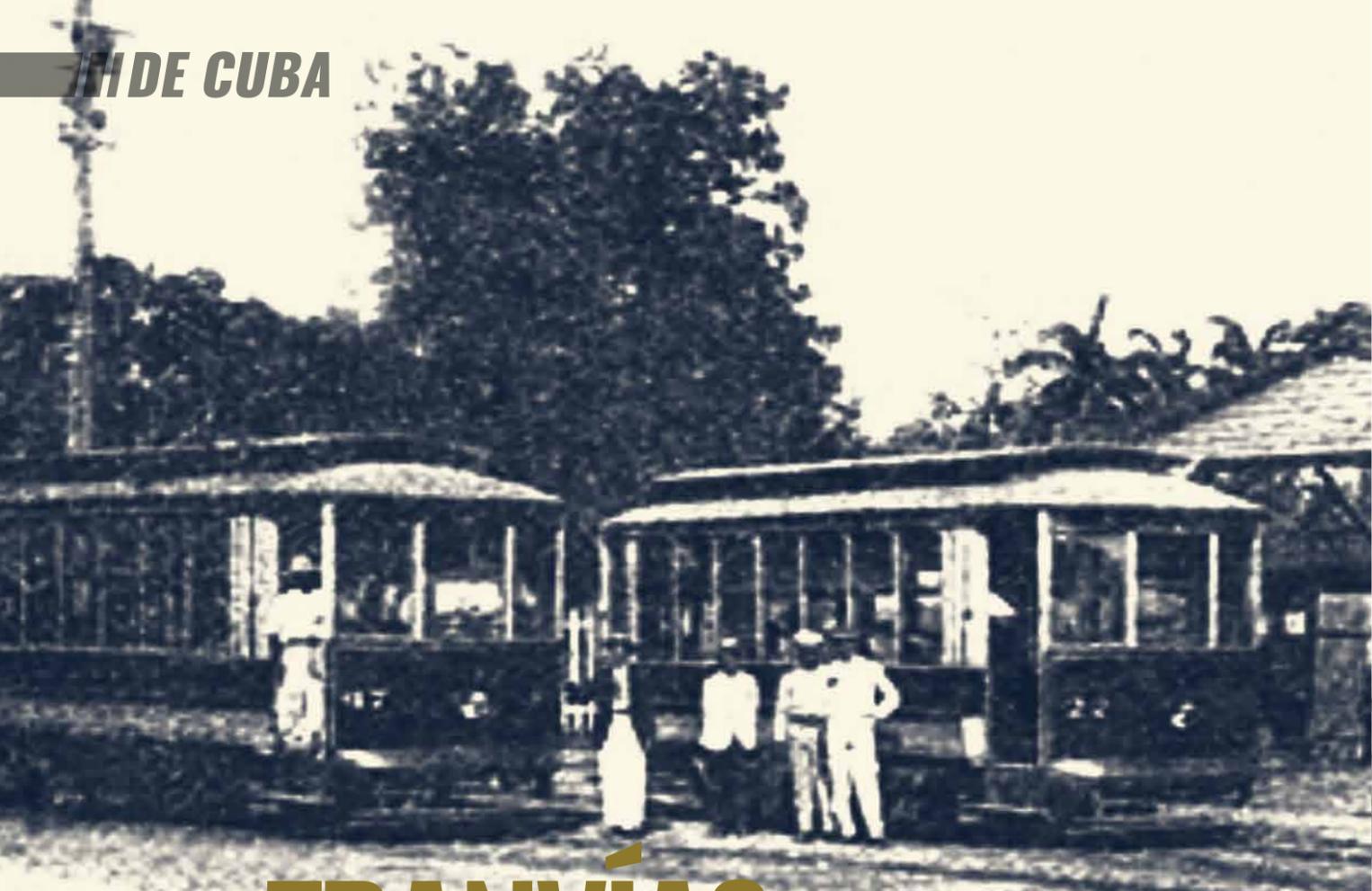
Como expresaba inicialmente, todo esto durante los «malos tiempos» de Moto Guzzi en 1967, debido a su gran problema financiero. El Estado italiano toma las riendas de la empresa. Se crea SEIMM (Società Esercizio Industriale Meccaniche), la cual centra su producción en motores populares y una moto de 125 cc. Se mantiene el proyecto para competir en el concurso por la «moto escolta presidencial» y resulta ganador con la V7 700. El motor de la V7 1967 empezó con 700 cc y 34 CV de potencia. Luego vino el V7 Sport 750 Special, en 1969, con 750 cc y 45 CV a 6 000 rpm; y en 1971, el motor Special con 1 200 cc y 80 CV.

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

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

www.excelenciasdelmotor.com





Los TRANVÍAS de CIENFUEGOS

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

«LA PERLA DEL SUR» DISFRUTÓ DE UN IRREGULAR SERVICIO TRANVIARIO, CON DIVERSAS FUENTES MOTRICES QUE MARCARON CARACTERÍSTICAS ÚNICAS ENTRE LOS SERVICIOS DE OTRAS CIUDADES CUBANAS. VEAMOS

Con el nombre de Palmira & Cruces Electric Railway and Power Company (CPCERPC), se establece en 1902 en Maine, EE. UU., la compañía que brindaría servicio de tranvías y energía eléctrica a la ciudad de Cienfuegos y sus alrededores. Aunque el proyecto alcanzaba los 450 km de vías, solo se contruyeron 46. La electricidad se generaría en el salto de agua del Hanabanilla, a unos 45 km al este de la ciudad, y el paradero de los equipos se encontraba en la avenida Dolores y línea del ferrocarril.

Debido a problemas con la generación de la hidroeléctrica, es en 1912 cuando comienza a materializarse la idea del servicio. La CPCERPC desiste de la alimentación por cable y ordena, a las norteamericanas J.G. Brill y St. Louis Car, 12 y 15 tranvías a batería, respectivamente. El 8 de febrero de 1913, dos equipos comienzan viajes de prueba por la calzada de Dolores y el servicio se inaugura oficialmente el 13 de ese mes en la esquina de San Fernando y D'Clouet.

La entrega se completa en 1917 y, en el mismo año, el sistema se extiende a campo traviesa 25 km hacia el nordeste de la ciudad a partir de la Ave. Dolores, alcanzando desde Caonao hasta el central Hormiguero. Aunque aparecían en el nombre de la compañía, el servicio nunca alcanzó directamente ni a Cruces ni a Palmira. Tuvieron prioridad otros intereses como el central azucarero y las minas de piritas de oro de La Carlota, cercanas a Cumanayagua.

La prosperidad de estos servicios reavivó de nuevo la idea de electrificar por cable. La compañía ordenó a la Cincinnati Car Co, de Ohio, seis coches de ocho ruedas que realmente eran equipos interurbanos con *boggies* de cuatro ruedas a cada extremo, propios para travesías a mayores distancias y con mayor capacidad.

Los coches arribados a fines de año a Cienfuegos poseían *trolleys* y pantógrafos y se acompañaban de los suministros necesarios para su puesta en operación, aunque nunca prestaron servicio en la ciudad. La sobredimensión de la CPCERPC la llevó a un estado financiero que la hizo retroceder al sistema de baterías y vender, en 1924, los coches de la Cincinnati al ferrocarril de Hershey, que los usó por décadas en el servicio múltiple entre Casablanca-Central Hershey-Matanzas. Con el diferencial de esa compra-venta, adquirió algunos tranvías a batería de la compañía matancera, que había pasado a la alimentación por cable.

En esos años, la American & Foreign Power, perteneciente a la holding Electric Bond & Share, invade el mercado cubano y adquiere

prácticamente todas las entidades generadoras de electricidad en la Isla. En Cienfuegos, compraron su planta eléctrica e inauguraron, en 1926, un servicio de tranvías por cable, convirtiendo todos los coches existentes a la nueva fuente de alimentación.

No sería la última conversión de sistema para los tranvías cienfuegueros pues, entre 1928 y 1935, desapareció el sistema eléctrico y los coches fueron convertidos a gasolina hasta su desaparición como servicio en 1954. Fueron los únicos en la Isla que utilizaron tres formas diferentes de tracción, siendo la gasolina la más usada por casi un cuarto de siglo. Aún en 2003 se podían observar en sus calles los rieles que sirvieron a la ciudad, disputándose con Matanzas el ser la última en cesar el servicio tranviario en Cuba.





TRES VEHÍCULOS PAPALES DE MARCA PEUGEOT

POR IGNACIO M. REYES FANDIÑO
FOTOS: SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI

EN DICIEMBRE DE 2019 AL MUSEO DEL AUTOMÓVIL DE LA OFICINA DEL HISTORIADOR FUERON DONADOS TRES VEHÍCULOS PAPALES DE EXACTA SIMILITUD ENTRE SÍ

Los automóviles, preparados en Cuba para la visita del papa Francisco, tienen como base un utilitario de Peugeot conocido como Hoggar. Se trata una camioneta ligera o Pick-Up,

basada a su vez en un modelo lanzado en Brasil para el mercado latinoamericano denominado 207 Compact.

A diferencia de otras ocasiones, los papamóviles utilizados no poseen un diseño basado en la seguridad o el lujo. Quien recuerde imágenes de visitas anteriores recordará el imponente Mercedes-Benz clase ML en el que fue transportado Benedicto XVI. A diferencia de un vehículo de semejantes prestaciones y precio, el papa Francisco utilizó automóviles Peugeot de precio bajo con un diseño más bien espartano y condiciones de seguridad básicas. Aparte del domo de plexiglás que recubre la zona reservada para el distinguido pasajero, el vehículo no posee otra medida de protección. Solo se exceptúa la ventanilla trasera de la cabina, retirada para optimizar la comunicación entre el conductor y el compartimento trasero, ocupado por el papa y dos agentes encargados de su seguridad personal.

Para muchos resulta curioso que sean tres vehículos de exacta similitud. Ello se debe a que fueron destinados a cada una de las ciudades que Su Santidad visitó en septiembre de 2015: La Habana, Santiago de Cuba y Holguín. Dada la brevedad de la visita y la larga distancia a recorrer, se tomó la alternativa de que se enviase un vehículo a cada una de estas ciudades.

Respecto a la marca de los vehículos, la firma francesa ha establecido sucursales en América Latina con el objetivo de fabricar modelos para este mercado. Los automóviles suelen ser más baratos que los fabricados en Europa y, en algunos casos, no cumplen con los protocolos de seguridad de la Unión Europea. De cualquier modo, el prestigio de la insignia del león rampante es innegable respecto a la calidad de estos modelos en específico.

Peugeot es uno de los más antiguos fabricantes de automóviles de la historia y su tradición como familia de industriales se remonta a varios siglos. Comienza a aparecer en la historia como fabricante de piezas de calderas. Su negocio en la fabricación de miriñaques fue de tal éxito que se llegó a afirmar que todas las

mujeres europeas usaban miriñaques de Peugeot. A fines del siglo XIX la familia obtuvo gran éxito en la producción y venta de bicicletas.

El padre de la tradición de la marca como fabricante de automóviles fue Armand Peugeot. Su capacidad llegó a situar los vehículos que produjo en las carreras de la época, las cuales le hicieron ganar prestigio entre los aficionados y pilotos. El Bebe Peugeot fue entonces para los grandes públicos y con un éxito similar al obtenido por el Model T de Henry Ford en Estados Unidos.

La marca ha estado presente desde los años heroicos del automóvil hasta nuestros días. Dentro de su larga trayectoria, además del Bebe, ha producido hitos del automovilismo europeo, como el modelo 202 provisto, quizá por primera vez en la historia, de un techo metálico retráctil y uno de los más audaces diseños estilo Art Deco generados en el continente.

De gran popularidad fueron sus berlinas de las décadas de 1950 y 1960, con carrocerías diseñadas por destacados estilistas como Pinin Farina. Historias recientes dentro del mundo deportivo sitúan modelos como el 405 y el 206 como competidores muy respetados dentro de los rallies. La celebridad de Peugeot es realmente indiscutible y existe mucha variedad de hechos respecto a su historia. Sin embargo, excepto nuestros tres ejemplares, resulta muy poco probable que existan otros papamóviles que lleven su emblema.



PACKARD

*el auto americano
de lujo más caro*



POR WILLY HIERRO ALLEN

FUE EL AUTOMÓVIL DE LUJO PREFERIDO POR LOS RICOS DE EE. UU. Y EL MUNDO EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX. SU GRAN FIABILIDAD Y ACABADOS LE PERMITÍAN ALTOS PRECIOS DE VENTA. COMPETÍA CON ROLL-ROYCE Y MERCEDES-BENZ

El ingeniero norteamericano James Ward Packard, su hermano William y su socio George Lewis Weiss fundaron, allá por 1899, un taller y fábrica de automóviles en la ciudad de Warren, Ohio. James creía ser capaz de construir un carruaje sin caballos en su sede de Dana Street Northeast N.º 408. El primer Packard salió el 6 de noviembre de 1899.

El millonario Henry Bourne Joy, miembro de una de las familias más ricas y antiguas de Detroit, compró uno de los 400 Packard fabricados en Ohio y dicen que quedó impresionado por su fiabilidad, tan es así que visitó a los Packard y les propuso negociar. Muy pronto, Joy reclutó un buen número de inversionistas.

De esta forma, el grupo de inversores refinanció y nombró la fábrica como New York and Ohio Automobile Company, el 2 de octubre de 1902.

Esta nueva compañía tenía a James Packard como presidente y a Henry Bourne Joy como gerente general. Y el 13 de octubre de 1902, finalmente se llamó Packard Motor Car Company.

La Marca

Se mantuvo en el mercado 56 años (1902-1958). Los dos primeros tercios con excelentes resultados, pero después de la II Guerra Mundial, la marca se hizo vieja y desfasada frente a otras entonces en auge.

Packard se caracterizó en la primera mitad del siglo XX por su fiabilidad, calidad y altos precios. Mientras Black de Black Motor Company vendía a tan solo \$ 375 el roadster

Gale Model A, la de Western Tool Works costaba \$ 500, el Oldsmobile Runabout se vendía por \$ 650 y el Cole 30 a \$ 1500 en EE. UU., el Packard se concentró en los autos de lujo con precios a partir de 2600 dólares. La marca desarrolló seguidores y compradores adinerados tanto en EE. UU. como en el extranjero.

En 1928 Packard operaba en mercados de 61 países. Ya la marca tenía un eslogan: «pregúntele al hombre que tiene uno». Entre los años 1924 y 1930, la Packard también fue la marca de lujo más vendida. En la década del 20, exportó más automóviles que cualquier otro de su clase y precio. Y en la del 30, vendió en el extranjero casi el doble de lo que cualquier otra marca había vendido con un precio superior a \$ 2000. Para 1931, la familia real de Japón tenía en uso diez Packard.

Con vistas a palear la Gran Depresión, Packard dividió su producción en autos Senior (lujo) y Junior (populares) con precios bien diferenciados.



Se produjeron diez veces más Junior que Senior. Los Junior se fabricaron hasta 1937. Ni a Cadillac (General Motor) ni a Lincoln (Ford), apoyados en dos grandes corporaciones, les iba mejor. Packard seguía dominando el nicho de autos de lujo.

Pero entre 1941 y 1945, Packard dejó la fabricación de autos para producir elementos bélicos. Al finalizar la guerra, sacaba modelos

antiguos, ya viejos, al tiempo que la competencia disponía de nuevos modelos. Aún encontrándose en una sólida situación financiera, era el principio del fin. No hubo un nuevo modelo Packard hasta 1951. El diseño elegido fue el de tipo «bañera». Para unos era elegante porque mezclaba lo clásico con lo moderno; otros lo llamaban el «elefante preñado».

Aunque los Packard de principios de la de 1950 se construyeron siguiendo su antigua tradición con la artesanía y los mejores materiales, no todo les fue bien. Y la corona de Packard como «el rey del mercado de automóviles de lujo» fue a manos de Cadillac, una marca de lujo en

ascenso. Packard cesa su producción, finalmente, el 13 de julio de 1958.

El Logotipo

La identidad visual de Packard tenía diferentes formas de presentación, pero siempre basada en un escudo elegante y ornamentado en una paleta de colores tradicionales. Es un medallón ovalado, vertical con fondo negro y un elegante marco plateado con viñetas. Puede incluir el nombre de la marca, escrita en letras modernas debajo.

La marca denominativa tenía dos colores: rojo o negro. Otra versión es la que presentaba un escudo de color burdeos y oro, con un pájaro dorado colocado sobre un fondo azul cielo dentro de una insignia circular con un marco rojo ancho, donde están las letras del nombre en caja alta.

En cuanto a la parte trasera de los autos Packard, generalmente estaban decorados con una elegante marca plateada escrita, con solo

la primera letra en alta y personalizada. Hay otras letras conectadas a través de líneas horizontales en la parte inferior. También había una insignia más moderna, que se utilizó durante los años finales de la empresa, antes de su fusión con Studebaker. Era un emblema geométrico minimalista, con un hexágono rojo oscuro con una textura lisa y sólida.

La primera aparición del adorno de capó Packard «Goddess of Speed» (Diosa de la Velocidad) apareció, por primera vez, en 1925 en el modelo Single Ocho y muy pronto en todos los Packard. Al propio tiempo, el Cormorán o Cisne comenzó a usarse en la década de 1930.

+ MOTOR
+ motor



A TRAVÉS DE LA SÉPTIMA MARAVILLA DE LA INGENIERÍA CIVIL CUBANA

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

VIAJAR DE GUANTÁNAMO HASTA BARACOA RESULTA SIEMPRE, SIN DUDAS, UNA EXPERIENCIA INOLVIDABLE

La ruta Guantánamo-Baracoa puede resultar de gran atractivo si pensamos en la historia que nos remonta a la fundación de nuestras primeras villas. Quizás sea hasta una meta visitar el punto más oriental de la Isla. Sin embargo, su encanto va mucho más allá. Y es que existe una vía que permite contemplar la espectacularidad

de un paisaje desértico-costero, primero, y, más adelante, el de selva tropical: el Viaducto de La Farola, inaugurado en 1965.

La más reciente de las siete maravillas de la ingeniería cubana constituye el más importante y directo enlace por tierra desde Guantánamo hasta Baracoa, el municipio cubano más montañoso. Otras rutas resultan demasiado extensas o implican peligrosas complicaciones a causa del estado constructivo de la vía, las condiciones climáticas y seguridad. Para su construcción, se emplearon técnicas muy novedosas que salvaguardaban la fortaleza de la roca e impedían posibles deslizamientos en un trazado que solo tropezaba con un obstáculo de 6 km en la loma La Farola.



Al salir de Guantánamo, la ruta toma dirección sureste, pasa cerca del fondo de la bahía camino a Yateritas. Cerca del litoral, atraviesa por Tortuguilla, el Naranjo, Baitiquirí, San Antonio del Sur, Cardonal, Macambo, Yacabo Abajo, El Salado e Imías hasta Cajobabo. Gira entonces hacia el norte, cruza la sierra por el paso de La Farola y penetra los caseríos de Sabaneta, Sabanilla, El Laurel, Los Hoyos, La Púa, Jobo Dulce y Cabacú hasta alcanzar a Baracoa.

La carretera de hormigón se sostiene en el aire a 450 m sobre el nivel del mar y tiene una longitud de 6 km que recorren la montaña La

Farola. Posee 6 m de ancho y, en los lugares donde el terraplén no daba el ancho, se levanta un viaducto sobre el precipicio con vigas prefabricadas de hormigón de 40 cm de diámetro, con una cimentación en forma de dado, de 1,2 x 1,2 m y altura variable, sobre pilotes del mismo material. Las complejidades de su ejecución y la importancia que reviste motivaron a que, en febrero de 1997, la Sociedad de Ingeniería Civil de la Unión Nacional de Arquitectos e Ingenieros de la Construcción de Cuba (UNAICC) lo incluyera entre las Siete maravillas de la ingeniería civil cubana.

Las fuertes y frecuentes lluvias, además de los peligrosos derrumbes ocasionales y parciales que se producen en algunas de sus pendientes, exigen un mayor cuidado al transitarlo. Asimismo, sus apretadas y muy recurrentes curvas, las mismas que le hacen parecer una serpiente que recorre la montaña, con grandes declives y al borde

de los precipicios, resultan en extremo peligrosas para conductores no avezados o poco conocedores de la zona.

El Viaducto de La Farola abre las puertas de Baracoa al mundo para apreciar su belleza, su historia, su tradición, su paisaje y su cultura. «Esta obra, que es de muchos, va bien ganada la condición de Monumento Nacional, pero La Farola es mucho más que el viaducto, es un monumento a la inteligencia y al valor humanos, a la armonía del hombre y la naturaleza».



DACIA

SURFEA LA CRISIS

POR ARIEL B. COYA

LA MARCA LOWCOST DEL GRUPO RENAULT LOGRÓ UN CRECIMIENTO DE SUS VENTAS EN EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO, PESE A LA COMPLICADA SITUACIÓN QUE VIVE EL SECTOR

Contra viento y marea, en un mercado a la baja desde antes de que empezara 2022, Dacia ha logrado lo impensado: esquivar los golpes de una crisis que afecta al sector y ver crecer sus ventas globales un 5,9 % en el primer semestre del año, con 277 785 nuevas matriculaciones entre enero y junio. Ese desempeño se debe, en buena medida, al nuevo Dacia Sandero, con 112 000 unidades vendidas (+1,8 % frente al primer semestre de 2021), y al Dacia Duster, con 99 000 entregas (+5,5 % comparado con el mismo periodo del año anterior).

No hay que perder de vista que el Dacia Sandero, con sus versiones Stepway incluidas, descuella como el modelo más vendido a particulares en Europa desde 2017; mientras que el todoterreno Duster se consolida como el SUV de mejores ventas en el Viejo Continente por cuarto año consecutivo. Asimismo, el Dacia Spring —el eléctrico más barato en varios países— y el nuevo Jogger están teniendo una acogida alentadora, con ventas a clientes europeos que superan de forma combinada las 40 000 unidades en lo que va de año.

Parece impensable, como decíamos, pero Dacia no solo ha conseguido mantener fiel a sus clientes (el 64 % repite), sino sumar a muchos nuevos. Y es que el 76 % de sus compradores en 2022 tenían antes un vehículo de otra marca, según explica la compañía.

¿La receta de su éxito? Los precios. En un mercado en el que los nuevos modelos no dejan de subir en gama y los precios de los autos también suben, no son pocos los que se han volteado a Dacia por sus tarifas asequibles. La marca rumana vende coches nuevos a precios de segunda mano, gracias a una concepción orientada a contener los costes con una tecnología más que rentabilizada por Renault, sin renunciar a los equipamientos y prestaciones que la mayoría desea.





MERCEDES: PIONERA, INNOVADORA, ILUSTRE SIEMPRE



POR JORGE ESTÉNGER WONG

MERCEDES BENZ ES PIONERA Y LÍDER DE LA INDUSTRIA. AHORA, ANTE EL RETO DE MIGRAR A UNA MOVILIDAD ELÉCTRICA, SIN EMISIONES, VEMOS LAS PRIMERAS RESPUESTAS

A inicios de año, Mercedes-Benz presentó su revulsiva tecnología en autos eléctricos. Lo hizo con el VISION EQXX, un prototipo conceptual que «es como imaginamos el futuro de los coches eléctricos», según Ola Källenius, CEO de Daimler AG y Mercedes-Benz AG.

Desarrollado desde cero durante dieciocho meses, el VISION EQXX no es solo un prototipo, sino un programa destinado a generar nuevos procesos e innovaciones para su adopción en los próximos vehículos eléctricos.

El núcleo de todo el programa es el tren motriz EV de próxima generación, que incluye una innovadora tecnología de baterías, la cual entrará en producción en 2024. La marca de la estrella espera estar en capacidad de asegurar hasta 1000 km de autonomía con una sola carga.

Hoy, los primeros destellos de este programa se ofrecen en el Clase EQG, versión eléctrica del icónico Clase G. Su nuevo paquete de baterías logra una notable densidad de energía, cercana a los 400 Wh, con un 50 % menos de volumen y 30 % menos de peso al existente en otros modelos de la marca.

En el Clase EQG se ha comenzado a utilizar una innovadora tecnología de la compañía Sila, de la cual Mercedes es inversora, y que consiste en baterías dotadas con ánodos de silicio. Los ánodos de silicio permiten

crear baterías con mayor densidad energética, menos voluminosas y más ligeras.

Mercedes-Benz asegura que estas baterías permitirán una densidad energética entre 20 a 40 % superior con respecto a sus baterías actuales, llegando a una densidad de 800 Wh/L, a nivel de celda. Así, en el EQXX se logró un consumo de energía inferior a 10 kWh por 100 km. De acuerdo con Mercedes-Benz, esta cifra es comparable a 1 L/100 km, en autos de combustión.

Como complemento, el EQXX tiene paneles solares ultrafinos en el techo, para proporcionar energía al sistema, añadiendo hasta 25 km

de autonomía. Gracias a ello, el nuevo tren motriz eléctrico ofrece un 95 % de eficiencia, lo que significa que hasta el 95 % de la energía de la batería termina en las ruedas. Señores, en los motores de combustión esa cota, en muchos casos, ronda el 50 % de la potencia.

Lo mejor del programa del Vision EQXX es que ya está siendo llevado a la producción. El Clase EQG es el primer ejemplo de ello y las estadísticas del resto de los modelos eléctricos son alentadoras, pues comienzan a ser rentables de producir. Es el caso del Mercedes-Benz EQE, versión eléctrica del Clase E, la cual ya es tan rentable como su análogo de combustión. De hecho, la marca afirma que producir el EQE deja prácticamente el mismo margen de utilidades que su buque insignia: el Mercedes-Benz Clase S.

Pronto volveremos con más del programa del Vision EQXX, el cual marca el camino de la transformación de Mercedes-Benz en una empresa totalmente eléctrica y basada en software.

¿CÓMO CONSERVAR LA PINTURA de tu auto como la del primer día?

POR ROSABEL LÓPEZ GONZÁLEZ



1 NO DEJAR EL AUTO FUERA DEL GARAJE

Siempre que sea posible, guardarlo en un lugar bajo techo, protegido de los fenómenos meteorológicos, los rayos ultravioletas y el sereno. Es aconsejable observar siempre que no existan tuberías en el techo. Muchos garajes situados en los sótanos de los edificios tienen conductos defectuosos y el goteo constante sobre el auto puede provocar una mancha compleja de retirar.



2 LAVAR EL VEHÍCULO MENSUALMENTE

La limpieza es primordial para mantener el brillo del primer día. El uso diario provoca que se acumulen excrementos de aves y restos de insectos, aceites y gasolina. Si prolongamos la limpieza con estas impurezas, se corre el riesgo de disminuir la durabilidad de la pintura. El proceso de lavado sería más conveniente hacerlo con los productos y toallas específicas para ello, evitando dañar la superficie.



3 EVITAR LOS PAÑOS SECOS

El ritmo de vida que llevamos muchas veces impide que le apliquemos al vehículo una limpieza como se debe. Recurrir a los paños secos para eliminar las suciedades puede ser la solución en el momento, pero una complejidad a largo plazo. Cuando no se lavan con agua, o al menos paños húmedos, le ocasionamos pequeñas rasgaduras a la pintura que al cabo del tiempo serán llamativas.



5

EVITAR LOS AUTOLAVADOS

Evitar los autolavados. Si bien es una práctica cada vez más común por su rapidez y comodidad, es un proceso agresivo para la pintura del auto. Los cepillos que se utilizan en estos lavaderos se arrastran y golpean provocando pequeñas rasgaduras muy visibles en la exposición al sol.



4 PULIR LA PINTURA

Si ya lo has limpiado con paños secos, te recomendamos pulir el vehículo, pues ayuda a eliminar esas pequeñas rasgaduras e imperfecciones y le devuelve el brillo original. Este proceso recomendamos que sea tratado en talleres especializados donde se utilizan técnicas y herramientas acordes con la obra. De ser necesario y para dar un mejor acabado, se puede aplicar ceras o acrílico.

Al comprar un vehículo, deseamos que siempre esté como el primer día. Nadie quisiera invertir tanto dinero en algo poco duradero. Es cierto que lo más importante es que camine, que sea útil para trasladarnos; pero mantener la carrocería intacta alarga su vida útil.

Una tarea difícil resulta el mantener la pintura del auto. Por ello, le traemos una serie de tips que le ayudarán en esta faena.

Cuida tu auto de las condiciones medioambientales y de los parqueos estrechos donde pueda entrar en contacto con otro vehículo. Sigue estos cinco consejos sencillos y conservarás el brillo y la luminosidad de la pintura por varios años.



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



CUBA:
TRADICIÓN
Y MODERNIDAD

¡VIAJA CON
TAXIS-CUBA!

#CUBAÚNICA

📍 Humboldt No. 2, e/ Marina y Hospital, Centro Habana, La Habana, Cuba
☎ +53 7 7873 5703 / 05 | 🌐 www.taxiscuba.cu | ✉ comercial@taxiscuba.cu
📘 Taxis-Cuba-Empresarial | 🐦 @TaxisCuba_cu | 📷 @empresataxiscuba | 📺 Empresa Taxis-Cuba



La utilidad del índice de VISCOSIDAD del LUBRICANTE

POR ALEXIS VEGA

SIEMPRE QUE BUSCAMOS INFORMACIÓN TÉCNICA SOBRE NUESTRO ACEITE DE MOTOR, NOS CONCENTRAMOS EN LA VISCOSIDAD PORQUE ES SU PROPIEDAD MÁS IMPORTANTE. SIN EMBARGO, APARECEN OTRAS QUE BRINDAN INFORMACIÓN VALIOSA Y MUCHAS VECES LAS PASAMOS POR ALTO, COMO EL ÍNDICE DE VISCOSIDAD. ¿SABES QUÉ ES O QUÉ UTILIDAD TIENE? HOY TRATAREMOS EL TEMA

La viscosidad nos habla de la resistencia a fluir de un aceite mientras que el índice de viscosidad caracteriza cuánta variación tendrá esta ante fluctuaciones de temperatura. La viscosidad se mide en centipoise (cP) o centistokes (cSt), en dependencia de si es absoluta o cinemática. En las fichas técnicas es habitual manejar esta última. En cambio, el índice de viscosidad (IV) es adimensional, precisamente porque pretende cuantificar un cambio. Mientras más alto sea su valor, menos será el cambio de viscosidad que experimentará el aceite cuando varíe la temperatura y viceversa.

En el arranque del motor se parte de una viscosidad alta; pero cuando la temperatura sube, esta disminuye. ¿Cuánto caerá la viscosidad al pasar de 25°C a 200°C? Quizás no lo sabemos, pero uno desea que caiga lo menos posible para mantener el espesor de película en los pares de fricción. Esto se logra empleando lubricantes con un alto índice de viscosidad.

Los aceites con esta fortaleza se llaman multigrados y son diseñados para trabajar en un amplio rango de temperaturas. Por ejemplo, el grado

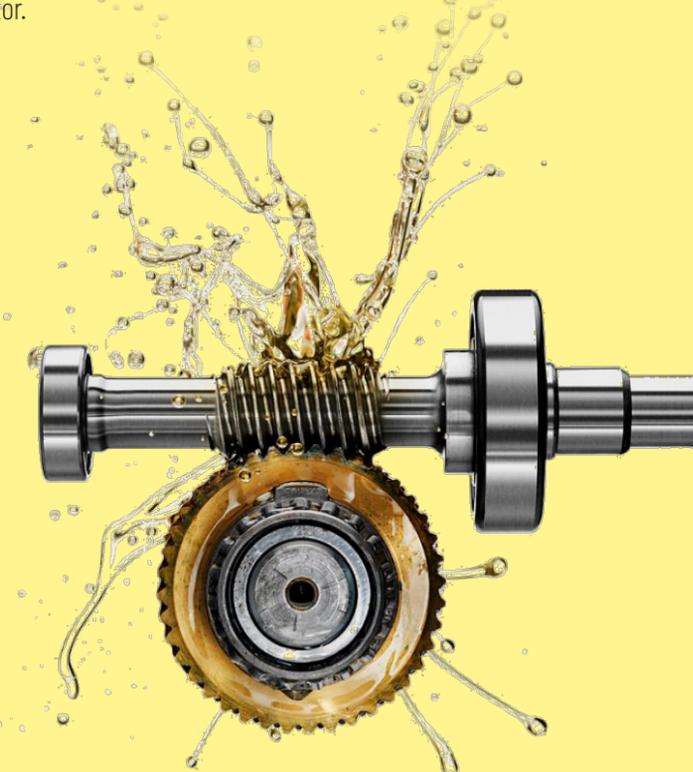
SAE 15W-40 tendrá prestaciones de un SAE 15W en condiciones de invierno (a bajas temperaturas, en el arranque, en frío) y de un SAE 40 en condiciones de verano (en plena explotación).

¿Cómo es esto útil en la práctica? Compararemos al Serie 3-40 (tiene un IV=98) y al Súper Multi 15W-40 (IV=130), ambos de CUBALUB. En una fría mañana de diciembre, cuando arrancamos a 20°C de temperatura ambiente, el Serie 3-40 tiene 600 cSt de viscosidad, mientras que el Súper Multi 15W-40 tiene 300 cSt. ¿Quién fluirá más rápido? ¿Quién protegerá antes? Indiscutiblemente, el 15W-40 garantizará la película con el doble de prontitud. Luego, cuando el motor se calienta, ambos tendrán la misma viscosidad: 15 cSt a 100°C. Pero cuando la temperatura sube hasta 150°C, el Serie 3-40 tendrá 5 cSt y el Súper Multi 15W-40 6 cSt. Es decir, cuando hace falta que la viscosidad se mantenga y no baje mucho, nuevamente el 15W-40 garantizará la mejor película.

¿Cómo logran un valor alto del índice de viscosidad? Empleando aceites Básicos de más calidad (Grupo II, III y IV) y/o añadiendo un tipo de aditivos que existe con ese propósito. Son a base de polímeros que se abren y resisten al flujo cuando sube la temperatura y lo facilita cuando esta baja. Cabe destacar que, si estos

polímeros se cortan por una acción mecánica, el aceite perderá su viscosidad permanentemente, lo cual es peligroso e indeseable.

Como se habrá percatado usted, estuvo desaprovechando información muy útil sobre el valor del índice de viscosidad cuando leía una ficha técnica. Ya sabe que mientras más alto sea, mejor; y que lo óptimo es usar aceites multigrados pues protegen más rápido en el momento del arranque, mantienen el espesor de película cuando hay altas temperaturas, incrementan la eficiencia energética, y la vida útil del lubricante y de su motor.





CONTINENTAL

fabrica neumáticos a partir de botellas plásticas recicladas

POR WILLY HIERRO ALLEN

CONTINENTAL HACE UN IMPORTANTE APOORTE AL TRANSPORTE AUTOMOTOR PARA MEJORAR LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL CON SU TECNOLOGÍA ContiRE.Tex

En abril de este año, la firma alemana Continental AG, el cuarto fabricante de neumáticos a nivel mundial y con más de siglo y medio de experiencia, comenzó la producción en serie de la llamada tecnología ContiRe.Tex, que sustituye por completo al poliéster convencional de la carcasa del neumático. Pero ¿por qué no usar tal poliéster?

El poliéster convencional es una fibra sintética a base de petróleo, recurso no renovable que consume mucho carbono. Cada año se utilizan más de 70 millones de barriles de petróleo para fabricar dicho poliéster clasificado como

producto no biodegradable; o sea, que persistirá en todo el ecosistema. Se presume que lo fabricado con poliéster convencional es, ahora mismo, la mayor fuente de contaminación microplástica de océanos, lagos y ríos.

La tecnología del reciclaje de botellas de PET (tereftalato de polietileno) para fabricar neumáticos ha sido desarrollada conjuntamente entre Continental y el especialista en fibras OTIZ. El reprocesamiento para las altas exigencias mecánicas en la construcción de neumáticos se realiza (con esta tecnología) sin ningún paso químico intermedio y la materia prima secundaria tiene la misma calidad que el PET normal. De



ContiRe.Tex estará disponible en dimensiones seleccionadas de los siguientes neumáticos:

- AllSeasonContact™
- EcoContact™ 6
- PremiumContact™ 6



esta manera, Continental sigue apostando a favor del medio ambiente e incorpora el uso del poliéster reprocesado a partir de este año. El nuevo hilo del poliéster sostenible se obtiene mediante un proceso mecánico y tiene que ser funcional para los elevados requisitos de un neumático.

Actualmente, el fabricante ofrece tres modelos en cinco dimensiones, cada uno con poliéster hecho de botellas de PET recicladas: los neumáticos de verano PremiumContact 6,

EcoContact 6 y el de todo tiempo AllSeasonContact. Continental presentó la tecnología ContiRe.Tex, por primera vez, en septiembre de 2021.

Esta tecnología es mucho más eficiente que otros métodos estándares para transformar estas populares botellas en hilos de poliéster de alto rendimiento. Las botellas utilizadas proceden exclusivamente de regiones sin circuito cerrado de reciclaje.

Un juego de neumáticos estándar para un auto modelo turismo utiliza el material de unas 40 botellas de PET recicladas. Los neumáticos con esta tecnología llevan su propio sello en el flanco que los identifica (CRM: contiene material reciclado).

EL CORREDOR DEL ACANTILADO

POR AMPARO LÓPEZ REGO

DEL TÚNEL DE GUOLIANG, EN CHINA, SE DICE QUE ES UNA DE LAS CARRETERAS MÁS PELIGROSAS DEL MUNDO, CONSTRUIDA EN Y A TRAVÉS DE LA LADERA DE UNA MONTAÑA

El Túnel de Guoliang es, sin duda alguna, un monumento a empuje y tenacidad del hombre; a su espíritu de supervivencia, conquista y superación. Un camino que se yergue en la majestuosidad de un panorama surrealista, amplifica los miedos y no admite equivocaciones.

Los sorprendentes acantilados de las montañas Taihang, en la provincia de Henan, China Central, acogen esta sorprendente y titánica obra de ingeniería, un corredor socavado en la montaña al borde de altos precipicios, una senda a través de pura roca para proporcionar acceso a un pueblo en la cumbre: el pueblo de Guoliang.

La villa de Guoliang, con su pequeña población, se yergue a más de 1000 m por encima del suelo, rodeada de picos de montañas. Conocido como «pueblo de piedra», destaca por sus construcciones levantadas con peñascos irregulares: casas antiguas, muros de los patios, corrales para pollos, pocilgas para cerdos, mesas, bancos... los visitantes quedan maravillados ante un estilo de vida rústico donde lo simple campea.

Medio siglo atrás, 750 escalones tallados en piedra que cargan ya más de 600 años eran la única vía para entrar o salir de Guoliang; pedregales que simbolizaban pobreza son hoy evidencia de la historia de la villa. El empinado tramo, conocido como «Escalera al Cielo», acarrea innumerables riesgos, incluso para los aldeanos más ágiles. ¿Qué decir entonces de los que enfrentaban los niños? Asistir a la única escuela disponible, que yacía a los pies del abismo, se convertía en una aventura temeraria y hasta fatal.

De tal suerte, en 1972, trece lugareños, después de vender cabras y cultivos para recaudar fondos, empuñaron martillos y otras herramientas manuales y, con una firmeza y audacia que van hasta lo inimaginable, bajo la guía de un aldeano de nombre Shen Mingxin, sin equipos eléctricos ni maquinarias adecuadas, comenzaron a golpear y ahuecar la montaña. El túnel progresaba lentamente. En las fases más difíciles, les tomaba tres días adelantar un metro. Por cinco años, en los cuales perecieron algunos trabajadores y otros se lesionaron, la mole de piedra fue trepanada y el túnel adquirió forma. Finalmente, el 1.º de mayo de 1977 se abrió al tráfico.

Cinco años, 4000 martillos, 12 t de acero, una cantidad tremenda de cinceles y, tristemente, algunas vidas reclamó la conquista del hercúleo propósito: el túnel de Guoliang, uno de los más famosos del mundo, «la carretera que no tolera errores», como muchos la llaman.

El túnel

Cuentan que es impresionante y asusta. Nos referimos a una vía de 1,2 km de largo y 4 m de ancho. Un solo desliz al conducir por él las tiene todas para ser letal.

Su silueta zigzagueante, con 30 ventanas abiertas al abismo, bordea precipicios, y eso, de por sí, paraliza a cualquiera. De otra, están sus acentuadas y ciegas curvas y contracurvas que no permiten al chofer divisar qué espera a la vuelta, al punto de que algunos afirman ver sus nudillos tornarse blancos de tan fuerte sujetar el timón.

Por si fuese poco, agréguele al reto los cambios de iluminación entre espacios cubiertos y abiertos. Hay que transitar despacio, con los faros encendidos sin importar la hora, y tocar la bocina con sistematicidad. ¡Ah! y todo el tiempo desplegando la paciencia de un monje.

La mayoría de los percances en el túnel, algunos funestos, son causados principalmente por descuidos del viajero, por subestimar la dificultad de la carretera. Una falta, aun la más pequeña, puede poner en juego la vida.

Atracción turística

El túnel de Guoliang es una ruta extremadamente pintoresca y un destino clave en el mapa turístico chino.

El paso gira, gira y se retuerce mientras franquea trechos inconcebibles. Sus paredes muestran una diversidad increíble de formas: algunas se exhiben ordenadas y planas; mientras otras lo hacen con una textura totalmente desigual. Los espacios abiertos son ventanas a panoramas alucinantes.

Si bien para los residentes en Guoliang la villa ha adquirido demasiada notoriedad, no es menos cierto que las ganancias que aporta el turismo han permitido la prosperidad de la zona. Ahora hay hoteles, puentes, y otras nuevas edificaciones que facilitan recorrer el área a los excursionistas. No obstante, es necesario chequear siempre con anticipación si el camino está abierto al tránsito.

El túnel recibe autos, ómnibus —aunque los autobuses con destino a la villa son escasos— y caminantes.

Guoliang, su túnel y su entorno han sido utilizados como lugar de rodaje para películas y series televisivas; y es que con seductores accidentes geográficos, pasmosas vistas, y lo interesante de sus tradiciones e historia, regala una atmósfera ideal para soltar la imaginación y desencadenar emociones. De hecho, Guoliang acapara el puesto N.º 1 en China para filmar cine y televisión, e inspira proyectos de pintura y fotografía de muchas academias de arte y organizaciones culturales.

En opinión de muchos, el túnel de Guoliang es el segundo camino más peligroso del mundo —afirman que el Camino de la Muerte, en Bolivia, es todavía más mortífero. Comoquiera, el de Guoliang arrebató el aliento y, sin discusión, demanda el respeto continuo al valor de aquellos trece villareños que, hace 50 años, arrancando entrañas de piedra, abrieron paso.



Remolcador portuario. Pinales del siglo XIX



De la **MINIATURA** a la marina, y de **VUELTA** a la **ESCALA**

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

FOTOS: CORTESÍA DE OCTAVIO CÉSPEDES CALAÑA

DESDE PEQUEÑO, SU PADRE LE COMPRABA MODELOS DE BARCOS PARA ARMAR VELEROS DE GUERRA. HOY, CAPITÁN DE MARINA JUBILADO, SE APASIONA POR LA CREACIÓN DE NAVÍOS A ESCALA

Un aproximado de 30 modelos cuenta la creación de barcos a escala de Octavio Céspedes Calaña, capitán de marina jubilado y colaborador de la revista *Mar y Pesca*, justamente en la sección de modelismo. Desde los cinco o seis años comenzó a apasionarse por este mundo y aún hoy lo disfruta a lo grande.

«Mis creaciones siguen una línea general: son réplicas de naves que existieron, especialmente en los albores de la navegación. La inspiración surge cuando veo fotos, grabados o maquetas que me agradan. Bueno, también cuando tengo los materiales para hacerlas».

Y es que para Octavio cada creación tiene un significado simbólico. Si para muchos son meros juguetes o simples ornamentos que llegan a ser fáciles de comercializar por el nivel de detalles y la calidad de la obra, para él «constituyen pequeños dioramas de buques o embarcaciones que tuvieron determinada notoriedad o fueron famosos, como es el caso de uno de los más reproducidos, el malogrado *Titanic*».

El proceso creativo le es entonces muy gratificante. Primero, se construye una idea mental de lo que quiere lograr. Y con la mayor seguridad asevera «eso no es complejo, pues he sido marino desde los 16 años y navegué mucho en varios tipos de barcos. Sé dónde va cada cosa». Lo segundo es calcular los materiales necesarios. «En mi caso, sustituir lo usual por algo parecido. Lamentablemente en Cuba no hay comercios dedicados a la venta de útiles para modelismo. Todo hay que hacerlo con material reciclado. Lo mismo con los pegamentos, pinturas y acabados». Yo me atrevería a opinar que la inventiva y la creatividad ingeniosa se incorporan como elementos esenciales y de realce. Por último, qué destino tiene el modelo terminado. «Varía: puede ser para exponer; para regalarlo, como sucede a menudo; o simplemente para mí, para disfrutarlo».

En cuanto a la escala, aunque prefiere las pequeñas y miniaturizar, depende de la información disponible. Si hay planos, perfecto. Si solo hay fotos antiguas o grabados, hay que





sacar bastantes cálculos para que el resultado sea creíble.

Todo un experto, del mar y del arte de lo pequeño. Y como experto resulta voz autorizada para ofrecer consejos útiles a los modelistas noveles, y hasta a los más experimentados.

«Desde el 2015 comencé a escribir para *Mar y Pesca*, no solamente sobre modelismo, sino de otros temas de interés marítimo. Me ayudó mucho en los temas de redacción y organizar las ideas. Pero la fuente de intercambio es con reuniones periódicas de modelistas (de todo tipo) que auspicia el museo de Arqueología de la Oficina del Historiador. Ahí coinciden los creadores dedicados a temas navales, aeronáuticos, ferroviarios, autos, edificios, y más». Uno de los infortunios de la pandemia ha sido la limitación de estos encuentros, pero se irán reanudando de manera paulatina.

Cual defensor a ultranza de su vocación, considera que su mayor logro radica en que los modelos que han salido de sus manos sean apreciados por muchas personas, sobre todo niños y jóvenes, que desconocen por completo

que existe esta mezcla de arte y entretenimiento o hobby. Un experto que cree prudente aclarar que lo que hace es modelismo estático (dioramas). «La otra variante del modelismo se denomina "dinámico", pues sus piezas son capaces de navegar y hacer maniobras en lagos, estanques o el mar. Sus cultores se reúnen periódicamente para disfrutar de sus naves, aunque también participan en exposiciones y encuentros».

A futuro, prevé seguir con su afición, mientras la salud lo permita. De igual manera, pretende continuar ofreciendo consejos y sugerencias a los que inician, por lo que constantemente anota ideas o experiencias a modo de borrador. No caben dudas de su valía y sapiencia. *Excelencias del Motor* agradece sobremanera la oportunidad.



DEPORTES





KARTING CUBANO

regresó a la pista y despide el verano caliente

TEXTO Y FOTOS: SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI

TRAS UNA PEQUEÑA PAUSA POR LA ESTIVAL TEMPORADA, LA INSTALACIÓN INSIGNIA DEL KARTISMO CUBANO, EL KARTÓDROMO DE COCOMAR, ACOGIÓ LA 6.ª ENTREGA DEL CAMPEONATO NACIONAL DE KARTING COPA COCOMAR CAIMITO 2022

En la clase Pistón Port, el jovencito Oliver Wilson Rodríguez se alzó con el título en la jornada dominical, subiendo al escalón más alto del podio y adjudicándose el primer lugar de la tabla con 53 unidades por delante del experimentado Rolando Cañedo, quien no asistió a esta 6.ª parada del campeonato en

curso y mantiene la segunda posición de la tabla con 50 unidades. Oliver, con su número 46, demostró un excelente pilotaje en una dura batalla.

El novato Pablo Nacianceno, con su kart número 24, le siguió los pasos hasta el segundo escalón en la carrera y victoria en la primera de las dos pruebas pactadas. Javier Chávez «Javielito» y Nacianceno, quienes igualan la tabla con 44 unidades, tendrán una fuerte pelea por el desempate en la próxima válida. El pequeño y experimentado piloto Jorge Luis Díaz, de la barriada de Lisa, también fue de los que «le hizo sombra a Oliver» quedando ahora en el 2.º lugar de la tabla con 52 cartones.

La riña en esta categoría del campeonato nacional de karting 2022 por alzar la corona en la legendaria categoría Pistón Port no se decide. A solo tres carreras para que culmine el campeonato 2022, estos pilotos expulsan toda la adrenalina que llevan dentro.

Y también subió la temperatura en la infantil categoría ICA Junior. El capitalino Fabián González y el hermano menor de «Javielito», Orlando Chávez, de la barriada del Cerro, se disputaron la banderola de cuadros.



TABLA DE POSICIONES

KART	ICA JUNIOR 100cc	TOTAL
02	Fabián González	42
33	Orlando Chávez	38
18	Livandy Rodríguez	21

TABLA DE POSICIONES

KART	ICA JUNIOR 100cc	TOTAL
046	Oliver Wilson Rodríguez	53
90	Jorge Luis Díaz	52
36	Rolando Cañedo	50
9	Javier Chávez	44
24	Pablo Nacianceno	44
97	Julio César Oliva	26
78	Yusuam Díaz	18
49	Cecilio Gallardo	8

TABLA DE POSICIONES

KART	TAG ROTAX 125cc	TOTAL
27	Rubén Cantillo	71
89	Yuself Núñez	69
22	Abel Valdés	51
23	Samir Sarria	39
30	Yusniel Bermúdez	33
5	Pedro Pumarino	22
97	Iván Díaz	22
21	Addiel Simón	18
44	Kiril Milano	13
17	Liván Rodríguez	11
15	Nelson Espinoza	2
77	Suamber Siveiro	2

Chávez subió al escalón más alto del podio y ahora se ubica a solo 5 unidades de Fabián, actual líder de la tabla con 38 unidades, ambos seguidos por el piloto local Livandy Rodríguez.

Para el plato fuerte: «el misil de la Lisa», Rubén Cantillo, experimentado piloto de este deporte, quien se llevó los aplausos en la categoría reina del actual campeonato TAG ROTAX 125 cc. Pisó el pedal a fondo para demostrar una vez más que su máquina «vuela» sobre los 1280 m del trazado artemiseño. Largó desde la última fila con su kart 27 y fue el primero en ondear la banderola de cuadros, arrebatándole el primer puesto de la tabla con 71 puntos al piloto de MCV Comercial, Yuself Núñez, quien subió al segundo escalón y se mantiene firme

en el segundo escaño de la tabla general con 69 unidades, seguido por el legendario Abel Valdés, con 51 unidades para la puntuación general. La medalla bronceada esta vez se quedó en casa, siendo el piloto local Iván Díaz, con su kart 97, quien subió al tercer escaño, en una magnífica actuación. Este piloto del municipio de Caimito pretende escalar en las restantes validas, pero tendrá que desafiar a los pilotos habaneros Pedro Pumarino y Yusnier Bermúdez.

Después de casi dos meses sin acelerar, estos pilotos no se olvidan que la meta es una sola: hacer realidad el sueño de subir a lo más alto del podio y coronarse campeón del karting cubano en 2022. Al culminar esta 6.ª válida, la tabla de puntuaciones aún no se define, pero solo restan 3 pruebas para culminar el actual campeonato y cada vez más los esfuerzos, los retos y las rivalidades emocionan a toda la afición.

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



www.rentcarcuba.com
www.transtur.biz

FERIA INTERNACIONAL
TRANSPORTE
Y LOGÍSTICA

27 - 29
SEPTIEMBRE
RECINTO PABEXPO
LA HABANA
2022



Auspiciado por:

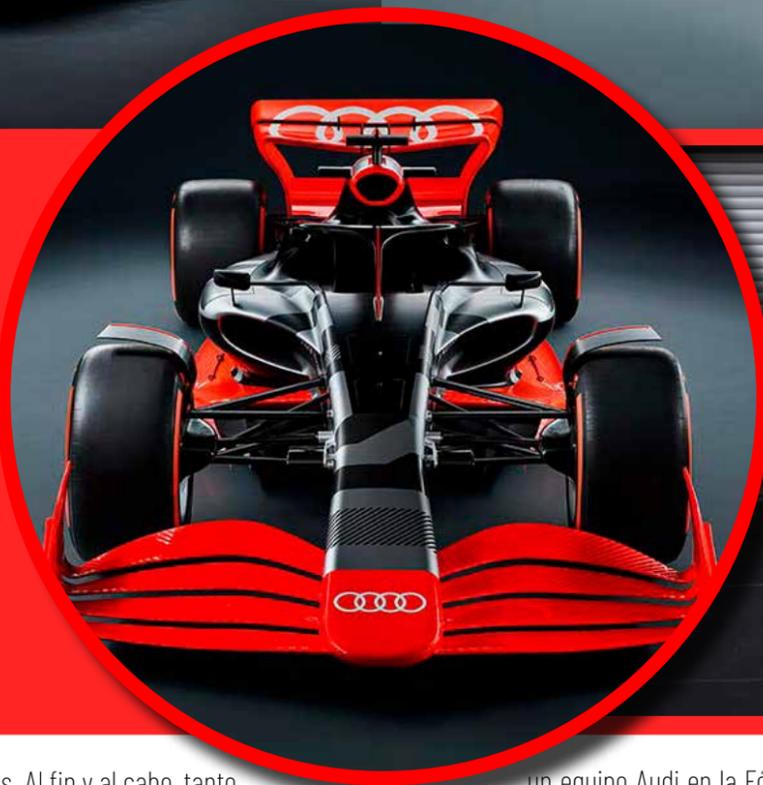


Organizado por:



Patrocinio:
ÁREA DE NEGOCIOS





POR LEO ALLEN

EL INGRESO DE AUDI A LA CATEGORÍA REINA SIGNIFICA QUE EL GRUPO VOLKSWAGEN «VA CON TODO», SI CONSIDERAMOS QUE PORSCHE, TAMBIÉN, YA ESTÁ EN CAMINO

AUDI entrará a la FÓRMULA 1

La noticia de que Audi competirá en la Fórmula 1 por primera vez a partir de 2026 se dio a conocer durante una rueda de prensa en Spa. Markus Duesmann, miembro del Consejo de Audi, ha hecho el anuncio. Estaban presentes, además, el presidente de la FIA, Mohammed Ben Sulayem, quien ha dado la bienvenida a la marca, y Stefano Domenicali, presidente de la F1.

Oliver Hoffman, director de desarrollo técnico de Audi, señaló: «la combinación de alto rendimiento y competición es siempre un motor de innovación y transferencia tecnológica para nuestra industria. Con las reglas nuevas, llega

el momento adecuado para que nos involucremos. Al fin y al cabo, tanto la F1 como Audi persiguen unos claros objetivos de sostenibilidad».

Tras esta noticia, se ha desencadenado una serie de acontecimientos y pronósticos, algunos sin confirmar, otros evidentes, que se irán revelando. Como causa impulsora de la entrada de Audi, la confirmación del nuevo reglamento técnico para los motores, que entrará en vigor, precisamente, en 2026.

La participación de Audi en la Fórmula 1 y la ya conocida (hace más de un año) de Porsche evidencian que el Grupo Volkswagen AG (VAG) llegará a la categoría reina del automovilismo con todo su potencial. «A la vista de los grandes desarrollos tecnológicos hacia la sostenibilidad que propone la Fórmula 1, nosotros queremos estar», dijo el director de desarrollo técnico de Audi, Oliver Hoffman.

Por otra parte, se une una serie de eventos con los cuales, tanto analistas como «videntes», arman el entramado de lo que podría ser

un equipo Audi en la Fórmula 1. En las noticias hay realidades confirmadas y suposiciones. Por ejemplo: «Audi entrará a la Fórmula 1 en la plaza de Alfa-Romeo, que se retira» y, «lo hará a través de la compra del equipo Sauber, el cual deja Alfa-Romeo». Hay confirmación de lo primero, no así de lo segundo.

En cuanto a Sauber, antes de tener a Alfa-Romeo, tenía a BMW, por lo que no es descabellado pensar que albergaría a Audi. Se comenta que ya Audi ha comprado el 75 % de la estructura de Sauber. Audi, que en la práctica comienza de cero, fabricaría su chasis en la factoría Suiza de Hinwil, y su propio motor: un V-6 híbrido, pero diferente al que ya está haciendo Porsche.

Por cierto, es curioso que dos marcas del Grupo VAG desarrollen motores diferentes. Sí, porque Audi y Porsche tendrán proyectos alternativos para sus unidades motrices, aunque es de presumir que, finalmente, terminen por converger en algún punto. Tal vez esta sea una estrategia del Grupo VAG. Habrá que ver.

Por último, recordar que, mientras la entrada de Audi a la F1 ha sido un tanto complicada, no fue así la de Porsche. En el caso de Porsche estuvo claro desde el principio que se asociaría con Red Bull, como motorista, a la salida de Honda. Con Audi no ha sido fácil. Primero lo intentó con McLaren y Zak Brown lo rechazó. Más tarde hubo acercamientos con Williams; sin embargo, terminó siendo Sauber quien acogiera a Audi.

La Fórmula 1 siempre es noticia y, ahora, con el nuevo reglamento, estoy seguro de que habrá muchas más.



Pecco Bagnaia (Ducati) AMENAZA AL CAMPEÓN Quartararo (Yamaha)

TRAS ENCADENAR CUATRO VICTORIAS CONSECUTIVAS, BAGNAIA (DUCATI) SE COLOCA EN SEGUNDO LUGAR, DESPLAZA A ALEIX ESPARGARÓ (APRILIA) Y AMENAZA AL CAMPEÓN

POR LEO ALLEN

Concluido el GP de San Marino, la carrera número 14 de este campeonato 2022, el actual campeón, Fabio Quartararo (Yamaha), continúa como líder de esta temporada, con 211 puntos. Aún atesora 30 por encima de su más cercano perseguidor, el italiano Francisco «Pecco» Bagnaia (Ducati). Pero ¡ojo!, en los últimos cuatro Grandes Premios, Pecco sumó 60 puntos, para contar ahora con 181.

Tercero rueda el español Aleix Espargaró (Aprilia), con 178 puntos, a 3 del segundo y a 33 de la punta. Sin embargo, todavía no hay nada decidido, pues aún faltan seis carreras por celebrarse, en las cuales quedan unos 150 puntos por repartir. Así marcha el podio del Campeonato de Pilotos, con un francés, un italiano y un español en los tres cajones (1, 2 y 3), por ese orden.

En cuanto al Campeonato de Marcas, delante va la italiana Ducati, con 304 puntos, al tiempo que le siguen la también italiana Aprilia, con 279, y la japonesa Yamaha, con 257. Así las cosas, los de Aprilia ruedan 25 puntos detrás de Ducati y 22 delante de Yamaha, mientras esta última va a 47 del puntero. No obstante, hay que tener en cuenta la cantidad de puntos en juego de las cuatro carreras pendientes; y que en los cinco primeros puestos hay tres Ducatis, una Aprilia y una Yamaha.

CAMPEONATO DE PILOTOS

Fabio Quartararo	Francés	Yamaha	211 puntos
Francesco Bagnaia	Italiano	Ducati	181 puntos
Aleix Espargaró	Español	Aprilia	178 puntos
Enea Bastianini	Italiano	Ducati	138 puntos
Johann Zarco	Italiano	Ducati	125 puntos
Jack Miller	Británico	Ducati	123 puntos

CAMPEONATO DE MARCAS

Ducati	Italiana	304 puntos
Aprilia	Italiana	279 puntos
Yamaha	Japonesa	257 puntos
Pramac Racing (Ducati)	Italiana	219 puntos
KTM	Austriaca	205 puntos
Suzuki	Japonesa	178 puntos



EVENTOS





«AMIGOS DE FANGIO»

Llega a la madurez

TEXTO Y FOTOS: NURIA BARBOSA LEÓN

«AMIGOS DE FANGIO»
RETOMA SUS ACOSTUMBRADAS
ACTIVIDADES Y CELEBRA, CON TODO
JÚBILO, SUS 15 AÑOS

La existencia en Cuba de una agrupación para promover la conservación y restauración de autos antiguos cumplió 15 años de existencia este 1.º de julio de 2022. La celebración estuvo encaminada, además, a reiniciar las actividades luego de dos pasivos años en cumplimiento de las medidas de distanciamiento social por el azote de la Covid-19.

Sin embargo, no fueron dos años perdidos. Se realizó el concurso online de autos antiguos y vestuario de época por el aniversario 90 del Hotel Nacional de Cuba, en diciembre de 2020; y con posterioridad, el 25 de diciembre de 2021, el concurso online y exhibición de autos de época en el parque John Lennon, otorgando el Premio Palmares, auspiciado por esa cadena extrahotelera.

El grupo adoptó el nombre de «Amigos de Fangio» para recordar al piloto argentino de Fórmula 1 que corrió en el malecón habanero y fuera objeto de una acción revolucionaria por parte de un comando, en 1958, cuando vino a correr el 2.º Gran Prix de Cuba. En el hecho surgió una gran amistad entre el deportista argentino y los miembros del comando, algo declarado por él a la prensa de la época y corroborado por sus visitas a la Isla al triunfar la Revolución en 1959. «Él siempre los llamó "sus amigos"», afirmó el productor de cine y televisión, Lorenzo Verdecia Espinosa, coordinador del proyecto.

Hoy en Cuba también se conserva una habitación en el hotel Lincoln, ubicado en la céntrica calle Galeano, donde el piloto argentino estuvo hospedado. Además, es recordado en sus aniversarios de natalicio y muerte con diferentes actividades, así lo aseguró Verdecia Espinosa en entrevista exclusiva a *Excelencias del Motor*. Relató que la idea de fundar un proyecto sociocultural con estas características responde a que, por necesidades en la producción audiovisual, se debió buscar vehículos con requisitos específicos para ser utilizados en las diferentes escenografías.

«En marzo de 1996 se hizo la primera convocatoria de autos clásicos y antiguos en Tamarac, con una exhibición para 50 máquinas porque no cabían más en ese parqueo. En mayo hicimos otra convocatoria y se pudo reunir en exhibición 110 autos, lo que resultó ser de gran atracción —dijo—. Para 1997 se hizo la primera vuelta de exhibición Habana-Varadero y luego

Varadero-Habana. Escogimos 40 autos. De ahí fundamos el museo rodante, con sede en el restaurante La Giralda, con actividades un sábado al mes».

En las actividades se promueven las exhibiciones, competencias sanas, juegos de participación, entrega de premios por la conservación de vehículos, entre otras. También se proyectan materiales sobre el automovilismo y se convoca a varios cursos para conductores y mecánicos. «Entregamos premios a los choferes reportados como cumplidores de la seguridad vial por no tener accidentes del tránsito», detalló.

La primera sede del proyecto (patrocinado por la Dirección de Proyectos Culturales Comunitarios de la Unión Nacional de Escritores y Artistas Cubanos, UNEAC) estuvo en el restaurante La Giralda, y para ampliar el espacio se trasladaron hacia el parqueo del hotel Comodoro, en el municipio capitalino de Playa. Por último, tomaron la explanada del Hotel Nacional, en el Vedado, lugar donde se realizaron las competencias del Gran Prix en la década del 50.

«Hemos conocido a personas que conservan sus autos de manera impecable como un museo, a pesar de las dificultades para la compra de piezas de repuesto y la reparación. Sabemos de mecánicos que se comportan como verdaderos artistas y tienen una preparación empírica en el oficio con un desempeño brillante», precisó Verdecia Espinosa.



Del proyecto surgieron otras agrupaciones, de acuerdo con intereses propios, como los clubes de Lada, FIAT, bicicletas Niágara, Whizzer, FIAT polacos y otros: todos con una composición heterogénea y el único requisito de amar la actividad del automotor. Sus miembros ostentan la condición de promotor cultural.

Un espacio para el esparcimiento

Ramón Ventura Rodríguez, fundador de esas peñas, dijo que conoció por otros amigos la fecha y la hora en que se crearía el grupo. Le atrajo, al participar, la relación familiar allí surgida. «Vamos todos, los dueños de autos clásicos, los de motos inglesas, los de LADA, para conversar sobre innovaciones, adquisición de piezas, talleres, mantenimiento y otros temas. Luego generamos las competencias sanas con concursos de participación para estimular la creatividad. Pero todos asistimos con la familia», aseguró.

Dijo, además, que en las competencias se premia a quienes tienen los motores más limpios, el de mejor arranque, el maletero más arreglado, el mejor conservado o el más original. Ninguna de ellas representa riesgo o peligro para los asistentes, algo defendido también por William González Ruiz, otro fundador: «nadie puede imaginar el logro obtenido con la peña. Fuimos creciendo y cada sábado participan más».

Ambos dijeron que las peñas se realizan bajo lluvia, con desbordamiento de mar por entrada de frente frío, con condiciones climatológicas adversas... porque lo más importante resulta reunirse y dialogar en familia. «Contamos con el apoyo del gobierno. En la explanada del Hotel Nacional existió un restaurant que nos apoyó y allí colocamos carteles y losas alegóricas a la peña», aseguró William.

Asimismo, quedó inaugurado, en la plataforma de La Piragua, el Circuito de la Fama, una galería con más de 30 losas de cerámica al aire libre, realizada por el artista de la plástica Otto Álvarez. Una de las losas se le dedicó al piloto argentino Juan Manuel Fangio, en julio de 2007. Le siguieron otras losas de personalidades como Árbol Rodríguez, 2.º Jefe del Comando 26 de Julio; así como Alberto Granado, amigo de Ernesto Guevara; María de los Ángeles Santana, actriz y de las primeras mujeres conductoras de motos en Cuba. También se le obsequió una a la primera mujer con licencia de conducción, Dinora del Real, conductora de

programas de TV, vinculada al automovilismo y a los clubes a nivel mundial.

Ellos coinciden en la necesidad de retomar el espacio en cualquier lugar de La Habana, porque existe una cultura y una identidad hacia la conservación de los autos y las motos clásicas, incluso de medios más recientes como el LADA o el Moskvitch, pero que ya suelen tener más de 40 años en explotación. Hoy están a la espera de una decisión del gobierno provincial para acceder a un espacio físico, pero ya tienen toda la voluntad de asumir las peñas como un proyecto sociocultural necesario para las familias y la sociedad.

OTROS DATOS DE INTERÉS

Actividades Colaterales

- Enero 2019: Premio anual de Autos Clásicos
- Premio IBEROSTAR con la participación de más de 100 autos de época, organizado por el Proyecto Amigos de Fangio
- Reportaje Fotográfico con recorridos por lugares que visitó Fangio en La Habana

Clubes y Coleccionistas del mundo que visitaron la Peña en estos 15 años

- Presidente de la Fundación Fangio: arquitecto Antonio Mandiola
- Directivos del Paseo Fangio de Argentina
- Mario Nieves, presidente Lama Asociación Internacional de Motocicletas
- Museo del Automovilismo EE.UU.
- Asociación de Autos Antiguos EE.UU.
- Club de Harleysta Dinamarca
- Lama México
- Lama Puerto Rico
- Auto Maserati 2010

ACCIONES CULTURALES

- Actuaciones de los grupos de Baile de Tango de Centro Habana y Habana-Tango
- Solistas, pasarelas de modas y actuaciones de graduados de la Escuela Nacional de Arte (ENA)
- Música de las décadas del 50 y 60

AUDIOVISUALES PARA TV Y EL CINE

- *Locura Azul, Los Zafiros*
- *Amor Vertical*
- *Juan de los Muertos*
- *Al compás del Son*
- *Destino prohibido*
- *Adrenalina 360*
- Audiovisuales históricos
- Teleplay de época
- *Agente Secreto*
- Videos Clip musicales





Las JOYAS LEGENDARIAS DE CUBA *se reúnen en Tropicana*



TEXTO Y FOTOS: SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI

LA FAMILIA DE LOS CLÁSICOS DE CUBA
NO DEJA DE EXHIBIR SUS JOYAS

El parqueo del cabaret de las estrellas, Tropicana, una vez más sirvió de colofón para reunir a propietarios, amantes y transeúntes para el disfrute en familia de estos museos rodantes.

Los clubes A lo cubano y Autos Clásicos Británicos hicieron brillar sus joyas rodantes. Ambos encuentros, efectuados durante la temporada estival en Cuba, promueven la pasión por los clásicos y, además, fortalecen la cultura automotriz de la Isla, pues Cuba es uno de los países que más autos antiguos atesora.





Desde LA HABANA hasta MATANZAS en moto eléctrica

TEXTO Y FOTOS: SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI

UNA CARAVANA DE CLUBES DE MOTOS ELÉCTRICAS VIAJÓ DESDE LA HABANA HASTA MATANZAS PARA ENTREGAR AYUDA HUMANITARIA A LOS DAMNIFICADOS POR EL INCENDIO QUE DESTRUYÓ LA BASE DE SUPERTANQUEROS

La caravana largó desde el Cupet ubicado en la rotonda de La Shell, en el municipio habanero de Guanabacoa, con más de 60 motos eléctricas de los clubes MEC, Big Cuba, Motos E-Racing, VIPME, ME, Alto Voltaje y el club de Motos Eléctricas de Matanzas, quienes, en una rodada solidaria, llegaron hasta el centro de evacuación

para las personas damnificadas por el trágico suceso en la Base de Supertanqueros de Matanzas, en la Escuela Formadora de Maestros René Fraga Moreno en la Atenas de Cuba.

Vía Blanca, una de las vías trascendentales de Cuba, acogió a este grupo de valientes. De apoyo, un camión para asistir a cualquiera de los hermanos que presentara algún que otro problema con su moto.

Wander Castillo Gamboa, vicepresidente del club E-Racing, explicó que realizaron una parada en un campismo para recargar las motos y porque a algunos de los participantes se les agotó la batería. Según sus declaraciones, luego de pernoctar en esta instalación, reanudarían la segunda parte de la travesía desde las 5 de la mañana del sábado.

Por su parte, Oscar Muñes Rodríguez, presidente del Club MEC y uno de los promotores de esta iniciativa, expresó a *Excelencias del Motor*: «esta caravana la hacemos del corazón; la hacemos para solidarizar con los damnificados y con el pueblo cubano en general, pues la ayuda entre cubanos que somos es la mejor ayuda y la mejor forma de tender la mano».





PRIMER EVENTO CUBANO DE SLALOM

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS
FOTOS: HENDY COBAS



EL RODEO DEL PARQUE LENIN SE PRESTÓ PARA EL TRAZADO EN EL PRIMER EVENTO CUBANO DE SLALOM. ¿LOS PROTAGONISTAS? LOS 32 CLUBES DE AUTOS Y MOTOS INSCRITOS EN DIRECCIÓN PROVINCIAL DE DEPORTES

El mes de agosto estuvo marcado por el primer evento en Cuba de la categoría Slalom para karting y autos. Organizado por el club Amigos del Motor, contó con la participación de Motos Babetas, Zusuki Club, Car Audi Hector Tuning, Car Audio, Taller ARC, Club Lada de Cuba, además de una representación del Grupo de Trabajo Provincial

para el Deporte a Motor (GTDM) inscrito en la Dirección Provincial de Deportes de La Habana, creado desde el mes de enero del año en curso.

El Slalom es una especialidad donde prima la habilidad sobre la velocidad pura, no pudiéndose superar la media de 40 km/h. Se desarrolla sobre una superficie de asfalto o tierra, que comportará cambios de dirección delimitados por caminos existentes, obstáculos naturales o artificiales, etcétera. Es así que se configuró el trazado en el área que comprende el rodeo del Parque Lenin, en correspondencia con las normas de seguridad exigidas y autorizadas por FIA-CUBA de conjunto con el GTDM.

Muchos fueron los que asistimos a la cita: unos, para confraternizar, tal cual caracteriza cada encuentro entre clubes; otros, sencillamente para deleitarnos con la pasión que profesan por sus máquinas.

¿Ganadores? Claro que *Excelencias del Motor* estuvo tras su huella. Y es que el premio de habilidad y destreza en la pista fue a manos, en las motos, del Club Suzuki ax 100 y 125 con Roberto Reyes Báez como piloto;

y en los autos, del Club de FIAT Polski 126 P con Ramsés Fernández Paneque al timón. Por lo demás, gana la cultura automovilística en Cuba un espacio más para su fomento y sistematización.





MUSEO DEL AUTOMÓVIL

«El Garaje» y clubes de autos y motos rinden homenaje a EUSEBIO LEAL

TEXTO Y FOTOS: LUPE FUENTES

EL PASADO 10 DE SEPTIEMBRE, EL MALECÓN HABANERO SE ENGALANÓ CON MOTOS, AUTOS Y HASTA UNA BICICLETA: TODOS ANTIGUOS. LA CARAVANA TENÍA UN OBJETIVO, CELEBRAR LOS 80 AÑOS DEL NACIMIENTO DEL DR. EUSEBIO LEAL SPENGLER

La Plaza de Armas, por la que tantas veces caminó, donde impartió conferencias y saludó a diario al pueblo, fue el lugar seleccionado por el Museo del Automóvil «El Garaje» para homenajear al Dr. Eusebio Leal Spengler.

El Club de Motos CZ-Jawa y la Casa Club Habana Bikers iniciaron la caravana, seguidos del auto MG-TD 1953 que condujo el Rey Charles III durante su visita a Cuba en el 2019. Le continuaron los autos de los clubes Autos Antiguos A lo Cubano y Autos Clásicos Británicos y Europeos.

El Lic. Ignacio Reyes, director del Museo, resaltó la trayectoria de Eusebio Leal y su vínculo e interés por el patrimonio automotor cubano.

La ocasión fue el espacio, además, para que Lupe Fuentes, presidenta de Autos Clásicos Británicos y Europeos, solicitara a todos los presentes hacer un minuto de silencio por el fallecimiento de la Reina Isabel II.



Más que una alianza, UNA GRAN FAMILIA

TEXTO Y FOTOS: SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI



EL DOMINGO 4 DE SEPTIEMBRE, EL RODEO DEL PARQUE LENIN ACOGIÓ A MÁS DE UN CENTENAR DE MOTOCICLISTAS, QUIENES SE REUNIERON PARA CELEBRAR EL I ENCUENTRO DE CLUBES DE MOTOS ELÉCTRICAS

Varios de los clubes y amantes de las motos eléctricas en general rodaron en coloridas caravanas hasta el rodeo del Parque Lenin para compartir en familia, realizar diversas actividades en la jornada motera y dejar oficialmente inaugurada la Alianza de Clubes de Motos Eléctricas.

Oscar Núñez Rodríguez, presidente del ya conocido Club MEC, comentó a *Excelencias del Motor* que este encuentro de clubes era necesario, ya que son muchos los que se crean en la capital y en otras provincias de la Isla. Con esta alianza de unir a los clubes se fortalece más el movimiento eléctrico en Cuba. Por su parte, Jean Karlet Hernández, presidente del Club Big Cuba, del municipio capitalino de Guanabacoa, comentó sobre la realización de varios encuentros, pero este ha sido un «bum». «La familia de las motos eléctricas crece y con esta alianza nos ayudamos entre hermanos que compartimos la misma pasión».

Javier Martínez, presidente del Club VIPME, aseguró que su club ha crecido muchísimo en integrantes después de la travesía hasta Matanzas, pues esa gran caravana sensibilizó muchos corazones y las ganas de solidarizar crece entre los cubanos.

Son muchos los clubes que existen en la capital, pero la Alianza de Clubes incluye a Club MEC, Club Big Cuba, Club Motos E-Racing, Club VIPME, Club ME, Club Alto Voltaje, Club Big Share, Club Falcon, clubes que

han demostrado una trayectoria firme y con un propósito desde su creación. Asistieron al encuentro, además, los Clubes AMP y el más novel club: Lion Electric.

Se hizo entrega de reconocimientos a varios de los presentes en la caravana hasta Matanzas, entre ellos al equipo *Excelencias del Motor*, por su colaboración y el apoyo en la divulgación masiva de las diversas actividades.

Se prevé que existan más encuentros como estos, pues son actividades necesarias para el intercambio de conocimientos y el disfrute de una pasión que fomenta en Cuba la ecomovilidad.





Guía de servicios

Taxi COOPERATIVA 1
RUTERO



*LA SOCIEDAD TRAZA
NUESTRA RUTA*



MATADERO 116
E/ NUEVA DEL PILAR Y FINAL
CERRO, LA HABANA



**LA SOLUCIÓN
IDEAL
PARA SU auto**

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



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

SUCURSAL EN ESPAÑA: Taller Carrer de Toledo N.º6, 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

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

KAMILLO

Camilo Ernesto Sánchez Martínez

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

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



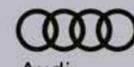
TALLER ESPECIALIZADO



Mercedes-Benz



BMW



Audi



TALLER AUTOMOTRIZ

Gerardo Pedroso González
Reparaciones generales

Tel.: 7830 4604 / 5331 7272

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

NOVEDADES

COOPERATIVA DE SERVICIO AUTOMOTOR

REMOLQUES DE AUTOS CON SKATOLINA
MECÁNICA GENERAL
ELECTRICIDAD AUTOMOTRIZ
TRAMADO DE DIRECCIÓN
PONCHES
AIRE A GOMAS
FREGADO DE AUTOS
ENGRASE
BALANCEO DE NEUMÁTICOS

📍 Santa Catalina Esq. Mayía Rodríguez
Cerro, La Habana, Cuba
☎ (+53) 7640 6851 | 7641 8362
✉ novedades@enet.cu



WENCHIMPORT

Taller automotriz especializado en clima

+53 5284 4546 / +53 5429 4954

Calle 6, entre 100 y 7.ª, Boyeros.

Diagnósticos / Soluciones generales / Mantenimiento / Reparación de compresores

PRODUCCIÓN ESPECIALIZADA
PARA ACTOS Y EVENTOS

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

FAMILIA
HERO
SERIGRAFÍA

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



Oswaldo Hernández Naranjo

✉ email: osva3cu@gmail.com

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

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

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

EKKO TECH

TALLER DE MOTOS ELÉCTRICAS

SERVICIOS

- Montaje y reparación de piezas -
- Reparación de motores, cargadores y cajas reguladoras -
- Defectación - Asesoramiento al cliente -
- Mantenimiento parcial - Mantenimiento especializado -
- Servicio a domicilio -

(+53) 52535040 Avelino Grandal
 ekkotechworkshop@gmail.com

LAZAR MOTOR

Soluciones Mecánicas

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

HENRY AUTO AIR

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

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

(+53) 5 837 8392 • (+53) 5 413 5281 • (+53) 7644 0842
 Morales N.º 130 e/ Finlay y Naranjito, Los Pinos, Arroyo Naranjo, La Habana, Cuba.

Taller BARRIOS-ILEN

SOLUCIONES INTEGRALES PARA DAEWOO TICO

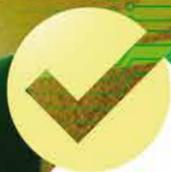
Calle 150 A, e/ 235 y 237, N.º 23515. Bauta. Reparto Yumurí.
 (53)047 37 3939 • (53)5 264 9702 • (53)5 248 2608



Taller de David Electricidad Automotriz

Todo tipo de accesorios

RAPIDEZ, CALIDAD & GARANTÍA



Defección
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 defección y reparación del equipo.

Esto dará como resultado alargar su vida útil y evitar futuras fallas mecánicas o eléctricas en su funcionamiento.



Si desea saber más de TDEA y está interesado en nuestros servicios, visítenos en:

@ 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.

¡Vive una experiencia de compra inolvidable!

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

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

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

¡Y mucho más!



¡Gracias por confiar en MallHabana!



mallhabana

www.mallhabana.com

+34648 613636

contact@mallhabana.com

@MallHabana.Supermercado

EXCELENCIAS DEL MOTOR



FIHAV 2022

XXXVIII edición

Del 14 al 18 de noviembre de 2022 en EXPOCUBA

GRUPO



EXCELENCIAS