

EXCELENCIAS DEL MOTOR 100-D

www.excelenciasdelmotor.com

30  TDEA
AÑOS Servicios de Electricidad Automotriz SRL



18

AUTO MODERNO:
SUV Maserati
Grecale 2023

38

FERROVIARIO:
CR450: el nuevo tren bala
más rápido del mundo

58

HISTORIA:
100 Ediciones de
Excelencias del Motor

112

EVENTO:
Alianza de Clubes arriba a
su primer aniversario

Recorrer la Isla con Taxis Cuba, la experiencia más completa

Desde la oferta de traslados, excursiones y circuitos, hasta servicios especiales para negocios y eventos organizados, Taxis Cuba se mantiene al timón de su flota con un enfoque turístico.

Diez años de experiencia avalan nuestro quehacer como empresa líder de los servicios de taxis en la Isla.

Con profesionalismo y destreza, ponemos a su disposición una variada flota de autos y vehículos con capacidad de hasta 10 personas, desde todas las provincias del país y hacia los principales destinos.

Autos de lujo, clásicos, microbús, jeeps, coco taxis y trenes turísticos, estos últimos en La Habana y Varadero, ofrecen a visitantes foráneos y nacionales las maravillas que hacen de Cuba un destino único.

Nuestros choferes, altamente calificados, no solo te conducirán por las maravillas del lugar, también te acompañarán a descubrirlo. Un viaje al centro de nuestra historia, cultura y tradiciones.

¡La experiencia de viaje más completa!



06 TDEA 30 años de crecimiento y perseverancia



12 AUTOS

Lamborghini Huracán Technica:
El equilibrio perfecto entre potencia
y tecnología

16 El Kia Sportage festeja su adultez

18 SUV Maserati Grecale 2023

22 Škoda Pule el Superb 2024

24 Chevrolet Camaro, un monstruo entre las manos



28 MOTO

Honda C1500 de 2023

30 Vespa Elettrica para rodar por la ciudad

32 Harley-Davidson Electra-Glide



36 CARGA Y PASAJE

A321XLR revoluciona la aviación comercial

38 CR450: el nuevo tren bala más rápido del mundo

42 Nuevo 26.320 6x2 VW Constellation

44 El nuevo crucero más grande del mundo para 2024:
Icon of the Seas



48 HISTORIA

Memorias del Motor julio-agosto

52 Republic Model 10 de 1914. Uno de los camiones
más antiguos registrados en Cuba

54 Muy pronto tendremos el Club Chevrolet de Cuba

58 100 ediciones de Excelencias del Motor

68 Los papamóviles

72 McLaren



78 + MOTOR

El estrecho de Malaca,
el paso comercial
más transitado del planeta

82 ¿Cuál es la marca de autos más valiosa?

84 La revolucionaria batería de Stellantis
para autos eléctricos

88 ¿Podrán los biocombustibles salvar
a los autos clásicos?

90 ¿Qué hacer cuando el motor pierde potencia?

94 Los tesoros de Uluburun



100 DEPORTE

Red Bull-Honda y Verstappen
¿Inalcanzables?

104 Ducati se impone y Pecco Bagnaia rueda delante

108 Espectacular final en las 500 Millas de Indianápolis 2023



112 EVENTO

Alianza de clubes arriba a
su primer aniversario

114 La raíz de todo bien crece en la tierra de la gratitud

116 Así te recordaremos, Pity, junto a tu Ford Victoria 1955

118 Grandes que entregan amor a lo grande

120 Museo del Automóvil recorre rutas y andares



122 GUÍA DE SERVICIOS

TDEA 30 AÑOS DE CRECIMIENTO Y PERSEVERANCIA

Fotos: TDEA Servicios de Electricidad Automotriz S.R.L.

Todo comenzó con la perseverancia y el empeño de un solo hombre y hoy es una empresa consolidada de 30 años de experiencia: TDEA Servicios de Electricidad Automotriz S.R.L.

Por Loriet Gómez Mejías

Y es que, ciertamente, han sido 30 años de crecimiento constante desde aquel septiembre de 1993 en que David Eulogio Rodríguez Hernández realizara su primer trabajo de electricidad a una motocicleta. No hubo marcha atrás.

De electricidad de motocicletas y alternadores de motos, pasó a trabajar la electricidad automotriz, se constituye como taller e incrementa su cartera de clientes. Según estadísticas de la propia empresa, hasta el año 2012 contaban con 6000 clientes particulares y firman el primer contrato con el sector estatal para sumar hasta el cierre de 2022 más de 200 contratos vigentes. En enero de 2023 pasa a otro nivel de trabajo: se consolida como empresa TDEA Servicios de Electricidad Automotriz S.R.L., que ya cuenta con más de 100 contratos renovados, aumenta su lista de servicios e incorpora la comercialización de partes, piezas y accesorios.

TDEA Servicios de Electricidad Automotriz S.R.L. le ofrece todo lo que usted necesita para tener su auto en óptimas condiciones, si de electricidad se trata. Con tecnología de punta, se especializa en reparación de alternadores y motores de arranque, además de ofrecer servicios de comprobación y reparación del sistema de arranque y carga, electricidad general, automática y electrónica automotriz, mantenimiento y comprobación del sistema de alimentación por combustible para vehículos de inyección electrónica, entre otros.

Según confirma Alfredo Hernández Barrios, Administrador Representante, «todos los trabajos realizados cuentan con la garantía de partes y piezas genuinas del fabricante. Solo fabricamos la electricidad del circuito de potencia o fuerza a medida para aquellos vehículos más antiguos que ya no se encuentran sus accesorios en el mercado». Ello no es más que otra muestra de la profesionalidad y pertinencia en la satisfacción del cliente con un servicio de alta calidad.



Pero su impronta va más allá de los beneficios que puede obtener para su vehículo. Y es que desde que se llega a las instalaciones de TDEA, se percibe un ambiente familiar, un clima acogedor y de crecimiento continuo. Con la máxima de Pitágoras «con orden y tiempo se encuentra el secreto de hacerlo todo, y de hacerlo bien», sus trabajadores se entregan a la jornada al máximo de sus capacidades porque «en TDEA no solo encuentran el sustento económico, sino un colectivo de amigos que motivan al crecimiento y superación continuos», como bien refiere Danay Iglesias Sardiñas, quien se desempeña como económica.

Merecido entonces todo el renombre y respeto alcanzado entre sus clientes a lo largo y ancho del territorio nacional.

Ese mismo reconocimiento ha llevado a la empresa a ser invitada a eventos como la pasada sexta Edición de Latin Tyre & Auto Parts Expo, en la ciudad de Panamá, un importante foro de neumáticos y Autopartes de América Latina.

Asimismo, durante la 2.a Feria de Desarrollo Local, en ExpoCuba, TDEA Servicios de Electricidad Automotriz S.R.L. tuvo su primera participación como expositor y logró grandes resultados: sostuvieron intercambios de negocios con varios actores de la economía nacional; agendaron citas y reuniones post feria con distintas entidades; y se coligió, entre contratos y cartas de intención, con más de 50 empresas.



David Eulogio Rodríguez Hernández

«Estamos muy contentos con estos resultados y nos sentimos muy agradecidos con todas las personas que nos ayudaron en el proceso», coincidieron Jennifer Delgado Delgado y Esteban Díaz Martínez, encargados de la Comunicación y Marketing de la empresa.

Han sido estos, sin lugar a dudas, 30 años de sólidos resultados, de alcanzar metas y aceptar nuevos retos; 30 años en los que la «rapidez, calidad y garantía» de los servicios han labrado un camino de crecimiento y perseverancia.

Autos



LAMBORGHINI / Huracán *Technica*:



EL EQUILIBRIO PERFECTO
ENTRE POTENCIA Y TECNOLOGÍA

Un vehículo de altas prestaciones, diseñado para ofrecer una experiencia de conducción única, combinando potencia, tecnología y diseño elegante



Por Iván Gutiérrez del Toro

El Lamborghini Huracán Technica es el último modelo de la reconocida marca italiana de automóviles de lujo. Su corazón: un motor V10 de 5,2 L, capaz de generar una potencia máxima de 640 caballos de fuerza. Combinado con una transmisión automática de siete velocidades y tracción en las cuatro ruedas, le permite al vehículo acelerar de 0 a 100 km/h en tan solo 2,9 segundos. Además, alcanza una velocidad máxima de 325 km/h, convirtiéndolo en uno de los superdeportivos más rápidos del mercado.

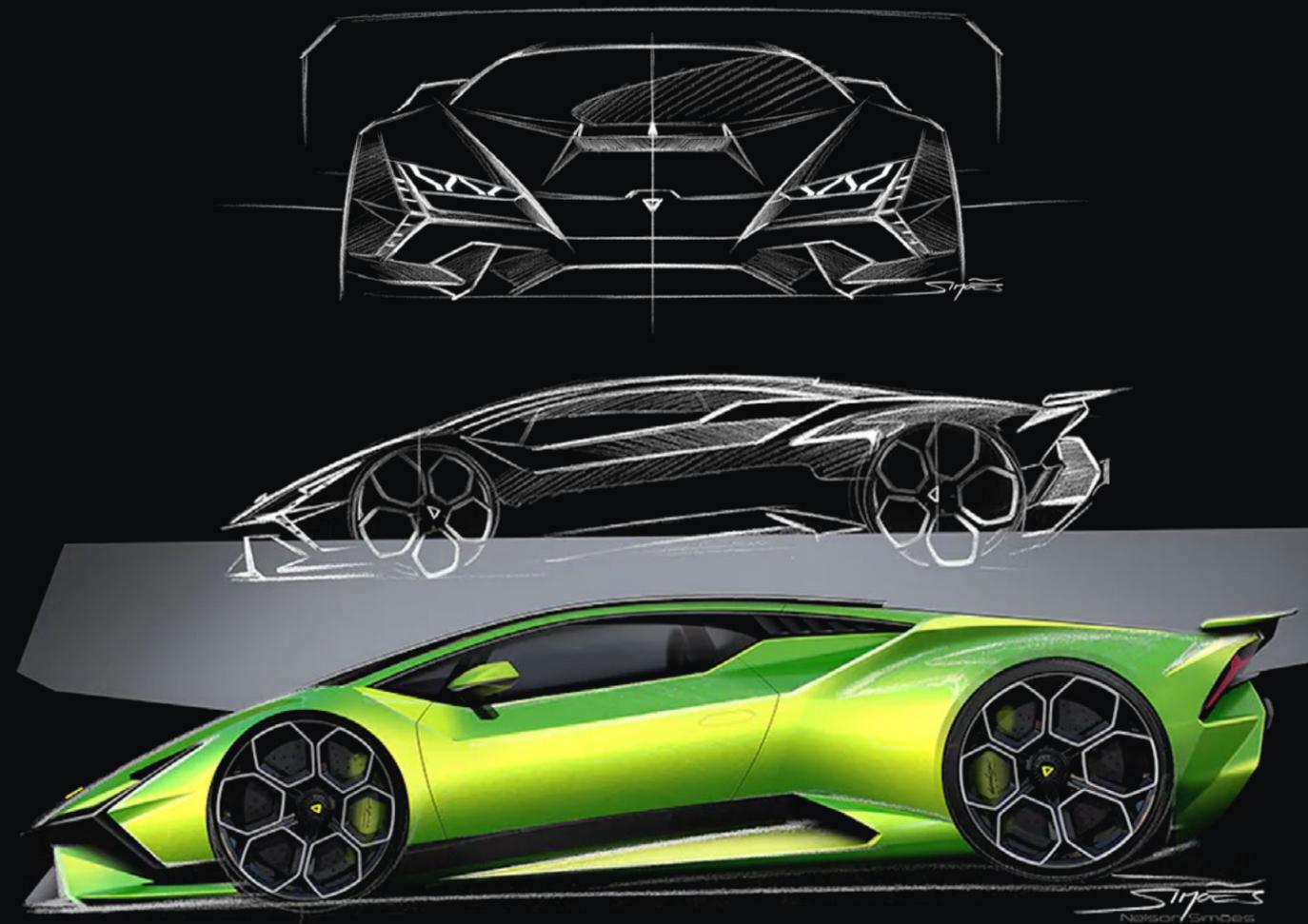
El Lamborghini Huracán Technica ha sido diseñado con una aerodinámica mejorada para maximizar su rendimiento en carretera. Cuenta con un alerón trasero ajustable, que se adapta automáticamente a las condiciones de conducción para proporcionar la cantidad óptima de carga aerodinámica. Además, presenta un diseño agresivo y elegante, con líneas suaves y curvas pronunciadas que le dan una apariencia distintiva y deportiva.

Para garantizar un control óptimo en todas las situaciones de conducción, el Lamborghini Huracán Technica cuenta con un avanzado sistema de frenado y suspensión. Los frenos de carbono-cerámica ofrecen una excelente capacidad de frenado, mientras que la suspensión adaptativa permite ajustar la rigidez de los amortiguadores según las preferencias del conductor. Esto proporciona una conducción suave y cómoda en carreteras regulares, pero también una respuesta rápida y precisa en circuitos de alta velocidad.

Pero el Huracán Technica no solo es un superdeportivo potente, sino también un vehículo tecnológicamente avanzado. Cuenta con una pantalla táctil de 8,4 in en el panel de instrumentos que permite controlar diversas funciones del vehículo, como el sistema de navegación, el sistema de sonido y la conectividad Bluetooth. Además, incorpora un sistema de reconocimiento de voz que posibilita al conductor realizar comandos de voz para acceder a diversas funciones sin distraerse de la carretera.

Lamborghini ha equipado el Huracán Technica con una amplia gama de sistemas de seguridad para garantizar la protección del conductor y los pasajeros. Entre ellos se incluyen el control de tracción, el control de estabilidad, los airbags frontales y laterales, y un sistema de frenado antibloqueo (ABS). Estos sistemas trabajan en conjunto para proporcionar una conducción segura y confiable, incluso a altas velocidades.

Con su diseño aerodinámico y su avanzado sistema de frenado y suspensión, el Huracán Technica ofrece una experiencia de conducción emocionante y única. Además, su tecnología y conectividad hacen que sea un vehículo moderno y cómodo de conducir. Sin dudas, una obra maestra de la ingeniería automotriz que encarna la pasión y la excelencia de la marca Lamborghini.





El Kia Sportage FESTEJA SU ADULTEZ



El popular todoterreno surcoreano cumple 30 años y la marca lo celebra con una edición especial que transpira un alto grado de exclusividad

Por Ariel B. Coya

Tres décadas después, no cabe duda de que el Kia Sportage ha logrado posicionarse, y muy bien, en el peleado segmento de los SUV compactos, al punto de que su quinta generación sigue conquistando mercados, como ha demostrado al desembarcar a inicios de este año en México, sin ir más lejos.

Sin embargo, el modelo se apresta a cumplir 30 años de vida y la marca surcoreana no quiere que el hito pase desapercibido, por lo que ha preparado una edición especial para celebrarlo. En ese sentido, el clásico retoque estético llega acompañado de varios elementos que la vuelven única e, incluso, más deportiva, como los rines de 19 in que se combinan a la perfección con la pintura en color negro de la carrocería y varias insignias especiales. Aunque es en su interior donde verdaderamente se respira el alto grado de exclusividad, con materiales más elegantes como la adición de diferentes costuras y gamuza en la cabina, y las mejores tecnologías de la casa, apreciables de antemano en el cuadro de instrumentos digital y la pantalla central.

Basado en el Kia Sportage NQ5 de chasis extendido (LWB), también es de destacar que esta versión se puede elegir con diferentes configuraciones para el motor, ya sea turbodiésel, de combustión, o una híbrida turbo capaz de ofrecer hasta 227 caballos de potencia y 258 lb/pie de torque.

Si bien, en principio, esta edición conmemorativa ha sido lanzada solo en Corea del Sur, no sería descabellado ver que se extienda por el mundo, para celebrar la saludable adultez de un modelo que nació compartiendo chasis con un camión ligero de Mazda y casi semejava un Jeep, pero supo a través de los años labrarse un sólido camino hacia el éxito y hoy sigue rodando fuerte.

SUV Maserati Grecale

El Grecale es un SUV deportivo del segmento medio. Está fabricado por la marca italiana Maserati y viene en dos propulsiones: combustión e híbrido

2023

Por Willy Hierro Allen

En este SUV de la marca italiana Maserati (el fabricante de automóviles deportivos de lujo, perteneciente al grupo FIAT SpA), la comodidad es un elemento clave, además de, por supuesto, las prestaciones.

Una particularidad de Maserati es que sus modelos llevan los nombres de vientos: Levante, viento del este en el litoral occidental del Mediterráneo; Ghibli, como llaman en Libia al viento Siroco; Bora, viento cantábrico que sopla desde el norte-nordeste en el mar Adriático; Khamsin, viento local, polvoriento, seco y cálido del norte de África y la península arábiga; y Grecale, viento que sopla en Italia desde el noroeste del mar Mediterráneo.

El Maserati Grecale es el hermano menor del modelo Levante, primer SUV de la marca (que ya cumplirá, el próximo año, 110 de fundada) presentado en 2016. Cuatro años después, en 2020, se lanzó el Grecale, que este año viene mejor, ahora con cinco versiones y el proyecto de una sexta totalmente eléctrica: Grecale Folgore.

Las versiones son GT y GT Prima-Serie, con llantas de 19 in; y la Módena, con llantas 20. La capacidad del maletero es de 535 L. Las versiones Trofeo Prima-Serie y la más potente de ellas, la Trofeo, tienen llantas 21 in y el maletero de 570 L. Se hacen en la factoría de Stellantis, en Cassino, Frosinone, región del Lacio, Italia.

El modelo Grecale es más pequeño, en dimensiones, que su par Levante: tiene 4,86 m de longitud, o sea: 15 cm menos. Sin embargo, se destacan su confort y amplitud a bordo, lo cual podría ser un referente para otros SUV de la competencia. Y en cuanto a la imagen, es mucho más deportiva que la de su «hermano mayor».

La gama de propulsores disponible para el Grecale está compuesta por dos mecánicas de gasolina disponibles en tres niveles de potencia: un 2.0, tetracilíndrico, turbo y micro-híbrido

de 300 o 330 CV, con un par motor de 450 Nm, para ambos niveles de potencia, y un consumo de 8,7 L por cada 100 km. Por su motorización, tiene carácter de ECO.

La otra mecánica, de gasolina también, pero no híbrida, tiene un motor de 3.0, V6, Twin-Turbo, de 530 CV, con 620 Nm de par motor y desconexión de cilindros. Es la misma que monta el Maserati modelo MC20 y ahora el Grecale para sus versiones Trofeo Prima-Serie y Trofeo. Acelera de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos y un tope (velocidad máxima) de 285 km/h. Su consumo es de 11,2 L por cada 100 km.

Las versiones GT y GT Prima-Serie tienen el motor 2.0, tetracilíndrico, de gasolina, micro-híbrido (motor eléctrico MHEV de 220 KW) que da 300 CV; mientras que la Módena tiene el mismo motor, pero con un cambio en la parte híbrida, pues viene con el MHEV de 243 KW y da un poco más de potencia: 330 CV.

Todos los Maserati Grecale traen transmisión automática ZF de ocho velocidades por convertidor par, más tracción total con reparto de par inteligente entre trenes.

El diseño y la calidad interior son dos puntos fuertes del Maserati Grecale. En su habitáculo se mezclan líneas tradicionales con la última tecnología, lo que da vida a un interior con personalidad que consigue distanciarse de lo habitual en el mercado. Así, se suma a la moda de «todo pantalla»: en la pizarra hay tres pantallas para gestionar todas las funciones del SUV.

El cuadro de instrumentos tiene un panel de 12,3 in y el sistema multimedia un panel táctil de otras 12,3 in, mientras que la interfaz de mandos del vehículo recurre a una pantalla táctil de 8,8 in. A la vista, la composición resulta llamativa y limpia.



de la naturaleza a tus manos



www.losportales.cu
facebook.com/losportalescuba
[@losportalescuba](https://twitter.com/losportalescuba)



Clase A



GLA



Clase B

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

Mercedes-Benz

Lo mejor o nada.



MCV Comercial S.A. Distribuidor autorizado de Mercedes-Benz en Cuba.
Intersección de Vía Blanca y Vía Monumental, Berroa, Habana del Este, La Habana. Telef.: 7792-9700 al 09.
Email: mcv@mcvcomercial.cu. Fax.: 7795-9151.



SKODA

ŠKODA PRILE el Superb 2024

El modelo de la marca checa se renueva y amplía su oferta mecánica con una versión microhíbrida y la más avanzada tecnología de la casa



Por Ariel B. Coya

Aunque de momento solo se ha mostrado con la carrocería Combi y mucho camuflaje, la cuarta generación del Škoda Superb ya ultima detalles para salir al ruedo en los próximos meses, apostando sin complejos por la electrificación.

Fiel al lenguaje de diseño de la marca, el nuevo Superb mantiene una silueta elegante y moderna, con líneas rectas y superficies despejadas que transmiten un mayor dinamismo gracias a los faros LED concebidos para lucir como el reflejo de una piedra preciosa, según afirman desde Škoda. No obstante, lo que más destaca a primera vista son sus dimensiones, pues la carrocería pega un estirón frente a la generación actual que a su vez redundaba en una mejor habitabilidad para los ocupantes y un espacio de carga más que amplio, de 690 L en la versión familiar (sin abatir la segunda fila) y 645 para la berlina.

Los detalles del interior siguen siendo una incógnita, pues no se han develado imágenes aún, pero el fabricante anuncia varias soluciones ingeniosas como las ventanillas con cristales laminados en tres capas para aislar los ruidos del exterior, una consola central para la segunda fila con anclajes para una tablet, persianas de cortesía y hasta una sombrilla.

Asimismo, el modelo equipará una generosa ración de tecnología y elementos de seguridad; una pantalla central de hasta 12,9 in; cuadro de instrumentos digital y equipado con Head-Up Display; diez airbags; cuatro cámaras de 360° y sensores de radar; sistemas electrónicos de emergencia, de tráfico cruzado, de ciclistas...

Su lanzamiento está previsto para noviembre y supondrá uno de los últimos pasos del Grupo Volkswagen con motores de combustión interna (llamados a desaparecer cuando finalice la década), por lo que tendrá hasta seis opciones mecánicas a elegir, entre gasolina, diésel, además de una híbrida enchufable y el debut de una microhíbrida. Todas ellas con cambio automático y un abanico de potencias entre los 150 y 204 CV.

Justo así, la idea de Škoda es que el Superb siga siendo un *best-seller* a toda costa, tras sumar más de un millón y medio de unidades distribuidas por todo el mundo de sus tres generaciones previas (2001, 2008 y 2015), con una cuarta que vuelve a fabricarse en la planta del grupo en Bratislava (Slovakia), con sus versiones habituales: berlina y familiar.

Por Jorge Estenger Wong

Al Chevrolet Camaro los directivos de General Motors y de la División Chevrolet pensaron llamarlo Panther, para vincularlo a la imagen del audaz felino. De cualquier forma, la creación del equipo de diseño de Bill Mitchel ha marcado pautas desde su primera entrega, con carrocería de techo duro y convertible. Su desarrollo fue precursor, pues el equipo utilizó la computación, algo muy novedoso en la rama para la década del sesenta.

Asimismo, quienes aún lo desconozcan quizás se sorprendan al saber que el Camaro es un modelo que inició su vida con la explosión de los Pony Car, allá en la revoltosa década del sesenta, por lo que mantiene una vitalidad absoluta tras seis generaciones.

Se presentó oficialmente a la prensa el 12 de septiembre de 1966, pocos días antes del inicio de su venta al público como modelo del año siguiente. Se comercializó en versión básica, Super Sport y RS o Rally Sport, este último con los faros delanteros ocultos y luces traseras diferentes.

Luego, vendrían las versiones más poderosas: Z28, ZL1 y el Yenko Super Camaro, una interesante propuesta desarrollada por Don Yenko, propietario de un concesionario Chevrolet, quien montó un motor V8 de 427 in³, equivalentes a 7,0 L, que producía 450 CV de potencia. Era el motor usado en los Corvette. Y lo hizo para poner al Camaro en posición de competir con los Mustang, Barracuda y Dart. Por supuesto, esa bestia, aunque indomable, debía ser controlable. Por esa razón fueron modificados la suspensión y los frenos, llegando a producir 201 de estos bólidos.

Pero a lo nuestro. La versión estándar utilizaba motores seis cilindros en línea, de 140 CV y estaba disponible un V8, acoplado a caja de cambios manual o automática, de 350 CV. Esta primera generación tuvo sus puntos culminantes al ser escogidos sendos Camaros como Pace Car en las 500 millas de Indianápolis, en 1967 y 1969. De ella se produjeron 699 138 unidades, en carrocerías coupé o descapotable: todas de dos puertas.

Con el tiempo se han sucedido hasta seis generaciones del travieso deportivo, superando con facilidad los 5 millones de vehículos en todos estos años.

Chevrolet Camaro, UN MONSTRUO ENTRE LAS MANOS



***El Camaro es un icono del automovilismo.
Un feroz automóvil que ha sido capaz
de revolver la adrenalina de varias generaciones***



MOTOS



Honda CL500

La CL500 de 2023 es heredera de las CL de los años 60 y 70, de aquellas scrambler que, con su desempeño, hicieron historia en la marca nipona

DE 2023

Por Willy Hierro Allen

Honda CL500 es el nuevo modelo scrambler de la marca del ala dorada. Lanzada este año (2023), la CL500 trae ese estilo clásico que caracterizó a sus antecesoras, con un diseño retro de tanque de combustible redondo, el asiento mullido y las tapas protectoras de los muelles de la suspensión delantera.

La carrocería de esta Honda viene con chasis (cuadro) tubular, fabricado en acero, tipo Trellis. Delante tiene el habitual sistema de amortiguación telescópica convencional de largo recorrido, ajustable en precarga. Detrás trae el clásico balancín con dos amortiguadores hidráulicos. Muy al estilo de las trail pequeñas o scrambler.

Como respeto al género, las llantas son mixtas, con diferentes medidas de diámetro y grosor. Delante usa rin de 19 (in) con neumático 110/80 y detrás, rin 17 con goma 150/70. Los frenos son de disco simples, con 310 mm en ambas ruedas y pinzas axiales de dos pistones. Como parte de la electrónica, viene con sistema ABS.

La iluminación es full LED; tiene sistema de señal de parada de emergencia (ESS) y pantalla de instrumentación LCD. El peso total en orden de marcha es de 192 kg. Para la Honda CL500 (2023) se pueden escoger hasta cuatro colores: el naranja (energy candy), el verde (laurel mate metalizado), azul (caribbean blue sea candy) y negro (gunpowder mate metalizado).

El Motor es un bicilíndrico, de cuatro tiempos, con una cilindrada de 471 cc (67 mm de diámetro x 66,8 de carrera, casi cuadrado). Trae doble árbol de levas en cabeza (DOHC), con cuatro válvulas x cilindro. La refrigeración es

líquida. Esta es la misma máquina de la gama CBS500 y de la custom Rabel 500, pero...

Para la nueva Honda CL500, el motor bicilíndrico de 471 cc ha pasado por «revisión y ajuste». Así, se le creó un nuevo mapa motor y una admisión revisada. Ahora las cifras del motor son 45 CV de potencia con 43 Nm de par motor y un consumo de 3,6 L/100 km (homologado). Viene con una caja de velocidades de seis cambios (multiplicación bien corta) y cloche (embrague) anti-rebote.

Esta trail pequeña o scrambler tiene tres packs disponibles para escoger: el Adventure, que trae cubre manos, guardafangos delantero elevado, tapas en los amortiguadores traseros y tacos o reposapiés tipo rally. Por su parte, el pack Travel incluye maletas blandas, puños calefactables, manilla del freno delantero ajustable, protector de la tapa del tanque de gasolina y cargador ACC. El tercero y último pack es el Style, conformado por una visera para el farol delantero, tapas laterales y asiento alto, así como una serie de adhesivos o pegatinas para las ruedas, la visera del farol delantero y las tapas laterales, todo lo cual le imprime un estilo particular a la moto que la diferencia de «sus hermanas».

Y, finalmente, el precio: 6 750 euros, un tanto por encima de algunas de sus rivales en el mercado, tales como la inglesa Royal Enfield Scram 411, que cuesta 4 989 euros, o la austriaca Husqvarna Svartpilen 401, que tiene un valor de 6 369 euros.



VESPA ELETTRICA

para rodar por la ciudad

Piaggio apostó a su «avispa» (Vespa) propulsión eléctrica sin renunciar, todavía, al motor de combustión y así, dotar de modernidad su scooter



Por Willy Hierro Allen

Han pasado 77 años de aquel día de abril de la postguerra, en el que el empresario italiano Enrico Piaggio presentó en el Club de Golf de Roma las primeras 15 scooter Vespa, diseñadas por el ingeniero aeronáutico Corradino D'Ascanio. Los cambios entre la mitad del siglo XX y el primer cuarto del XXI, se notan; sin embargo, los rasgos de aquellas «avispas» se mantienen y la identifican.

Piaggio (la compañía italiana fundada por Rinaldo Piaggio en 1884) tuvo la visión, tras la guerra, de crear un medio de transporte que fuera cómodo, de fácil manejo y barato. Así nació la Vespa en 1946, que evolucionó hasta convertirse en la moto scooter más famosa del mundo. Hoy Piaggio tiene la visión de hacer su «avispa» respetuosa del medio ambiente.

La Vespa Elettrica es un paso adelante de Piaggio en la movilidad urbana, una scooter silenciosa, eficiente y con autonomía envidiable en una de sus versiones (la X), así como un pack de batería con amplio ciclo de cargas, kilometraje y durabilidad, casi todo lo deseado por cualquier propietario de una moto eléctrica hoy día.

Pero veamos en detalle esta Vespa Elettrica L1. El motor es una unidad de potencia capaz de entregar, de manera continua, 3 CV (2 kW), que llega a un máximo de 6 CV (4 kW). El par-motor

es de 200 Nm (Newton-metro). Son valores similares al máximo rendimiento de un scooter de 50 cc con un motor de combustión.

Y tenemos también la Vespa Elettrica L3, con mayores prestaciones, en la cual la unidad eléctrica entrega 3,6 kW de potencia continua, con iguales parámetros de potencia máxima (4 kW) y par-motor (200 Nm). En este modelo, la aceleración es mucho mayor y la homologación de motocicleta. Además, la batería y el software son diferentes.

En la Vespa Elettrica, el control electrónico del acelerador (Ride by Wire) oficia la entrega de potencia del motor y, pulsando el botón riding mode, el conductor puede elegir entre dos modos de conducción: ECO y Power, a los que se añade el modo Reverse (marcha atrás) para las maniobras de parqueo.

Uno de los valores más importantes de cualquier scooter eléctrico, es la autonomía. Pues la Vespa Elettrica garantiza una autonomía máxima de 100 km transitando a 45 km/h y no menos de 70 km si se rueda a todo dar: 70 km/h. Por otra parte, hay una versión (la X) de la Vespa Elettrica que tiene una autonomía de 200 km.

Tales autonomías son posibles gracias a una batería de iones de litio y a un eficiente sistema de recuperación de energía cinética KERS (Kinetic Energy Recovery System), que la recarga en las fases de frenado. Y para recargar, se extrae el cableado colocado debajo del asiento y se

conecta al enchufe normal de casa; en cuatro horas está totalmente cargada.

Según el fabricante, la batería garantiza una eficiencia de unos 1000 ciclos de carga completos, lo que se puede traducir en más o menos, rodar entre 50 000 y 70 000 km, equivalente a unos diez años de constante uso, pues está diseñada para desplazamientos urbanos. Amén de que la Vespa Elettrica no requiere ningún tipo de mantenimiento, ni en el motor ni en la batería.

Esta Vespa eléctrica está equipada con una pantalla TFT, a color, de 4,3 in y sensible a la luz solar. Si se conecta a un teléfono inteligente, se puede obtener información y servicios adicionales, tales como llamadas o SMS, a través de la Vespa Multimedia Platform. El farol delantero es full LED, la llave tiene mando a distancia e integra funciones del Bike Finder (los intermitentes a distancia) y apertura del compartimento inferior del asiento.



Harley-Davidson ELECTRA-GLIDE



Por Willy Hierro Allen

A partir de los años 60, la motocicleta ha tomado un camino peculiar en Estados Unidos, único y muy diferente al del automóvil. El uso de la moto se inclina más a la recreación que al transporte y esto caracteriza cierto «modo de vida» que hace más aventurero al motociclista. Y no son jóvenes la mayoría, muchos son hombres y mujeres de mediana edad y, por supuesto, también abuelos.

Entre los grandes contrastes del fabricante de motocicletas HD, de Milwaukee, Estados Unidos, estaba en esos tiempos la producción simultánea de modelos tan dispares en confort, tecnología y época, como el viejo Panhead (de cuadro rígido y solo un muelle en el tren delantero), y la Electra Glide (con todo un sistema de amortiguación hidráulica delantero y trasero).

Este y otros contrastes, son característicos en la producción de motos en Estados Unidos, porque allí su guía principal es el mercado local y en las máquinas

de una sola huella, el tradicionalismo rural influye muchísimo. La línea de los modelos Glide comenzó en 1949 con el Hydra-Glide. Esta HD ya trajo amortiguación delantera hidráulica, aunque aún permanecía el cuadro rígido en su parte trasera.

Progresivamente, la línea de los modelos Glide llegó con amortiguadores delante y detrás, y para 1957 salió el primer modelo Duo-Glide, que traía amortiguación hidráulica mejorada, tanto delante como detrás. Otro paso del Glide en su desarrollo es el tradicional kickstater, pero sin ese antiguo pedal de bicicleta: ahora viene con pata engomada (como una motocicleta común).

Como es lógico, estos modelos Glide comenzaron a desplazar, poco a poco, al viejo modelo Panhead, cuya producción se mantuvo hasta 1965, año en que salió de las líneas de producción de Harley-Davidson. En ese propio año de 1965, el modelo Electra-Glide vendría con sorpresas.

Desde el primero de los modelos Glide, lanzados en 1949, hasta el que hoy traemos como clásico, Harley-Davidson fue cambiando sus modelos para enfrentar la invasión de motos japonesas que llegó a mitad de los años 60



Volviendo al arranque (kickstater), todavía la pata resultaba corta, y se alargará definitivamente para el modelo Electra-Glide de 1967. Pero la modernización de Harley-Davidson no se detuvo y sumó nuevo arranque eléctrico! de 12 voltios (primero con dos baterías de 6 y luego con una sola unidad de 12).

Además, desde 1965, el modelo Glide trajo tanque rectangular de aceite con filtro interior, un tanque de gasolina mayor (ahora de cinco galones, el que sustituyó al anticuado de tres y medio) y «reposa pies» (los conocidos tacos de goma) delante y detrás, amén de la tradicional plataforma.

Esta ya es una motocicleta mucho más confortable, capaz de poner cara a la invasión de motos japonesas, con novedosas mejoras que la hacen más apreciada, especialmente para viajes largos. Los modelos Glide se hicieron parte de la historia y fueron leyendas del universo motociclista de Norte América.



Carga y pasaje



Por Loret Gómez Mejías

Y el **A321XLR**, que lleva en su nombre las iniciales de «Xtra Long Range», viene a reafirmar esa revolución con su primer vuelo. Despegó del aeropuerto de Hamburgo Finkenwerder y se mantuvo en el aire por aproximadamente cuatro horas, tiempo en el que la tripulación, conformada por pilotos de prueba e ingenieros de vuelo, probaron todos los sistemas y controles del avión.

Es esta una aeronave de fuselaje estrecho y pasillo único, con alcance similar al de los aviones más grandes. Transporta menos pasajeros y reduce costos, incluso en vuelos trasatlánticos. Una respuesta certera de Airbus a las actuales preferencias mundiales de aviones más pequeños, modernos y menos contaminantes.

Con capacidad para transportar entre 180 y 220 pasajeros bajo una configuración de dos clases, el A321XLR presenta una autonomía de 8700 km y «un consumo de combustible por asiento 30 % inferior al de los aviones de la generación anterior», según declara el fabricante. Consigue la autonomía adicional a partir un nuevo depósito integrado en el fuselaje, precisamente en el suelo de la cabina, que puede contener hasta 12 900 L, lo que permite una capacidad total de 40 000 L para vuelos de unas 11 horas de duración sin escala.

Asimismo, Airbus ha ideado nuevos sistemas que regulan mejor la ventilación, la temperatura y el sonido a bordo, además de aumentar la capacidad de los compartimentos superiores.

La capacidad de largo alcance del A321XLR permitirá explotar destinos como Nueva York-Roma, Londres-Vancouver, Delhi-Londres y Sydney-Kuala Lumpur. Por otra parte, su tamaño y rentabilidad resultan ideales para conectar nuevas rutas hacia ciudades más pequeñas que no resultaban rentables.

El fabricante europeo ha recibido ya alrededor de 500 pedidos de más de 25 aerolíneas, pues resulta el candidato perfecto para sustituir aviones obsoletos como el Boeing 757. Su proyección es certificar el A321XLR para finales de 2023 y entregar la primera aeronave en el segundo trimestre de 2024.

A321XLR REVOLUCIONA LA AVIACION COMERCIAL

La aviación comercial
se revoluciona
y apuesta por aviones
pequeños y de largo alcance



CR450: el nuevo tren bala

China vuelve a romper récord de velocidad con su tren bala CR450, capaz de alcanzar los 453 km/h, reducir las emisiones de carbono y acortar los tiempos de trayecto para largas distancias

más rápido del mundo

Por Loret Gómez Mejías

China, el país de más kilómetros construidos de vías ferroviarias de alta velocidad, apuesta por el creciente desarrollo de este medio de transporte. Tan es así que tiene en servicio trenes propulsados por levitación magnética capaces de viajar a velocidades de hasta 500 km/h. Pero la tecnología maglev no cuenta con la infraestructura requerida en toda China y se precisa mejorar la velocidad de los trenes en la existente. Y va a buen paso.

La empresa estatal China Railway ha anunciado el éxito de las pruebas de rendimiento de su nueva flota de trenes de alta velocidad CR450, previstos a ser los más rápidos del mundo, en un recorrido aproximado de 145 km desde Fuqing a Quiazhou, en la provincia oriental china de Fujian. El tren a prueba impuso un nuevo récord al alcanzar una velocidad de 453 km/h y la velocidad relativa, cuando dos trenes circulan en sentido contrario, de 891 km/h, muy por delante de los trenes de alta velocidad que circulan por el mundo. Números alucinantes, ¿verdad?

Según la propia empresa, el uso de este tren permitiría acortar el tiempo de recorrido en viajes de 3 o 4 horas a solo 55 minutos. Así, pues, sería posible reducir a la mitad el tiempo de viaje entre Pekín y Shanghái hasta las 2,5 horas; ir de Madrid a Barcelona en 1,5 hora; o de Nueva York a Washington D. C., en EE. UU., en poco menos de 55 minutos.

Pero más allá de romper cualquier récord, el objetivo de China con este nuevo tren es estandarizar una nueva velocidad máxima de crucero en su red. Actualmente los trenes más rápidos del país circulan a 350 km/h y quieren que esta nueva generación llegue a los 400. Asimismo, constituyen una alternativa ecológica al transporte aéreo, pueden transportar personas y mercancías sin necesidad de vías especializadas que requieren inversiones mucho más elevadas, y tal cual refiere China Railway, constituye un esfuerzo por acelerar el desarrollo de trenes de alta velocidad más rápidos, más seguros, más respetuosos con el medio ambiente, energéticamente eficientes e inteligentes.

El desarrollo del tren CR450 proviene del Plan Quinquenal de China, el que va de 2021 a 2025 y ya marca otro hito en la tecnología ferroviaria de alta velocidad de China.

EMCARGA

Empresa de Cargas por Camiones



LIDERA LAS CARGAS

SERVICIOS
a personas naturales y jurídicas

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

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

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

 leticia@emcarga.transnet.cu



PRESTAMOS SERVICIOS
EN TODA CUBA



NUEVO VW CONSTELLATION 26.320 6x2

Volkswagen tiene fuerte presencia en el continente latinoamericano, pero no se conforma con ello y ya refuerza sus ofertas con lo más novedoso de su arsenal, a nivel global

Por Jorge Esténger Wong

Para ampliar su nueva generación de camiones, Volkswagen Caminhões e Ônibus presentó el nuevo VW Constellation 26.320 6x2, más potente y económico, que reemplaza al VW Constellation 24.280, uno de los activos del liderazgo de la marca durante 16 años en el segmento de 24 t.

Las mejoras son tan sustanciales que el modelo entrega un costo total de operación, el llamado TCO, hasta un 10 % más eficiente y hasta un 8 % de reducción en el consumo de combustible. Esto es gracias a su motor más potente y económico, el denominado D08, de 7 L, con 320 CV de potencia y 1200 Nm de par motor, el cual garantiza altas prestaciones.

El nuevo VW Constellation 26.320 recibe la nueva transmisión V-Tronic de 12 velocidades para mayor comodidad y seguridad del conductor. Además de brindar un mejor desempeño y cambios de marcha más rápidos, su palanca ha sido reposicionada para la columna de dirección en el lado derecho.

Volkswagen añade ahora nuevas funciones como el sensor de inclinación, el eco-roll o el «desdentado electrónico» con activación manual- y el modo maniobra. El cliente también puede elegir la opción de transmisión manual, si lo prefiere. El flamante modelo cuenta también con un sistema de emisiones SCR y un tanque adicional Arla 32, estando además disponible en una versión 8x2: el

VW Constellation 30.320, ahora con una opción de batalla de 6500 mm.

En el apartado de seguridad, el nuevo Constellation equipa asistente de arranque en rampa, control de tracción y estabilidad, así como de ABS y EBD, todo automático, tecnologías estándar y disponible en versiones de transmisión automática y manual.

El Constellation 26.320 6x2 está equipado con el nuevo paquete Prime que brinda mayor comodidad al conductor y presenta novedades como un volante multifunción con conexión para celular y computadora de a bordo, además del nuevo tablero de instrumentos con características inéditas.

Volkswagen ha mimado al nuevo modelo, sin descuidar su identidad visual, logrando una imagen aún más moderna, con luces diurnas integradas en los faros y luces traseras LED. El nuevo asiento premium con cinturón de seguridad integrado es más moderno y cómodo, de serie, con suspensión neumática y ajuste lumbar.

La cabina viene con cuatro puntos de amortiguación en su suspensión para absorber aún más los impactos. Más preciso y suave, el modelo está equipado con un nuevo sistema de dirección que reduce más del 30 % del esfuerzo del conductor, además de la nueva suspensión delantera parabólica, que aporta mayor robustez y durabilidad.



Por Loriet Gómez Mejías

El próximo año (2024) será, sin dudas, escenario de grandes acontecimientos y desde ya se anuncia uno: *Icon of the Seas*, el crucero más grande del mundo que surcará los mares con diversas propuestas temáticas a disfrutar en cualquier horario por los pasajeros.

Como se ha hecho costumbre, Royal Caribbean es el encargado de la sorprendente embarcación de 365 m de largo y 250 000 t de peso que contará con 20 cubiertas, 2805 camarotes, 7 piscinas, 9 jacuzzis, 8 vecindarios y 6 toboganes; alternativas de espacios atractivos y también de espacios solo para adultos; además de capacidad para 5610 huéspedes en ocupación doble y capacidad total de 7600 personas. ¿Su premisa? Que el visitante disfrute plenamente de la hospitalidad que ofrece.

Definido por la Empresa como «la mejor propuesta para la familia», incluye el parque acuático más grande en una embarcación, así como más de 40 opciones de restaurantes y bares. Y las exclusividades continúan, pues cada uno de los seis toboganes batan distintos récords: el primer tobogán abierto de caída libre, por sus 66 grados de inclinación; o el de caída más alto del mar, con 14 m de altura.



EL NUEVO CRUCERO más grande del mundo para 2024: *Icon of the Seas*

Icon of the Seas será el crucero más grande del mundo que cruzará los océanos en 2024. Veámoslo en detalles

Pero Royal Caribbean no solo se ha encargado de que *Icon of the Seas* sorprenda por su magnitud y propuestas a bordo, sino que será este el primer barco de la línea de cruceros con tecnología de pila de combustible y propulsado por gas natural licuado (GNL), el combustible marino más limpio. Junto con otras medidas, como la conexión a la red eléctrica en tierra y los sistemas de recuperación de calor residual, el nuevo barco será el más sostenible de la compañía de cruceros hasta la fecha.

Comenzará a navegar en enero de 2024 y durante todo el año en vacaciones de 7 noches por el Caribe Oriental y Occidental desde Miami, Estados Unidos. Esperemos noticias de las primeras experiencias a bordo, pero lo que ya es un hecho, según Joaquín Salgueiro, vicepresidente de Organfur, es que «resume 50 años de experiencia e innovación de Royal Caribbean» y que desde ya marca ser el ícono de los océanos.



Historia



memorias del MOTOR julio

03 de julio de 1987

Nace Sebastian Vettel, piloto alemán de automovilismo de velocidad. Ha ganado cuatro títulos mundiales de Fórmula 1 con el equipo Red Bull en 2010, 2011, 2012 y 2013 y es el piloto más joven de la historia en ser tetracampeón de la «máxima categoría» del automovilismo.



17 de julio de 1995

Fallece Juan Manuel Fangio, piloto argentino de Fórmula 1. Es considerado por los especialistas como uno de los más destacados pilotos profesionales del automovilismo mundial de todos los tiempos.



04 de julio de 1903

La británica Dorothy Levitt se convierte en la primera mujer que compete en una carrera de automóviles.



20 de julio de 1873

Nace Alberto Santos Dumont, pionero de la aviación, inventor e ingeniero brasileño. Santos Dumont fue el primer hombre en despegar a bordo de un avión, impulsado por un motor aeronáutico. Fallece el 23 de julio de 1932.



10 de julio de 1908

Nace Alejandro de Tomaso, empresario argentino, fundador de la empresa de automóviles De Tomaso Automobili S.p.A.



23 de julio de 1930

Fallece Glenn Curtiss, un fabricante y diseñador de motores y aeroplanos estadounidense, también conocido por sus logros como aviador y piloto de motocicletas.



11 de julio de 1899

En Turín (Italia) se funda la empresa automotriz Fiat, siglas de Fabbrica Italiana Automobili Torino (en español: Fábrica Italiana de Automóviles de Turín).

24 de julio de 1897

Nace Amelia Mary Earhart, aviadora estadounidense, célebre por sus marcas de vuelo: primera mujer en hacer un vuelo solitario en el Atlántico, primera persona en hacerlo dos veces, la distancia más larga volada por una mujer sin parar y récord por cruzarlo en el menor tiempo. Fallece el 2 de julio de 1937.



13 de julio de 1919

El dirigible R34 británico aterriza en Norfolk, Inglaterra, y se convierte en el primer dirigible que realiza un viaje completo a través del Océano Atlántico después de 182 horas de vuelo.



27 de julio de 1949

El de Havilland DH.106 Comet realiza su primer vuelo. Es este un avión comercial desarrollado por el fabricante aeronáutico británico de Havilland. Este primer vuelo lo convierte en el primer avión comercial de reacción, lo cual supuso un hito en la historia de la aviación.



16 de julio de 1935

En Oklahoma City (Estados Unidos), se instala el primer parquímetro de la historia.



29 de julio de 1891

Nace Fernando Alonso, piloto español de Fórmula 1. Es el primer piloto de la historia en ser miembro del Salón de la Fama por partida doble por pertenecer a la lista de campeones de dos categorías FIA diferentes.



memorias del **MOTOR** agosto

01 de agosto de 1961

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



22 de agosto de 1902

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



04 de agosto de 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.

23 de agosto de 1954

Primer vuelo del C-130 Hercules, un avión de transporte táctico medio-pesado propulsado por cuatro motores turbohélice, fabricado en los Estados Unidos desde los años 1950 por la compañía Lockheed (ahora Lockheed Martin).



12 de agosto de 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.



27 de agosto de 1939

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



16 de agosto de 1948

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

28 de agosto de 1903

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



18 de agosto de 1940

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



29 de agosto de 1885

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



19 de agosto de 1971

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



30 de agosto de 1937

Nace Bruce McLaren, diseñador, piloto e ingeniero de automóviles de carreras neozelandés. Fundador del equipo McLaren, uno de los equipos de Fórmula 1 que más victorias finales ha conseguido.



Republic Model 10 de 1914.

UNO DE LOS CAMIONES MÁS ANTIGUOS REGISTRADOS EN CUBA

Solo dos camiones son exhibidos en el Museo del Automóvil de La Habana y hoy le traemos uno de ellos: el Republic Model 10 de 1914

Por Ignacio M. Reyes Fandiño

La colección del Museo del Automóvil de la Oficina del Historiador de la Ciudad posee una variada serie de vehículos entre los que se encuentran dos camiones. Uno de ellos, el Mack International de 1915, un verdadero héroe de la transportación de cargas en La Habana, se ha presentado en esta revista con anterioridad. El otro, un camión ligero identificado con la marca Republic, una de las piezas más antiguas con que contamos y un vehículo sumamente interesante si atendemos a los pocos ejemplares que sobreviven actualmente.

La Republic Truck Motor Co. fue fundada en la ciudad de Alma, Michigan, en 1914, año en el que justamente fue fabricado nuestro ejemplar. Esta compañía heredó la tradición de un anterior fabricante conocido como Alma Motor Truck Co. y, como el caso de esta empresa antecesora, se dedicó a la fabricación de camiones ligeros. Durante el periodo de existencia de la firma, los vehículos producidos se equiparon con motores Lycoming (relacionados también con los célebres automóviles fabricados por la Auburn Automobile Company, de Auburn, Indiana), Continental o Wakesha. En su año inaugural, la fábrica produjo, además del Model 10, que es el nuestro, otros como el 11x, 19 y 20. Su presencia en el panorama de los vehículos comerciales fue de cierta relevancia.

Además de su fiabilidad y robustez, los camiones Republic llegaron a ser los más largos de su época en Estados Unidos. Fueron conocidos también por emplear los mejores puentes motrices y reductores de ruedas del mundo.

Pese al éxito que la empresa llegó a adquirir y a la alta calidad de sus productos, los problemas financieros la llevaron a su fusión con la American-La France Truck Co. y luego a la absorción total por parte de esta firma que se destacó en la fabricación de vehículos de bomberos. En el Museo Nacional del Transporte, en Santiago de Cuba, se exhibe un ejemplar de American-La France, tal vez el único sobreviviente en el país, al igual que nuestro Republic.

El Republic Model 10 porta ruedas macizas, un rasgo común en los camiones de este periodo en el que los neumáticos aún no se habían desarrollado lo suficiente como para asumir los rigores de un vehículo pesado. Se equipó con un motor de 4 cilindros y una transmisión a tres velocidades con reductor en las ruedas traseras. A diferencia del Mack International, cuya transmisión es por cadenas, el Republic Model 10 posee un árbol cardán, sistema con que se equipa gran parte de los camiones que se producen actualmente.

Nuestro ejemplar forma parte de la colección desde mediados de la década de 1980. Previamente fue propiedad del campesino Carlos Morales Hernández, residente de la

finca «La Caoba», en la zona de Jagüey Grande, Provincia de Matanzas. Junto con el vehículo, se trajeron también algunos documentos muy valiosos como el propio Manual de Usuario del modelo. Además, poseemos una Cartera Dactilar de quien parece haber sido el primer propietario del camión: un español llamado José Hermilla y Vázquez, nacido el 19 de marzo de 1884. Este documento se encuentra dañado y su fecha de emisión es ilegible. Sin embargo, un sello de 5 centavos adosado a una de sus páginas está fechado en 1939.



MUY PRONTO TENDREMOS *EL CLUB CHEVROLET DE CUBA*

Por Lupe Fuentes Macías

Los autos Ford superaron inicialmente a los Chevrolet. Por ejemplo, en 1936 llegaron 1061, mientras que los Chevrolet fueron 1025. Ya entre 1947 y 1948 la cosa cambió, y en 1958 duplicaron su entrada. Eran tan buenos como los Ford y, sobre todo, se vendían a precios inferiores.

Si existió anteriormente un Club Chevrolet en nuestro país no tenemos la certeza, pero de que muy pronto lo tendremos, es un hecho. Julio Ernesto Casanova, un joven de 33 años, está dando los primeros pasos para su legalización e inscripción como club con su respectivo reglamento. Ya tienen identidad y, por supuesto, la creación de una página de Facebook, aunque utilizan actualmente el grupo Club Chevrolet 1955/56/57. La pasión le surge porque su primer automóvil fue un Chevrolet del año 1952 y desde hace poco es propietario de un Chevrolet Impala de 1973 que debe ser el único en Cuba.

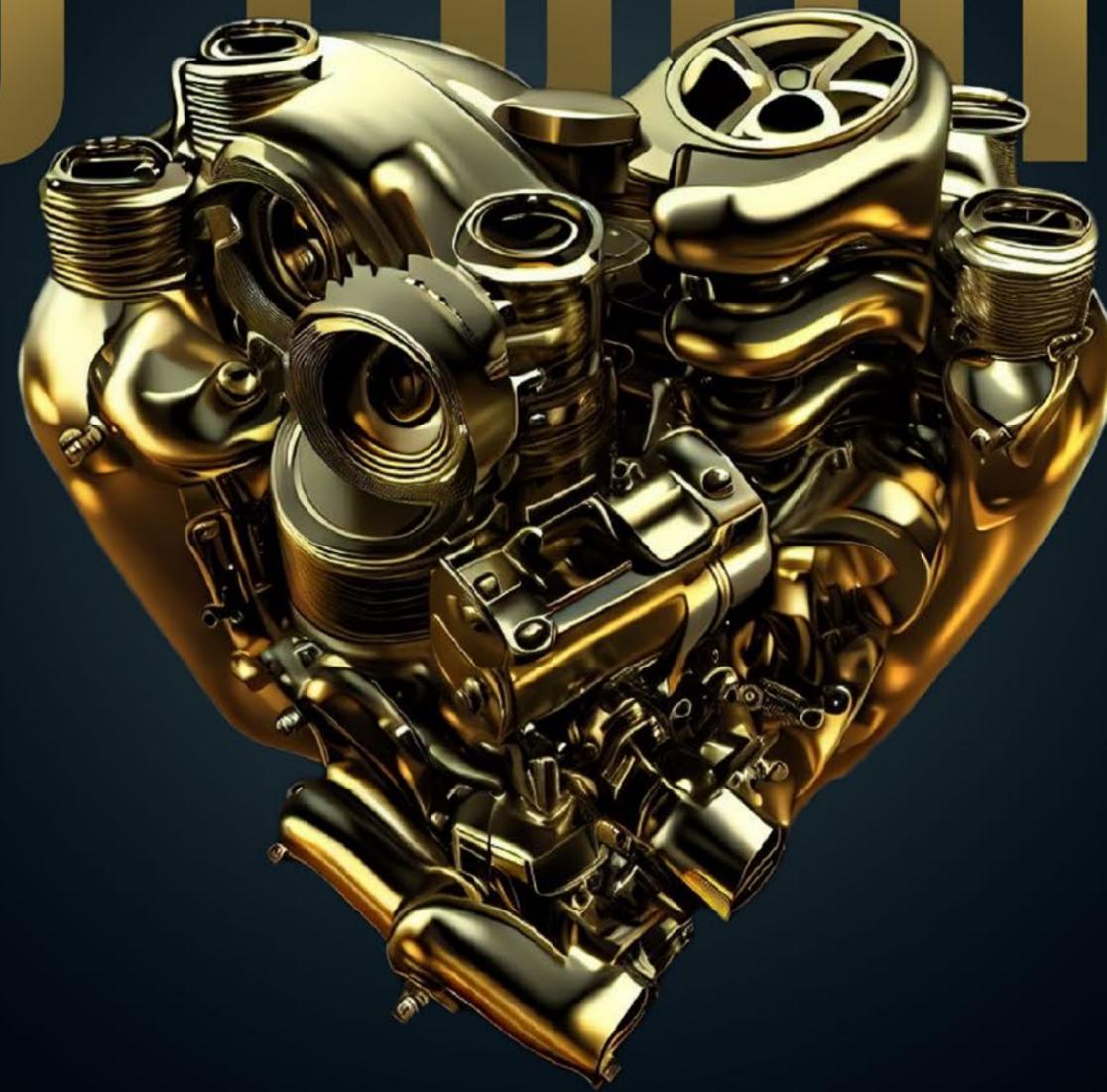
Haga la prueba, detengase en cualquier calle y observe los autos que pasan, y de los americanos, cuéntenlos y se dará cuenta de que los Chevrolet en Cuba, sí suenan.



El primer automóvil de fabricación norteamericana que llega a nuestro país, a inicios del siglo XX, fue un Locomotive. Poco tiempo después entran otras marcas y, en 1915, arriban los primeros Chevrolet



100 EDICIÓN



EXCELENCIAS
DEL MOTOR

100 EDICIONES DE EXCELENCIAS DEL MOTOR

Por Loriet Gómez Mejías



En un espacio Sui Géneris, *Excelencias del Motor* muestra medios de transporte únicos en Cuba: el camello o metrobús.

No. 1/2006



Excelencias del Motor recuerda el 50 aniversario de la Primera carrera de Fórmula 1 en La Habana, I Gran premio Cuba, con un circuito de casi 6 km (5591,25 m) trazado en el malecón. La competencia se pactó a 90 vueltas y se compitió en 2 categorías: A (+ de 2000cc) y B (entre 1500 y 2000) según reglamento de la FJA.

No. 4/2007



El Rally de Autos Antiguos y Clásicos sigue siendo cubano. Esas fueron, en buena medida, las raíces de la fundación de la Escudería de Autos Clásicos y Antiguos A LO CUBANO: Quinto Rally Anual.

No. 20/2009

No. 0/2006

Es lanzada *Excelencias del Motor*, en forma de suplemento, con el No. 8 de *Excelencias Edición Especial Cuba*, dedicada al VIII Festival del Habano.



No. 3/2006

Se presenta el Pedraplén Caibarién a Cayo Santa María, premio Puente de Alcántara a la Mejor Obra Civil Iberoamericana por la armoniosa combinación de naturaleza e ingeniería.



No. 15/2008

En la sección Historia se recuerda Gran Premio Libertad de 1959 en la pista del aeropuerto de Ciudad Libertad (antiguo Columbia).



100 EDICIONES DE EXCELENCIAS DEL MOTOR

Por Loriet Gómez Mejías

Grúa-estera DEMAG CC 1800, un equipo pesado, el gigante de las siete leguas, capaz de alzar pesos de hasta 300 t. Este equipo clasifica dentro de las megaestructuras vehiculares más grandes jamás construidas por el hombre.



No. 30/2011

Mientras Mercedes-Benz continúa trabajando en un verdadero (papamóvil) híbrido, la firma francesa Renault se adelantó al regalarle a Benedicto XVI su primer automóvil eléctrico.



No. 39/2012

Autos y motos demuestran todo su atractivo y velocidad en Artemisa por la Federación de Automovilismo.



No. 41/2013



No. 31/2011

«La Habana desde un Ford Phantom 1935», aquel que Juan Hernández Iglesias acostumbra a estacionar justo frente al capitolio habanero.



No. 40/2013

Un clásico: Lincoln Continental Mark II 1956, el único existente en Cuba, es para muchos una sorpresa.



No. 50/2014

El velero que navega en cada Plymouth. La cultura general del transporte, que siempre ha incluido a vehículos que transitan por tierra, navegan en el agua o vuelan por el aire, terminó por influir de cierta manera en algunas marcas de automóviles. El más famoso de ellos fue Daimler, quien inventó para su marca, como logotipo original, el ahora conocido de Mercedes-Benz: la estrella de tres puntas (tierra, agua y aire). Otras marcas se inspiraron en hechos históricos, como fue Plymouth. ¿Le interesa saber más?

www.excelenciasdelmotor.com | 61

100 EDICIONES DE EXCELENCIAS DEL MOTOR

Por Loriet Gómez Mejías



Amigos del Motor fomenta la seguridad vial, sigue sumando seguidores en sus disímiles actividades, las que despliega en diferentes escenarios. En esa ocasión fueron hasta las playas del este de La Habana.

No. 53/2015



Hay taxis propios de cada país, pero el más emblemático es el inglés (black cab), con más de un siglo de existencia motorizado y uno de los símbolos de Londres. La leyenda del taxi inglés.

No. 67/2017



La historia cataloga al norteamericano Glenn Hammond Curtiss como uno de los pioneros de la aeronáutica: constructor de motores de aviación y de aeronaves, así como intrépido piloto; pero Curtiss fue, además, motociclista e implantó el sorprendente récord de velocidad de 219,35 km/h en 1907.

No. 70/2018

No. 52/2014

Excelencias del Motor estuvo en FIHAV 2014. Como parte del grupo de Excelencias, participó activamente en la Feria Internacional de La Habana.



No. 59/2016

Nirio Rivero, una vida a dos ruedas. Pocas veces uno puede ser el ambiente del mundo de la velocidad fuera de un autódromo. Sin embargo, una casa en el Vedado tiene esa singularidad. Nirio Rivero es el anfitrión.



No. 68/2017

La imborrable huella de los tranvías. Casi a la par de la Ciudad de México, la capital disfrutó del útil sistema de transporte público a partir de 1958, un signo de pujanza en Iberoamérica. Las principales avenidas y calles habaneras todavía dejan ver, en algunos trechos, su más remota faz adoquinada surcada por rieles de los tranvías eléctricos que comenzaron a funcionar en marzo de 1900.



100 EDICIONES DE EXCELENCIAS DEL MOTOR

Por Loriet Gómez Mejías

Además de las acostumbradas novedades, esta edición trae todo lo referente al I Salón Excelencias del Motor, celebrado en junio de 2018 en el recinto ferial ExpoCuba.

No. 74/2018



Para curiosos, todo lo referente al misterio del PAN AM 914. Dicen que despegó y aterrizó... 37 años más tarde. El notorio vuelo Pan Am 914 continúa, para muchos, envuelto en el misterio de lo que realmente ocurrió. Es, además, uno de los artículos más leídos de *Excelencias del Motor*.

No. 82/2019



Primera edición digital de *Excelencias del Motor*. Entre las novedades, incorpora detalles de la ruta más larga de Cuba: de Maisí a La Habana y del quehacer de clubes de autos y motos en época de postcovid-19.

No. 85/2019



LA HABANA VIO LLEGAR SU ÚLTIMO ALMENDRÓN... EN 2019



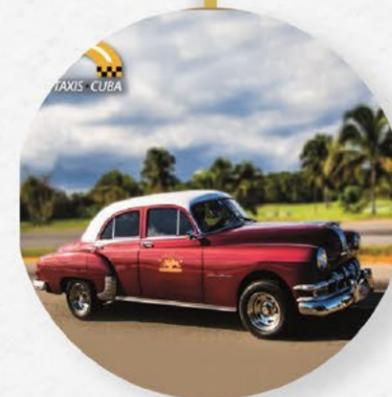
No. 77/2019

Una alusión a los lubricantes Castrol abre la portada de esta edición, además de invitar a conocer el Puente de Pote, promover los galardonados con los Premios Excelencias 2018, y poner al día sobre el quehacer de los Harlistas cubanos en Varadero.



No. 84/2019

Última edición impresa de *Excelencias del Motor* a causa de la llegada de la COVID-19. En sus páginas encontrará una bitácora del navegante español Álvaro de Marichalar al arribar a La Habana en su moto acuática Numancia para saludar el aniversario 500 de la capital cubana y de la primera circunnavegación del mundo.



No. 86/2020

La sección Historia llega con un nuevo ítems: Del Museo. En esta ocasión, detalla el último almendrón llegado a La Habana, nada más y nada menos que en pleno siglo XXI: un DeSoto Custom Convertible Coupé 1949 que le fuera obsequiado al Historiador de la Ciudad, Eusebio Leal Spengler.

100 EDICIONES DE EXCELENCIAS DEL MOTOR

Por Loriet Gómez Mejías



La edición 91 D de *Excepciones del Motor* fue la mejor manera de conmemorar su 15 aniversario y lo hizo con una particularidad: regalarle una compilación de los trabajos más leídos durante estos tres lustros. Y es que esta edición, más que un nuevo número, fue una invitación al recuento de nuestra historia, a la que se han sumado muchos amantes de las dos y cuatro ruedas.

No. 91/2021



De Cuba, llega la historia de David Ravelo Rodiles, siempre en compañía de su Moto Rata.

No. 97/2023



Cada edición actualiza, informa y se recompone a sí mismo. Nuestra sección miscelánea trae todo lo que usted puede necesitar para estar al día en cuanto a industria y mercado, ecología, tecnología, curiosidades, rutas, lubricantes y los muy bien recibidos tips.

No. 99/2023

No. 88/2021

¿Cabe una motocicleta en la palma de la mano? Usted comprobará que sí en esta edición cuando conozca a detalles el magnífico trabajo de Alain Freyre, un artista apasionado del motociclismo a escala.



No. 94/2022

Si le husta la adrenalina de la velocidad, en Deportes encontrará todo lo referente a los campeonatos de MotoGP, Fórmula 1, 24 Horas de Le Mans, Dakar, IndyCar, entre otros eventos internacionales, y los campeonatos cubanos de Karting y Moto-E.



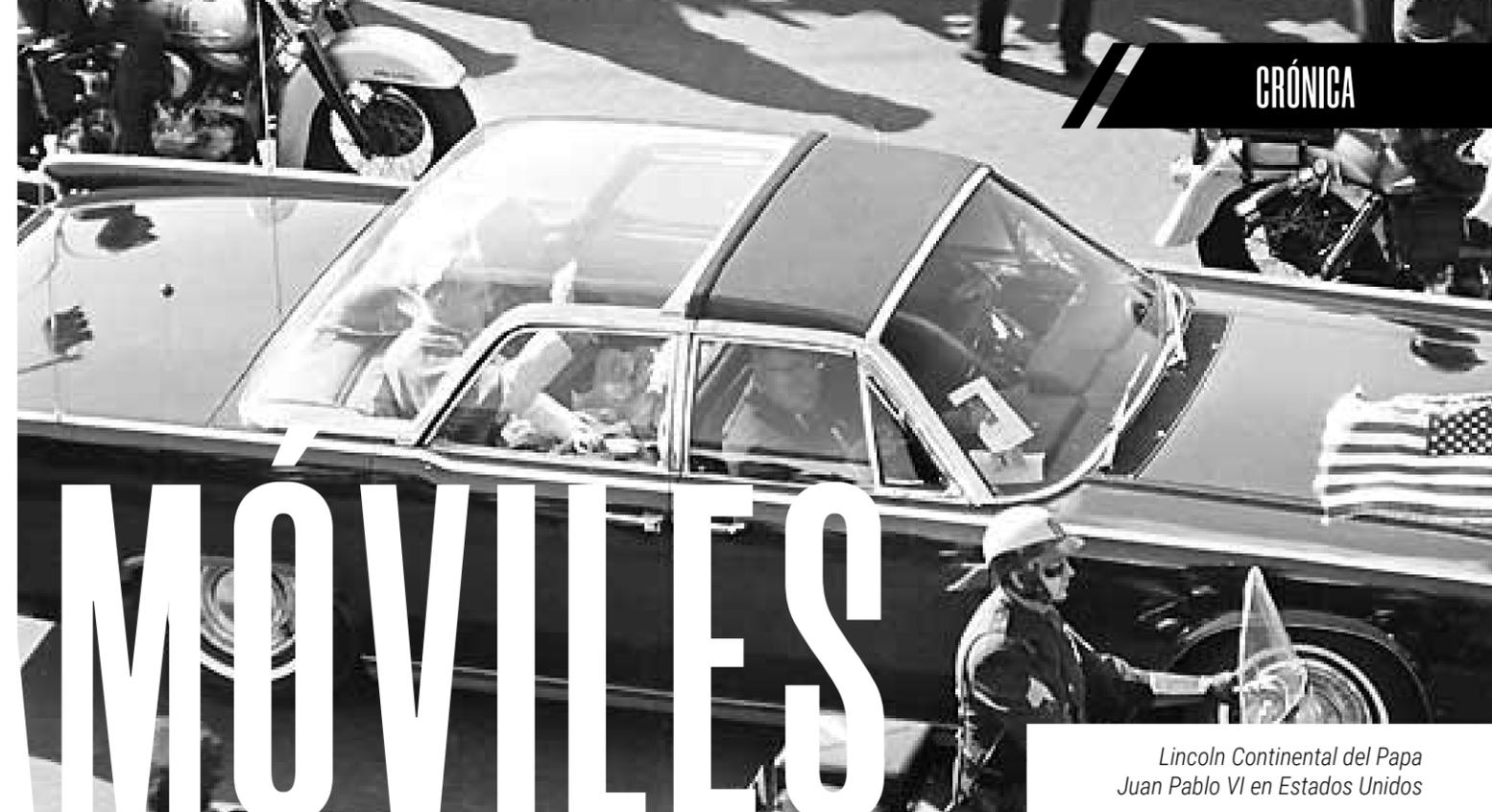
No. 98/2023

Todo lo acontecido en el mundo motor, con carreras de velocidad en Varadero, el XI Encuentro Nacional de Harlistas en Cubanos, un mega evento de autos y motos en ExpoCuba, la feria expositiva de MCV Comercial y las celebraciones por semana de la cultura británica en Cuba.





Mercedes-Benz Nürburg 460 serie W08 del Papa Pio XI



Lincoln Continental del Papa Juan Pablo VI en Estados Unidos

LOS PAPAMOVILES

Por Willy Hierro Allen

¿Cómo ha viajado por el mundo el Petri Apóstoli Potestatem Accipiens (PAPA)? Desde que Simón Bar Jona (San Pedro) recibiera de Jesús de Nazaret (Jesucristo) la misión de dar a conocer la Fe Católica, se comenzó a viajar para difundirla. Ya han transcurrido más de dos milenios en los que hubo 266 papas, hasta hoy.

E pur si muove

Donde primero se movió un papa fue en la «silla gestorial», un trono descubierto y engalanado, llevado en hombros por grupos de 4, 6, 8 o 12 fieles, según la distancia. A la versión cerrada, con techo y puertas, se le llamaba Sedán. La historia la considera el primer papamóvil. En el Palacio de Versalles, París, Francia, se exhibe hoy la usada por el papa Pío VII.

Como es de suponer, con el tiempo los papas utilizaron coches de caballos o carrozas de tracción animal para sus viajes. Pero en el siglo XX, con la llegada del automóvil, el papa empezó a usar transportes motorizados. Al principio, el vehículo que el jefe de Estado anfitrión ponía a su disposición (generalmente una limosina presidencial). A veces se le hacían arreglos al automóvil para mayor comodidad del papa y luego hicieron automóviles especiales para ese fin: los papamóviles.

De las primeras marcas de autos que fabricaron un vehículo especial para el papa, está Ford, que construyó

No importa la marca ni el modelo ni el año, un papamóvil se reconoce por su fisonomía, diferente a la de cualquier automóvil. Esta es la crónica de su evolución: de la Sedia Gestatoria a los más recientes del papa Francisco



La Sedia Gestatoria del Papa Pio VII

automóviles para el sumo pontífice. Sin embargo, la marca que más papamóviles ha fabricado en la historia es la alemana Mercedes-Benz, especialista en construir carrozas motorizadas, cómodas y lujosas para jefes de Estado. Pero el actual papa es austero y prefiere papamóviles menos vistosos, más modestos, muchos de ellos hechos por nacionales de los países que visita.

Los autos del papa

A partir de 1929, el papa fue considerado como jefe del Estado Vaticano y utilizaba en sus viajes al exterior, el auto que el jefe del Gobierno local le ofrece a su huésped. Pero luego fueron adaptándose los autos para mayor comodidad del papa. En los años 30 el papa Pío XI tenía un Mercedes-Benz modelo Nürburg 460 serie W08, del que dijo «es una obra maestra de la ingeniería moderna». Con motor de 4,6 L que generaba 80 HP y podía alcanzar 100 km/h. Su interior estaba especialmente hecho para Pío XI. También usó un Citroën C6 Lictoria.

En 1960, el papa Juan XXIII empleaba un Mercedes-Benz 300D de 5,64 m de largo y motor de 6 cilindros en línea con 160 HP. En Estados Unidos, el papa Juan Pablo VI utilizó un Lincoln Continental que Henry Ford II le hizo. Sobre el asiento trasero, tenía una claraboya para que pudiera ver y ser visto. El mismo auto empleó en Bogotá, Colombia. Luego montó una Mercedes-Benz 600 modelo Pullman-Landaulet. Este fue el último auto papal de color negro.

Los papamóviles

El primer papamóvil se creó en Irlanda para la visita de Juan Pablo II, en 1979: un Ford Serie D acondicionado y pintado de blanco. También usó un Mercedes-Benz con amplia ventana trasera. En Polonia se transportó en un camión polaco FSC Star, fabricado en el país por el anterior régimen socialista. Para Alemania (1980) usó Mercedes-Benz Galändewagen 230G; y en Francia, un pick-up Peugeot 504. El blindado apareció tras el atentado del turco Alí Agca, a bordo de un FIAT Campagnola en la plaza San Pedro. A partir de ahí, la cúpula fue de cristales a prueba de balas.

Pero no todos los papamóviles son siempre blindados. En 2007 un joven alemán trepó al FIAT abierto de Benedicto XVI, felizmente no pasó del susto. En la cápsula vidriada, el papa viaja sentado y a veces se pone de pie. En 1982, Juan Pablo II entró al estadio de fútbol de Barcelona en un SEAT Panda, abierto. Se movió en España en un Range Rover blindado y después en un Santana 109 (español). Para Argentina, el Automóvil Club local le preparó un Ford 350 y en su segundo viaje, la planta Renault le hizo un modelo Trafic blindado. Ese mismo auto usó en Brasil.

En Chile (1987) se trasladó en un minibús Mercedes-Benz blindado y al interior del país fue en una camioneta Chevrolet. A Estados Unidos se llevó dos papamóviles Mercedes-Benz 230. Canadá (1987) lo vio en



Hyundai Santa Fe del Papa Francisco en el Vaticano

una camioneta GMC Sierra. Al año siguiente (1998) utilizó en La Habana, Cuba, un Toyota Land Cruiser, el mismo de Venezuela antes (1997). Otro Toyota (F40), se exhibe en la República Dominicana. México le preparó un camión Dina blanco, de fabricación nacional. En El Salvador montó en un camión Ford 700.

Inglatera ofreció un grupo de Land Rover Defender, propiedad de la Casa Real Británica. Si no es de factura local, los papamóviles viajan en aviones Hércules 130 al país donde será la visita. Todos usan la misma placa: SCV1 que significa Status Civitatis Vaticanae 1; o sea, Ciudad Estados del Vaticano 1.

Papamóvil del Papa Francisco I

El primer papa latinoamericano Francisco I ha marcado la diferencia en muchas cosas, entre ellas en sus papamóviles. El argentino Jorge Bergoglio, actualmente papa Francisco, ha cambiado el otrora lujoso papamóvil por uno más humilde y austero. En Cuba usó un modesto pick-up Peugeot Hoggar y en USA un Jeep Wrangler, ambos convertidos en papamóvil. Para el Vaticano, Francisco eligió un modesto Hyundai Santa Fe descapotable, sin techo y sin blindaje, con sus puertas laterales y escalón retráctil. Tiene motor diesel de 2,2 L CRDi con 198 CV.

Jeep Wrangler del Papa Francisco en Ecuador



Pick-up Peugeot Hoggar del Papa Francisco en Cuba



McLaren

Los McLaren son conocidos por sus victorias en el automovilismo, tanto en la Fórmula 1, CanAm o las 500 Millas de Indianápolis, como por sus autos deportivos de alto rendimiento. Conozca aquí los sueños de Bruce McLaren

Por Willy Hierro Allen

Bruce L. McLaren nació en Auckland, la ciudad más poblada de Nueva Zelanda. Allí forjó sus sueños este joven ingeniero, piloto, diseñador, constructor e inventor de autos de carrera, que siempre estuvo ligado al mundo del motor como herencia de su padre.

A los 15 años compitió por primera vez, con el auto familiar (un Austin Ulster) en una «carrera de montaña», típica de su país. Como era bueno, pronto se ganó una beca «Driver to Europa» y se fue a Gran Bretaña en 1957, con solo 20 años. Allí compitió en la Fórmula 2 y en 1959, llegó a la Fórmula 1 con la escudería Cooper. En diciembre de ese mismo año ganó el GP de Fórmula 1 de Estados Unidos. Para 1963 se independiza y crea el McLaren F1 Team.

Bruce McLaren compitió, preparó y fabricó autos para correr Fórmula 1, CanAm (Canadian-American Challenge Cup), las 500 Millas de Indianápolis, las 24 Horas de LeMans y otras carreras. Cosechó muchos éxitos. Muy a menudo, probaba sus autos. El 2 de junio de 1970, cuando rodaba con uno diseñado por él para la CanAm (el M8D), en el circuito inglés Goodwood, falló una pieza, se despidió y sufrió un terrible accidente que le costó la vida. Aún no había cumplido 33 años.



1963



1967



1981



La Marca

McLaren es una de las marcas de automóviles más rápidas. Su raíz está en las competencias de autos, particularmente en la Fórmula 1. Lleva el nombre de su fundador, el neozelandés Brece McLaren, quien fundó la marca en 1963. En estas seis décadas, McLaren se ha mantenido en los grandes eventos del automovilismo mundial.

Desde la fundación del McLaren F1 Team, en 1963, la marca se ha desarrollado a través de sus productos, como los bólidos de Fórmula 1, que han logrado ocho títulos mundiales de constructores y doce de pilotos. Es una de las escuderías más exitosas en la Fórmula 1. Con McLaren han corrido Emerson Fittipaldi, Denny Hulme, Alain Prost, Ayrton Senna, Mika Häkkinen, David Coulthard, Kimi Raikkonen, Jenson Button, Lewis Hamilton y Fernando Alonso, entre otros.

Y en CanAm, los McLaren dominaron el campeonato durante cinco años consecutivos, de 1967 a 1971. El propio Bruce McLaren ganó dos veces, otras dos fueron para Denny Hulme y una quinta para el norteamericano Peter Revson. Asimismo, también lograron tres victorias en las 500 Millas de Indianápolis: las de 1972, 1974 y 1976.

La marca se amplía en 1986 al formarse el Grupo McLaren, que agrupa a varias empresas dedicadas a la industria automovilística británica de alto rendimiento. Entre ellas están la de componentes electrónicos para autos (McLaren Electronic Systems), de tecnologías aplicadas (McLaren Applied Technologies), catering (Absolute Taste) y autódromos (Lydden Hill).

De igual manera, está McLaren Automotive, conocida como McLaren, dedicada a fabricar automóviles de alto rendimiento. La compañía fue fundada con el nombre de McLaren Cars, en 1989. «Un fabricante de autos deportivos en base a tecnologías utilizadas en la Fórmula 1», que trabaja en colaboración con McLaren F1 Team.

El Logotipo

Cuando le preguntan a la compañía McLaren sobre el significado de su logo, la respuesta es «aerodinámica». Sí, porque el logotipo de McLaren hace referencia a la aerodinámica de sus autos, concretamente a la ráfaga que genera el viento tras su paso. Y es que es este uno de los puntos fuertes de los McLaren.

Pero este significado de hoy no fue el original creado hace más de medio sigl. El logo ha modificado a lo largo de los años. El primero es de 1963, cuando se fundó la compañía. Fue diseñado por Michael Turner y es un dibujo en forma de cresta con la paleta de colores verde, roja y blanca. Le añadió la silueta de un kiwi, en negro. Este kiwi es un pájaro, sin alas, nativo de Nueva Zelanda.

El logotipo cambió en 1966. Así, el emblema de McLaren, en 1967, fue un nuevo kiwi: elegante y moderno. Ese logo se le conoce como Speedy Kiwi y se convirtió en un símbolo del equipo de carreras McLaren, que se utiliza incluso hoy. El color negro del pájaro se ve bien tanto en el fondo blanco como en el fondo naranja, colores característicos de la marca.

El Speedy Kiwi fue el logo de McLaren hasta 1981, cuando se reemplazó por otro diseñado por Raymond Loewy. Esta insignia se describió como «audaz». Se componía por el nombre de la marca con la bandera a cuadros estilizada y tricolor: negro, rojo y blanco. Hay versiones que encadenan a este logo con los cigarrillos Marlboro, entonces patrocinador del equipo McLaren F1.

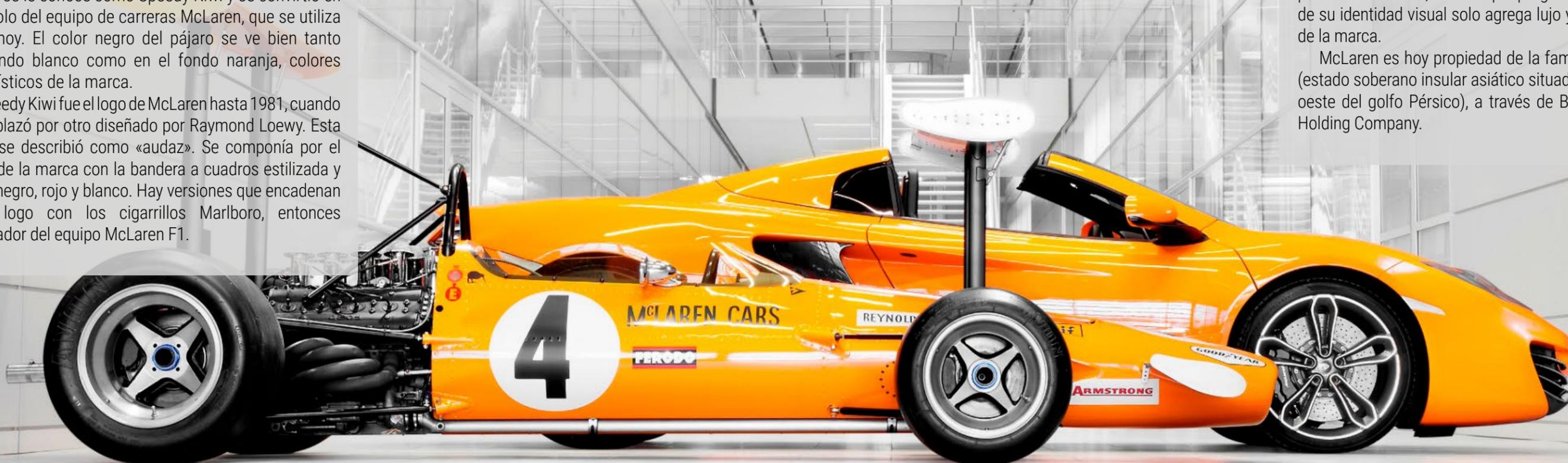
Tras este logotipo de 1981, la identidad visual de la marca se basó en los principios de simplicidad y estilo. Ese esquema, que se mantiene hasta hoy, se fue modificando. Diez años después (1991), la bandera a cuadros se reemplazó por el galón rojo, la paleta de colores no se modificó y el tipo de letra solo se perfeccionó ligeramente.

Para 1998, el galón de ángulo agudo cambió por un símbolo de swoosh, que representa a la velocidad y, con las líneas del nombre en negrita, era más suave. El logo lucía mejor que con los trazos geométricos anteriores. En 2003, solo se modificó el tipo de letra, más delicadas y elegantes, con estilo futurista y una sensación de movimiento.

El último rediseño del logotipo de McLaren se realizó en 2012. El cambio más significativo para la identidad visual de la marca fue agregar un marco rectangular.

El logo de McLaren es lacónico y moderno, refleja el poder de la marca, su enfoque progresivo. La simplicidad de su identidad visual solo agrega lujo y estilo a la imagen de la marca.

McLaren es hoy propiedad de la familia real de Bahrein (estado soberano insular asiático situado cerca de la costa oeste del golfo Pérsico), a través de Bahrain Mumtalakat Holding Company.



McLaren

1991

McLaren

1998

McLaren

2003

McLaren
AUTOMOTIVE

2012 - hoy

+ Motor





EL ESTRECHO DE MALACA, *el paso comercial* MÁS TRANSITADO DEL PLANETA

El Estrecho de Malaca, una ruta marítima de relevancia económica y estratégica debido a su ubicación geográfica en el Sudeste Asiático que conecta el Océano Índico con el mar de China Meridional

Por Loriet Gómez Mejias

El estrecho de Malaca, el punto sobre el que gira la geoestrategia de la región del Indo-Pacífico, tiene una longitud de aproximadamente 930 km y un ancho que varía entre 38 y 393 km, para un área total de unos 65 000 km². Como es evidencian los números, resulta bastante angosto en ciertas áreas, lo que lo convierte en una vía desafiante para la navegación. Además, está conformado por varias islas y áreas costeras, que también representan retos adicionales para los barcos que transitan por él.

Desde la antigüedad, comerciantes persas, indios y árabes, e incluso africanos, utilizaban el estrecho de Malaca como principal vía de comercio marítimo con

civilizaciones del sudeste y este de Asia. Por supuesto que también representó la manzana de la discordia para grandes potencias regionales que, desde el siglo XVII, se disputaban su control. Ya para el siglo XIX, los imperios británicos y holandeses trazaron de manera arbitraria una línea fronteriza y la promesa de luchar contra la piratería en sus respectivas áreas de influencia. Hoy en día, dicha línea sigue siendo utilizada para marcar la frontera entre Malasia e Indonesia.

Y es que, dada su ubicación estratégica, el control del estrecho de Malaca ha sido un tema de interés para muchas naciones y ha influido en la política regional

durante siglos. Su relevancia geopolítica se remonta a más de 400 años, pues es un corredor marítimo entre los principales polos económicos de Asia, y su estabilidad es crucial para mantener la paz y el equilibrio en la región. Como principal ruta marítima natural entre el océano Índico y el mar de China Meridional, ha sido históricamente la ruta marítima más corta entre India y China y, por lo tanto, una de las más transitadas del mundo. Su seguridad y accesibilidad resultan vitales para el comercio global y el crecimiento económico.

En términos de importancia económica, el canal de Malaca es considerado una de las rutas marítimas más

frecuentadas y trascendentales del mundo. Es un enlace vital para el comercio internacional, pues casi el 80 % del comercio marítimo global, incluyendo una gran cantidad de petróleo, gas natural, productos manufacturados y otros bienes, y más de un tercio del comercio mundial total pasa por este estrecho. No solo conecta el Este y el Oeste, sino que también facilita el comercio entre países asiáticos, incluyendo China, Japón, Corea del Sur y los países del sudeste asiático.

Con una media es de 150 buques al día y siendo la puerta de acceso a 37 países ribereños del Índico, constituye una fuente importante de ingresos para los países que lo rodean, pues algunos de los puertos más grandes y concurridos del mundo se encuentran a lo largo de su costa, como el Puerto de Singapur, el Puerto Klang en Malasia y el Puerto de Tanjung Priok en Indonesia, centros de actividad económica y logística, e importancia crucial para el comercio internacional. Su impronta, por tanto, va más allá de lo regional y supera con creces la de Panamá, Ormuz, Suez o Gibraltar.

Las características físicas del Estrecho de Malaca, especialmente la poca profundidad de sus aguas,

representan un obstáculo importante para la navegación. Por este motivo, los barcos con sobregiro no pueden pasar por la zona y son desviados hacia el estrecho de Lombok en Indonesia. La constante concentración de barcos en el estrecho y ciertos problemas de seguridad en la navegación relacionados con la piratería, el contrabando y los desafíos medioambientales hacen que la importancia del Canal de Malaca también se extienda a temas de seguridad marítima.

Situado entre la península de Malasia y la isla de Sumatra, Indonesia, el estrecho de Malaca está situado en una de las zonas sísmicas más activas del globo, dentro del Cinturón de Fuego del Pacífico. Recordemos que Indonesia es la

zona volcánica más activa del planeta, con 129 volcanes activos. Según los expertos, cualquiera de estos volcanes pudiera erupcionar en cualquier momento, suficiente para provocar una reacción en cadena que supondría la pérdida de trillones de dólares para toda la economía mundial.

Sin embargo, los barcos podrían tomar otras rutas y, eventualmente, el sistema absorbería el impacto de la interrupción. Pero la crisis trascendería la navegación y el comercio. El estrecho de Malaca es una de las zonas del mundo de mayor concentración de cables submarinos. Billones de dólares en transacciones y datos se trasladan diariamente bajo sus aguas, y una explosión provocaría un daño irreparable a esta infraestructura.

Sin lugar a dudas, su importancia y trascendencia son indiscutibles, lo que lo convierte en una vía fluvial de gran valor tanto para la región de Asia como para la economía global.





¿Cuál es la **marca** de autos **MÁS VALIOSA?**

A día de hoy, Tesla es la marca de autos más valiosa en lo que va de 2023, debido al sorprendente aumento interanual del 44 %, según Brand Finance

Por Willy Hierro Allen

Desde el año pasado, en el ranking de las marcas más valiosas, ya Tesla amenazaba a las punteras con su gran crecimiento interanual, de acuerdo con datos tomados del reporte de Best Global Brands de Interbrand 2022. Esta compañía de consultoría realiza ejercicios de valoración de marcas a partir de sus resultados financieros, la fuerza competitiva y su capacidad para fidelizar clientes.

Las tres marcas de vehículos que ocupaban el podio de las más valiosas en 2022, eran Toyota, con 59,757 millones de dólares, seguida por Mercedes-Benz (56,103 millones) y Tesla (48,000 millones), en primero, segundo y tercer lugar, respectivamente. Sin embargo, el nivel de crecimiento no fue igual. En 2022, Toyota y Mercedes-Benz crecieron un 10 % en comparación con el año anterior, mientras Tesla crecía un 32 %.

Evidentemente, de mantenerse estos ritmos de desarrollo (a pesar de los contextos de incertidumbre económica mundial), el actual 2023 no sería igual. Y así fue: Tesla superó a Toyota y a Mercedes-Benz. Por primera vez una marca automotriz de propulsión eléctrica encabeza las clasificaciones mundiales.

El valor de la marca Tesla ha aumentado un 44 % este año 2023, para llegar a los 66 200 millones de dólares, lo que se traduce en una subida de unas cinco veces más su valor con respecto a los niveles previos a la pandemia, señalan informes de Brand Finance. A Tesla le siguen Mercedes-Benz, con un valor de marca de 58 800 millones de dólares y Toyota con 52 500.

Así como subió la eléctrica Tesla, se desplomaron las tradicionales marcas de combustión Mercedes-Benz, con 18 % y Toyota con 3 %, para descender del primero y segundo puestos, al segundo y tercero, respectivamente.

El director general de Brand Finance France, Bertrand Chovet, declaró que «existe muchísima competencia en la industria automotriz, por lo que para Tesla lograr este nivel de crecimiento del valor de su marca es un notable logro y un testimonio del valor de la marca Tesla».

Por su parte, la firma especializada Kantar BrandZ elaboró su propia lista, en la cual Tesla ocupa, también, el primer lugar del ranking de marcas más valiosas; pero Toyota es segunda y Mercedes-Benz tercera. Entre las 100 marcas más valiosas del mundo, solo 15 son de automotores y no están en el podio de las más valoradas.

Las marcas más valiosas (hoy) son del mundo de la tecnología y de todas ellas, la número 1 es Apple, una compañía multinacional estadounidense dedicada al diseño y producción de equipos electrónicos y software, con sede en California. La marca Apple, cuyo logo es la «manzanita», tiene un valor de 880 000 millones de dólares, más de 12 veces el valor de Tesla.



La revolucionaria **BATERÍA DE STELLANTIS** para los autos eléctricos

Por Ariel B. Coya

Aunque siga enfrascada en el desarrollo de cuatro nuevas arquitecturas multienergía para su futura gama, Stellantis anuncia también una «batería revolucionaria» que reducirá el peso de los vehículos y mejorará su eficiencia, justo la obsesión que corona ahora mismo los esfuerzos de todos los fabricantes en torno a la automoción eléctrica.

Bautizada IBIS (las siglas en inglés de Sistema Integrado de Batería Inteligente), la nueva propuesta es el fruto de cuatro años de labor de 25 ingenieros y expertos de la alianza franco-italiana, la empresa Saft y el Centro Nacional de Investigación Científica de Francia (CNRS).

Lo cierto es que, en lugar de trabajar sobre la química o el empaquetamiento de la batería para mejorar su autonomía, el proyecto se ha centrado en buscar un nuevo diseño que permite prescindir del inversor y el cargador, reduciendo el peso y aumentando el espacio en el coche. De ese modo, se mantienen las mismas celdas de litio que se utilizan actualmente, pero se integran las funciones de esos dos componentes esenciales en la propia batería, a partir de un avanzado sistema de control que permite

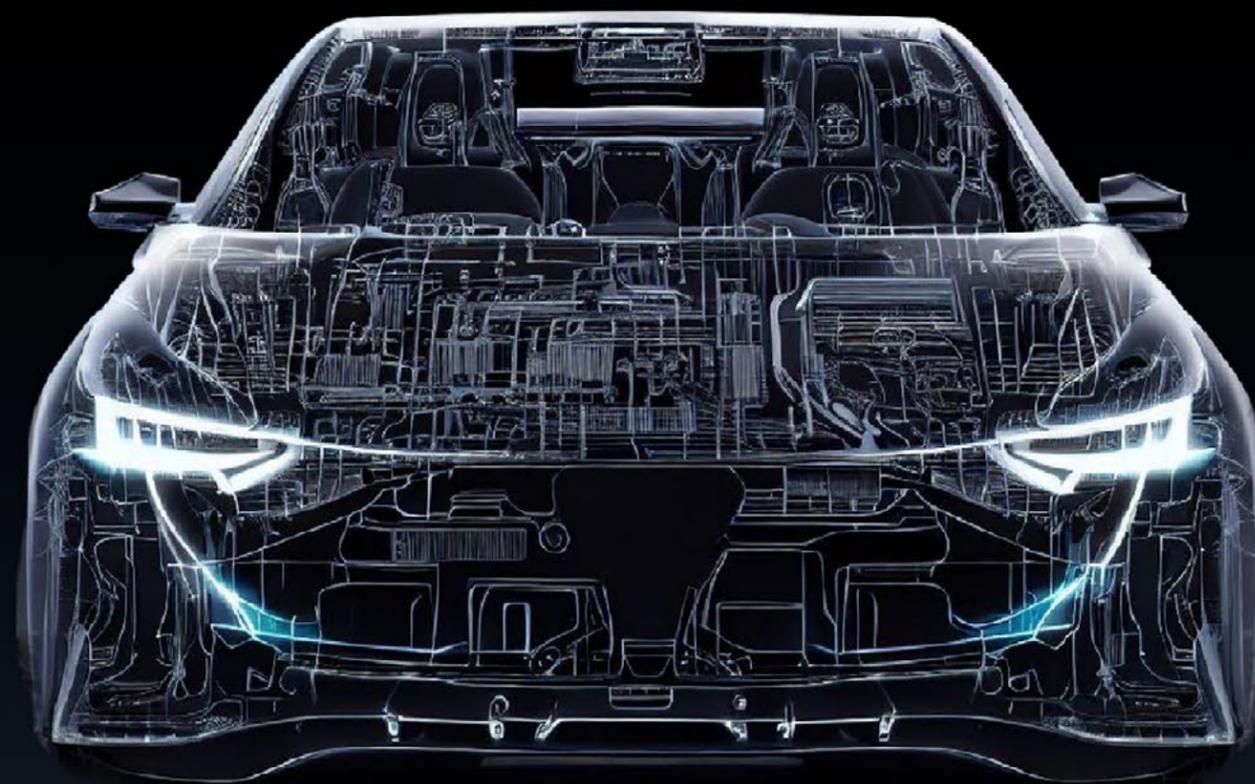
producir una corriente alternativa para el motor eléctrico directamente, lo que hace que el tren motriz sea más eficiente, fiable y también menos costoso.

Como señaló su jefe de Ingeniería y Gestión, Ned Curic, el «viaje hacia la electrificación de Stellantis está impulsado por la innovación y la excelencia en la investigación».

De ahí que esta nueva propuesta abraza todas las tecnologías al alcance del grupo «para abordar las necesidades reales de los clientes que eligen un vehículo eléctrico: autonomía, espacio y asequibilidad».

Está claro que al proyecto todavía le queda trecho por recorrer, pues hasta ahora solo ha sido testado en el banco de trabajo, pero el siguiente paso será la construcción de un prototipo funcional que permita su puesta a punto en condiciones reales, antes de incluirlo formalmente en los modelos cero emisiones que el grupo lanzará en los próximos años.

La alianza de PSA y Fiat Chrysler integra en esta innovación dos componentes esenciales para reducir el peso de los vehículos y elevar su rendimiento





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

TRANSPORTE OCCIDENTE

CONTAMOS CON LÍNEAS ESPECIALIZADAS,
PERSONAL CAPACITADO, EXPERIENCIA
Y ALTA PRODUCTIVIDAD EN LA FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS

FABRICACIÓN DE

FURGONES PERSONALIZADOS
CAJAS DE SEGURIDAD
PRESILLAS PARA PRESILLADORAS

ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS

MANTENIMIENTO

FURGONES, GAZELLA, UAZ Y GEELY

REPARACIÓN GENERAL

CAMIONES, AUTOS RURALES Y CAMIONETAS



| 📍 Avenida Independencia y Final, Apartado 8 Managua, Arroyo Naranjo, La Habana, Cuba
| ☎ +53 52159970 / 52152936 | ✉ cervantes@tocc.reduim.cu / dir.comercial@tocc.reduim.cu

¿Podrán los **BIOCOMBUSTIBLES** salvar a los autos clásicos?

Por Willy Hierro Allen

El mundo avanza rumbo a la era de la automoción libre de contaminación y, en ella, los tradicionales vehículos de combustión no tienen cabida. Sus niveles de contaminación ambiental les prohibirán rodar por las carreteras y ciudades. El destino de la mayoría será convertirse en chatarra y, tal vez, algunos pocos queden en museos y colecciones.

Pero ¿sin rodar? Triste destino. Sin embargo, ha surgido un paréntesis en medio de la avalancha de vehículos eléctricos que comienzan a inundar los viales de todo el mundo: los biocombustibles.

¿Qué es un biocombustible? Es un combustible sólido, líquido o gaseoso producido a partir de biomasa y, lo más importante, prácticamente no contamina. Son renovables y buenos sustitutos de los conocidos combustibles fósiles. La mayoría de los biocombustibles disponibles en el mercado hoy en día están elaborados a partir de plantas y con frecuencia se utilizan como combustibles para el transporte. Algunos países cultivan ciertas plantas para su producción.

Por ejemplo, en Estados Unidos, el pasto varilla, las semillas de soja y el maíz, son fuentes de biocombustible; en Brasil se utiliza la caña de azúcar,

y en Europa, la remolacha y el trigo, para iguales fines. Entre los productos agrícolas que se usan para fabricar biocombustibles están la mandioca y el sorgo (China), el miscanthus y el conocido aceite de palma (Sureste de Asia) y la jatropha (India).

Son biocombustibles líquidos el biodiesel y los bioalcoholes (bioetanol y biometanol); los gaseosos son el biogás y el gas de síntesis; mientras que los sólidos son la madera, el carbón vegetal y el aserrín. Entre los países que han promovido firmemente el desarrollo y uso de los biocombustibles se encuentran Brasil, Estados Unidos, Francia, Suecia y Alemania.

Así las cosas, y un tanto despojándonos de la aplastante propaganda de los vehículos eléctricos, vemos que la «condena» al auto o la moto, con motor de combustión, no es a muerte, aún puede sobrevivir y hasta rodar (en menor escala), pero no desaparecer de las carreteras. Y para ello, hace poco salió a la venta Sustain Classic, una gasolina sostenible exclusiva para autos clásicos.

Coryton es una empresa británica que, desde sus inicios, se ha dedicado a desarrollar combustibles combinados y ya comercializa



Ante los horrores del calentamiento global, producto de cambio climático, los tradicionales y clásicos automóviles de combustión, están condenados

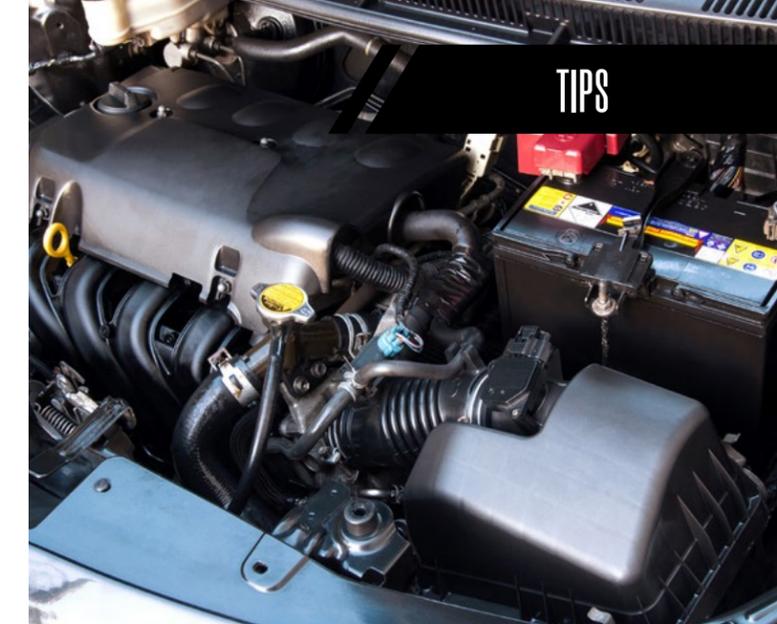


gasolina sostenible exclusiva para autos clásicos. Se llama Sustain Classic y está disponible en tres tipos (Súper 80, Súper 33 y Racing 50), de los cuales, el más ecológico promete la reducción, al menos, del 65 % de las emisiones de los gases de efecto invernadero comparada con similares combustibles fósiles.

Sustain Classic utiliza biocombustible avanzado de segunda generación a partir de residuos agrícolas, tales como paja, subproductos o residuos de cultivos, no aptos para el consumo. Eso significa que el combustible utiliza el carbono existente en nuestra atmósfera en lugar de liberar CO₂, como hacen los combustibles fósiles.

Este biocombustible no cambia el sonido del auto clásico ni el olor de los gases de escape y funciona en cualquier condición climática. Su precio es más elevado que el del actual combustible fósil: 5,44 euros por litro, pero a medida que aumente su producción y venta, debe bajar. Se ha sembrado la esperanza en los amantes de los clásicos.

Una alternativa para el «Museo Rodante de los Autos Clásicos cubanos».



¿QUÉ HACER CUANDO **EL MOTOR PIERDE POTENCIA?**

Un problema común que afecta a los conductores más de lo que parece. Conoce qué puedes hacer para recuperar la potencia del motor de tu vehículo

Por César Abanto

<https://www.facebook.com/100064870053373/posts/pfbid09EU-X28wkMfqFRj9Z9tfz1eC3JL1az2f8zxymKmgbsw98S1GBn-SafaBygR8QMyjEbl/?app=fbl>

La pérdida de fuerza del motor de tu vehículo es un problema frustrante que puede ocurrir en cualquier momento. Esta situación puede deberse a varias razones, desde percances menores hasta fallos importantes en el sistema de propulsión.

Posibles causas de una pérdida de fuerza del motor

Filtro de aire sucio: restringe el flujo de aire hacia el motor, lo que resulta en una disminución de la potencia. La solución es reemplazar el filtro de aire siguiendo las recomendaciones del fabricante.

Bujías desgastadas: si están desgastadas o sucias, pueden dificultar la combustión adecuada y provocar una pérdida de potencia. Reemplaza las bujías según el programa de mantenimiento recomendado.

Sistema de escape obstruido: comprueba si hay obstrucciones, como un convertidor catalítico dañado, y reemplaza las piezas defectuosas si fuera necesario.

Falla del sensor de oxígeno: monitorea los niveles de oxígeno en los gases de escape y ayuda al sistema de control del motor a ajustar la mezcla de combustible. Si está dañado o sucio, puede causar una pérdida de potencia. Un técnico automotriz calificado puede diagnosticar y reemplazar el sensor defectuoso.

Fallo en el sistema de combustible: problemas como una bomba de combustible defectuosa, inyectores obstruidos o una presión de combustible insuficiente pueden afectar el rendimiento del motor.

Si sospechas de un problema en el sistema de combustible, es recomendable llevar el vehículo a un taller especializado.

Problemas en el sistema de encendido: un distribuidor desgastado o un módulo de encendido defectuoso puede causar una pérdida de potencia del motor. Un mecánico experto puede diagnosticar y solucionar estos problemas.

Desgaste del motor: con el tiempo, los componentes internos del motor pueden desgastarse y perder eficiencia. Esto puede provocar una disminución gradual de la potencia. En casos extremos, puede ser necesario reconstruir o reemplazar el motor.





¿Qué hacer cuando el motor pierde fuerza?

Mantenimiento preventivo: realiza un mantenimiento regular siguiendo las recomendaciones del fabricante. Esto incluye cambio de aceite, reemplazo de filtros y revisión de las bujías.

Diagnóstico profesional: si experimentas una pérdida de fuerza significativa y no estás seguro de la causa, lleva tu vehículo a un taller de confianza. Los técnicos especializados podrán realizar un diagnóstico exhaustivo utilizando herramientas y equipos adecuados.

Inspección visual: antes de buscar ayuda profesional, realiza una inspección visual básica para detectar posibles problemas visibles, como tubos de escape dañados o cables de encendido sueltos.

Evita forzar el motor: cuando notes una pérdida de potencia, evita exigir demasiado al motor. Conducir con el motor debilitado puede empeorar el problema y llevar a daños adicionales.

Una pérdida de fuerza en el motor de tu vehículo puede ser un inconveniente molesto, pero con el enfoque adecuado, puede solucionarse. Al identificar la causa subyacente y tomar las medidas necesarias, podrás restaurar la potencia y el rendimiento de tu vehículo. Recuerda que, en caso de duda, es recomendable acudir a un profesional para el diagnóstico y la reparación adecuados.

LOS TESOROS DEL ULUBURUN

Por Amparo López Rego

El *Uluburun* resulta ser uno de los barcos más antiguos que se hayan descubierto, pero en caso de que esto no fuese suficiente para otorgarle relevancia, también es uno de los que ha deslumbrado por su carga, compuesta de una inmensa variedad de mercancías de diferentes procedencias y de los tiempos de la etapa tardía de la Edad de Bronce.

Descubrimiento

Fue en 1982, cuando el buzo local Mehmet Çakir, buscando esponjas, divisó restos del navío en una ladera escarpada y rocosa, así como objetos dispersos. El descubrimiento tuvo lugar cerca de la costa oriental de *Uluburun*, en el sur mediterráneo de Turquía, a 9,7 km al sureste de la ciudad de Kas, en Antalya.

El pecio de la otrora nave y su carga se encontraban a una profundidad de entre 44 y 52 m. Se necesitaron 11 expediciones (entre 1984 y 1994) para llevarlo, junto a su cargamento, a la superficie. Fue una gigantesca labor que exigió un total de 22 413 inmersiones.

Finalmente, el colosal proyecto de rescate a cargo del Instituto de Arqueología Náutica turco develó al mundo el antiguo navío. Como es de suponer, gran parte no sobrevivió, pero felizmente, partes de la quilla y revestimientos de madera, así como las mercancías que cargaba han ayudado a deducir su tamaño y otras características.

Se concluye entonces que el *Uluburun* medía unos 15 m de eslora, 5 de manga, y podía transportar alrededor de 20 t de carga. El casco y la quilla eran de cedro libanés - autóctono de las montañas del Líbano, el sur de Turquía y Chipre Central-; y los herrajes, de roble.

De otra, la nave resultó ser el primer modelo conocido de un barco fabricado con el sistema de mortaja y espiga, un sistema en el que los tablonces estaban unidos por lengüetas planas de madera, insertadas en ranuras cortadas en los tablonces.

El navío se hundió hace más de 3 000 años y fue descubierto, en 1982, frente a la costa de Uluburun, al suroeste de Turquía

Tesoros

De acuerdo con los hallazgos, se estima que el *Uluburun* transportaba un cargamento de más de 20 t, acatando, posiblemente, una orden real.

Se han recuperado más de 18 000 objetos, entre ellos, joyas preciosas, materias primas y artículos terminados que identifican, al menos, a siete culturas diferentes: micénica, siria-palestina (precursores de los fenicios), chipriota, egipcia, casita (uno de los pueblos con el origen más misterioso de los que hayan poblado Mesopotamia), asiria y nubia.

La carga principal era de cobre, unas 10 t distribuidas en 354 lingotes, principalmente cobre chipriota, e igualmente acarreaban los que han acabado por ser los primeros lingotes intactos de vidrio hallados, 175 de ellos en forma de disco, coloreados en azul cobalto, turquesa y un tono único de lavanda.

Entre las materias primas a bordo del *Uluburun* se encontró 1 t de resina de terebinto -un pequeño arbusto típico presente en Sicilia y en el paisaje mediterráneo- almacenada en 150 frascos cananeos (Oriente Medio) y que probablemente estaba destinada a la confección de incienso; también, troncos de ébano egipcio, cáscaras de huevo de avestruz, colmillos de elefante, dientes de hipopótamo, conchas marinas y caparazones de tortugas.

Lamentablemente, suntuosas mercaderías terminaron en el fondo del mar: objetos egipcios confeccionados en oro, electrum (una aleación natural de oro y plata con trazas de cobre y otros metales), plata y piedra, joyas cananeas, miles de cuentas de vidrio, ágata, cornalina, cuarzo, loza y ámbar. Se recuperó, además, una estatuilla femenina de bronce, cubierta parcialmente en oro, de origen sirio-palestino. Pero sin duda, uno de los artículos más destacados fue un escarabajo con el sello de la reina Nefertiti, que, dado su notable grado de desgaste, presuntamente se trataba de un regalo para algún

gobernante de la zona, enviado mucho después de la muerte de la reina; o una pieza que pertenecía a alguno de los mercaderes a bordo.

Sin embargo, en cuanto a productos terminados, la alfarería chipriota era la predominante, pues se trasladaba un cuantioso cargamento de artículos de cerámica fina y gruesa. Asimismo, aparecieron lo que probablemente eran posesiones personales de los tripulantes, como vasijas para cosméticos hechas de marfil, herramientas y armas características de la Edad de Bronce, artículos para pesca (redes de plomo, plomos de líneas, agujas para reparar las redes, anzuelos, un arpón), una trompeta tallada en un colmillo de hipopótamo, un tridente de bronce y tablas de madera para escribir.

Habla la historia

La investigación de los restos del navío y su preciado cargamento, que aún continúa, ha demostrado que, en la época tardía de la Edad de Bronce -alrededor de los años 1600 al 1000 a.n.e.- el mar Egeo era parte de un circuito de comercio internacional, que comprendía, muy probablemente, el intercambio de regalos entre realezas, en la zona del Cercano Oriente. En ese entonces, los barcos navegaban el mar Mediterráneo trazando comúnmente una ruta circular que partía de la zona siria-palestina hasta la isla de Chipre, aunque en algunas ocasiones podían avanzar más hacia zonas del oeste, como Cerdeña, para regresar bordeando el norte de África (lo cual incluía Egipto).

Se cree, pues, que el *Uluburun* viajaba hacia el oeste desde la costa este del Mediterráneo cuando tropezó con su amargo destino, frente a la faja costera de *Uluburun*. Algunos estudiosos hasta se aventuran a suponer que se dirigía al río Nilo, en aquel entonces un área de significativa actividad comercial.

Si bien el barco pertenece a fines de la Edad de Bronce, establecer el tiempo exacto sobre su construcción y

nafragio ha sido, hasta el momento, imposible. Lo mismo sucede con relación a su nacionalidad.

No fue hasta 1996 que se concluyó, después de la datación de los artículos que conformaban la carga y la de una rama para leña que debió haber sido cortada poco antes de llegar a bordo, que podían manejarse fechas como las del 1316 o 1305 a.n.e. (el propio sello de Nefertiti puede sugerir esta estimación, ya que su esposo, el faraón Akenaton, gobernó Egipto a mediados del siglo XIV), pero no pasan de ser teorías y lo más posible es que nunca lleguemos a saber la fecha real.

Los restos del *Uluburun* y su carga se encuentran en el Museo de Arqueología Subacuática de Bodrum, donde se exhibe una réplica de la nave.

El *Uluburun* es, sin lugar a dudas, el protagonista de uno de los naufragios más importantes y cautivantes jamás descubiertos, una tragedia que debió ser devastadora para muchos en aquellos lejanos tiempos, pero que ha proporcionado a los arqueólogos una copiosa e invaluable información sobre la época antigua y sus culturas en el área mediterránea.

Deporte





Red Bull-Honda y Verstappen ¿inalcanzables?

Esta 74.ª edición del Campeonato Mundial de Fórmula 1 tiene un equipo dominante: Oracle Red Bull Racing, con su RB19 (Honda RBPTH001) y sus pilotos, el holandés Max Verstappen y el mexicano Sergio Pérez

Por Leo Allen

A mitad del Campeonato de Fórmula 1 (2023), Red Bull-Honda duplica los puntos acumulados por su más cercano perseguidor, Mercedes: 503 x 247, y tal parece que los bólidos de Adrian Newey, que hoy lucen inalcanzables, se llevarán el título a casa, como ya lo han venido haciendo en estos dos últimos años precedentes: 2021 y 2022.

¿Cómo ha logrado parecer inalcanzable este equipo Red Bull Racing? Pues nada más y nada menos que con su portentosa cadena de victorias. De las trece carreras programadas para este año, entre el 5 de marzo (Bahrein) y el 30 de julio (Bélgica), de las cuales se han corrido doce (Imola, Italia, no se celebró por lluvias intensas), Red Bull ha conseguido ganar todas.

Los pilotos de Red Bull-Honda se han apropiado de lo más alto del podio y parecen no querer bajarse. De los doce Grand Prix, el piloto holandés Max Verstappen ganó diez: Bahrein, Australia, Miami, Mónaco, España, Canadá Austria, Gran Bretaña, Hungría y Bélgica; de esta forma alcanza 44 triunfos para superar, por tres, al mítico Ayrton Senna.

Por su parte, el mexicano Checo Pérez venció en las otras dos carreras: Arabia Saudita y Azerbaiyán. Checo ha logrado su podio 32 en Fórmula 1, supera a Jack Brabham e iguala con Jim Clark, Jacques Laffite, Jean Alesi, Daniel Ricciardo, Michael Schumacher y Sebastian Vettel. Ya está entre los 30 pilotos con más podios de la historia y es el sexto con más podios en más Grandes Premios diferentes de F1.

Red Bull se ha convertido en el único equipo de la historia en vencer doce carreras consecutivas en la Fórmula 1 y ha superado el récord anterior (11 acumuladas) del equipo McLaren-Honda, vigente desde 1988. Pero veamos algo más de estos exitosos protagonistas del Mundial de Fórmula 1, 2023.



Red Bull Racing

Es una escudería de Fórmula 1, creada en 2005 por Dietrich Mateschitz, el millonario y empresario austriaco de origen croata, fundador de Red Bull, la famosa bebida energizante. Mateschitz es fiel promotor de los deportes extremos. Este equipo de carreras tiene su base de operaciones en Milton Keynes, un municipio del sureste de Inglaterra.

Esta escudería de Fórmula 1 se fundó cuando la compañía Red Bull GmbH compró, por cerca de 110 millones de dólares, el equipo Jaguar Racing a la Ford Motors Company, pues esta anunció su retirada de la categoría reina del automovilismo. Dietrich Mateschitz tuvo también un equipo de carrera en NASCAR (Red Bull Racing Team), que compitió de 2006 a 2011.

A fines de 2005, Mateschitz, quien estudió Mercadotecnia y Marketing en la Universidad de Viena, compró, además, en colaboración con Gerhard Berger, excorredor austriaco de automovilismo, el equipo Minardi F1, al cual nombraron Scuderia Toro Rosso, hoy convertida en Alpha Tauri, que sirve a pilotos jóvenes con perspectivas a entrar a Red Bull Racing. Las inversiones de Red Bull en los deportes a motor son mayúsculas.

CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES

Lugar	Escudería	Motor	Puntos
1	Red Bull	Honda	503
2	Mercedes	Mercedes	247
3	Aston Martin	Mercedes	196
4	Ferrari	Ferrari	191
5	McLaren	Mercedes	103
6	Alpine	Renault	57
7	Williams	Mercedes	11
8	Haas	Ferrari	11
9	Alfa Romeo	Ferrari	9
10	Alpha Tauri	Honda	3

CAMPEONATO DE PILOTOS

Lugar	Piloto	Equipo	Puntos
1	Max Verstappen	Red Bull	314
2	Sergio (Checo) Pérez	Red Bull	189
3	Fernando Alonso	Aston Martin	149
4	Lewis Hamilton	Mercedes	148
5	Charles Leclerc	Ferrari	99
6	George Russell	Mercedes	99
7	Carlos Sainz	Ferrari	92
8	Lando Norris	McLaren	69
9	Lance Stroll	Aston Martin	47
10	Esteban Ocon	Aston Martin	35
11	Oscar Piastri	McLaren	34
12	Pierre Gasly	Alpine	22
13	Alex Albon	Williams	11
14	Nico Hulkenberg	Haas	9
15	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	5
16	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	4
17	Yuki Tsunoda	AlphaTauri	3
18	Kevin Magnussen	Haas	2
19	Logan Sargeant	Williams	0
20	Nyck De Vries	AlphaTauri	0
21	Daniel Ricciardo	AlphaTauri	0



A estas alturas del campeonato, los tres equipos punteros montan Ducati: Pramac, VR46 y Ducati Team. Y los tres pilotos que van delante, también: Pecco Bagnaia (Ducati Team), Jorge Martin (Pramac) y Marco Bezzecchi (VR46). ¡Es la fiesta de las «Rojas de Bolonia»!



DUCATI SE IMPONE Y PECCO BAGNAIA RUEDA DELANTE

Por Leo Allen

Realmente este Campeonato 2023 se ha teñido de rojo. Las motocicletas de Borgo Panigale se han impuesto con mucha fuerza, en estos primeros Grand Prix, al resto de los constructores en competencia. Ya se corrieron nueve de los veinte GP de este curso y no aparecen amenazas para esta marca italiana de propiedad germana.

Ducati ya acumula 923 puntos, que son 678 por encima de su más cercano perseguidor, la también marca italiana Aprilia, que suma 245 puntos. El podio de los tres primeros constructores se cierra con la austriaca KTM, más cerca de Aprilia (solo a 11 puntos), con 234. Las otras tres marcas van lejos: Yamaha con 124 puntos, Honda con 109 y GasGas con 62.

Este 2023, en el Campeonato Mundial de MotoGP hay catorce equipos en competencia, de ellos cinco corren con Ducati (Mooney VR46 Racing Team, Prima Pramac Racing, Gresini Racing MotoGP, Ducati Lenovo Racing Team y Aruba.it Racing) y dos con Aprilia (Crypto Data RNF MotoGP Team y Aprilia Racing). Otros cuatro con Honda (LCR Honda Castrol y LCR Honda IDEMITSU, Team HRC y

Repsol Honda Team), dos con KTM (Red Bull KTM Factory Team y GasGas Factory Racing Tech3) y uno con Yamaha (Monster Energy Yamaha MotoGP). De esta manera tenemos corriendo diez Ducati, seis KTM, seis Honda, cinco Aprilia y dos Yamaha, las que hacen en total de 29 motos en competencia.

Los equipos mejor colocados (top five), hasta ahora, son Pramac con 295 puntos, VR46 con 274, Ducati con 242, Red Bull KTM con 221 y Aprilia con 186 puntos. Aquí la pelea es más pareja, pues entre primero y quinto lugar solo hay 106 puntos de diferencia. Y digo esto porque los primeros nueve puestos dan puntos.

Así, el primer lugar le da 25 puntos a su equipo, además de otros 12 si es que gana la carrera sprint. O sea, el ganador de un GP le puede sumar a su equipo un total de 37 puntos con solo una victoria. Tanto es así que en el análisis del primer cuarto de este Campeonato 2023 (publicado aquí) el escenario era diferente.

Corridos los primeros cinco GP, lideraba VR46, seguido por Pramac y en tercer lugar KTM. En cuarto rodaba Ducati y en quinto Aprilia. Como se puede ver, ahora Pramac va



delante, seguido por VR46 y Ducati está en tercero, KTM en cuarto y Aprilia se mantiene en quinto. Estamos a mitad de curso, aún queda la otra mitad.

En cuanto a los pilotos, cuatro de los cinco del top five montan Ducati: el italiano Pecco Bagnaia (Ducati Team), el español Jorge Martin (Pramac) y el italiano Marco Bezzecchi (VR46); en cuarto rueda el sudafricano Brad Binder con KTM; y en quinto el francés Johann Zarco, por supuesto, con Ducati también.

Concluyendo, las «Rojas de Bolonia» brillan. Ni Aprilia ni KTM parecen hacerle sombra, al menos todavía. De las motos japonesas, no hay buenas noticias: la Yamaha del excampeón Fabio Quartararo rueda en el onceneno lugar y es la mejor posicionada. Lo mismo sucede con Augusto Fernández, de GasGas, que rueda en el trece, delante del Honda de Alex Rins, que va en el catorce.

Pero, como les decía, estamos en el ecuador de este Campeonato 2023 y ¿por qué no? puede haber sorpresas...

CAMPEONATO DE PILOTOS

Lugar	Piloto	Equipo	Puntos
1	Pecco Bagnaia	Ducati Lenovo Team	214
2	Jorge Martin	Prima Pramac Racing	173
3	Marco Bezzecchi	Mooney VR46 Racing Team	167
4	Brad Binder	Red Bull KTM Factory Racing	131
5	Johann Zarco	Prima Pramac Racing	122
6	Aleix Espargaró	Aprilia Racing	107
7	Luca Marini	Mooney VR46 Racing Team	107
8	Jack Miller	Red Bull KTM Factory Racing	90
9	Alex Márquez	Gresini Racing MotoGP	75
10	Maverick Viñales	Aprilia Racing	74
11	Fabio Quartararo	Monster Energy Yamaha MotoGP	65
12	Franco Morbidelli	Monster Energy Yamaha MotoGP	59
13	Augusto Fernández	GasGas Factory Racing Tech3	49
14	Alex Rins	LCR Honda Castrol	47
15	Miguel Olivera	Crypto Data RNF MotoGP Team	40
16	Fabio Di Giannantonio	Gresini Racing MotoGP	37
17	Takaaki Nakagami	LRC Honda Idemitsu	34
18	Enea Bastianini	Ducati Lenovo Team	18
19	Marc Márquez	Repsol Honda Team	15
20	Raúl Fernández	Crypto Data RNF MotoGP Team	14
21	Dani Pedrosa	Red Bull KTM Factory Racing	13
22	Lorenzo Savadori	Aprilia Racing	9
23	Jonas Folger	GasGas Factory Racing Tech3	9
24	Joan Mir	Repsol Honda Team	5
25	Michele Pirro	Ducati Lenovo Team	5
26	Danilo Petrucci	Ducati Lenovo Team	5
27	Stefan Bradl	HRC Team	5
28	Pol Espargaró	GasGas Factory Racing Tech3	4
29	Iker Lecuona Gascón	LCR Honda Castrol	0



CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES

Lugar	Chasis/Motor	Bandera	Puntos
1	Ducati	Italia	923
2	Aprilia	Italia	245
3	KTM	Austria	235
4	Yamaha	Japón	124
5	Honda	Japón	109
6	GasGas	Francia	62

Espectacular final EN LAS 500 MILLAS DE INDIANÁPOLIS

2023

En una final electrizante, el piloto estadounidense Josef Newgarden, del Team Penske Chevrolet, pasó en la misma meta al sueco Marcus Ericsson, de Chip Ganassi, para así ganar, este año, las 500 Millas de Indianápolis

Por Leo Allen

En una carrera llena de incidentes y accidentes (por fortuna ninguno fatal) desde su inicio hasta el fin, las 500 Millas de Indianápolis 2023 concluyó en un emocionante e inesperado final donde el ganador cruzó la meta 974 milésimas de segundo delante del increíble puntero que vio de pronto esfumarse su victoria.

Todo se decidió en la última vuelta. El Chip Ganassi, con motor Honda, al mando de Marcus Ericsson, comandaba la carrera; pero Josef Newgarden, en el rebufo con su Penske Chevrolet, aprovecha la succión y tras un golpe de timón, lo pasa a pocos metros de la meta, adelantándolo solamente unos milisegundos y así ganar espectacularmente este año.

Junto a Newgarden y Ericsson, cruza el norteamericano Santino Ferrucci en su A. J. Foyt (motor Chevrolet), a 52 décimas de segundo del líder. Le siguen, muy pegados, el español Alex Palou con un Chip Ganassi Honda, a 76 décimas, y Alexander Rossi con un Arrow McLaren (Chevrolet) a 99, todos a menos de un minuto del ganador.

Josef Newgarden, el piloto ganador

Esta es la primera victoria de Newgarden en las 500 Millas de Indianápolis.

Josef Nicolai Newgarden es un piloto de 33 años, nacido en Tennessee, EE. UU. De niño corrió karting y, a los 16 años, manejó un monoplaza del Skip Barber Racing School con el que fue subcampeón nacional en 2008. Al año siguiente se fue a Europa a correr en la Fórmula Ford británica.

De regreso a EE. UU., en 2011, fue campeón de Indy Lights y ya, en 2012, llegó a la Indy Car Series, donde

no se destacó hasta 2015, que ganó en Barber y Toronto. En 2016 fue tercero en las 500 Millas de Indianápolis y para 2017, entró al Team Penske. Ese año logró cuatro éxitos y cuatro segundos lugares para convertirse en campeón.

Con el Team Penske fue campeón, otra vez, en 2019, y subcampeón en los años 2020, 2021 y 2022. Esta es la primera vez que consigue ganar las 500 Millas y, con la alegría y fama del triunfo, Newgarden recibió un Corvette del año y un cheque por 3,6 millones de dólares (3,35 millones de euros al cambio actual).

Los premios de las 500 Millas

Las 500 Millas de Indianápolis, también conocida como Indianápolis 500 o Indy 500, es una carrera de velocidad para monoplazas que se celebra en el óvalo Indianápolis Motor Speedway, en Indiana, EE. UU. Este complejo automovilístico se construyó en 1909, pero la primera edición de las 500 Millas se celebró en 1911, por lo que ya tiene 112 años.

Esta edición de 2023 es la 107, no se celebraron carreras en los años 1917 y 1918 por la I Guerra Mundial, ni entre 1942 y 1945 por la II Guerra Mundial. Por las dimensiones del óvalo, la velocidad y la seguridad de la carrera, solamente se aceptan 33 autos en competencia, los que logran su participación por clasificaciones previas.

Los premios en metálico son millonarios y, este año, se ha implantado un nuevo récord: 17 021 500 dólares a repartir entre ganadores. Y es que la cifra de este año superó a la de 2022, que fue de poco más de 16 millones, la cual también



era récord porque había sobrepasado a la mayor hasta entonces: 14,4 millones del año 2008.

Así, este año, junto con Newgarden, el sueco Marcus Ericsson, que cruzó la meta en segundo lugar, se llevó a casa 1,043 millones de dólares (cerca de un millón de euros). Otro de los premiados fue Benjamín Pedersen, del equipo A J Foyt Racing, que resultó ser el Novato del Año en las 500 Millas de Indianápolis, además de cobrar una bonificación de 50 000 dólares por su actuación: total 215 300 dólares.

Team Penske Chevrolet, el equipo ganador

El Team Penske (antes Penske Racing) es una escudería de automovilismo de velocidad creada en 1968 por el empresario estadounidense Roger Penske. Josef Newgarden, quien logró la victoria de esta 107 edición de

las 500 Millas con el Team Penske, expresó: «este equipo se construyó a partir de las 500 Millas de Indianápolis».

Roger Penske, además de ser el dueño del Team Penske, es el propietario de este circuito y de la categoría Indy 500. El ganador Newgarden señaló, además: «todos los que están aquí valoran mucho el evento y aprecian lo mucho que ama [Penske] la tradición de Indy 500». El Indianápolis Motor Speedway dio como cifra de asistencia 330 000 aficionados en la carrera del domingo, la segunda de mayor afluencia de público en las últimas dos décadas.

Evento





La Alianza de Clubes de motos eléctricas, un movimiento que entrega amor, cumple su primer aniversario y va por más

Por Loriet Gómez Mejías

La idea de crear una alianza entre todos los clubes de motos eléctricas de La Habana se venía «cocinando» desde hacía mucho tiempo por miembros de Racing Moto E. Pero, como dijera el filósofo norteamericano John Dewey, «la función intelectual de las dificultades es la de conducir a hombres y mujeres a pensar», lo que había surgido como un sueño tomó cuerpo justo con una gran dificultad: el incendio de los supertanqueros de Matanzas.

Y ante el dolor profundo y la consternación de un país, los miembros de los diferentes clubes de la capital decidieron extender su ayuda a los damnificados. Luego de las pertinentes coordinaciones y la organización y contacto con el club Hermandad de Matanzas, partió la caravana de la solidaridad hacia la «Atenas de Cuba», cargada de voluntad, buenas vibras y amor.

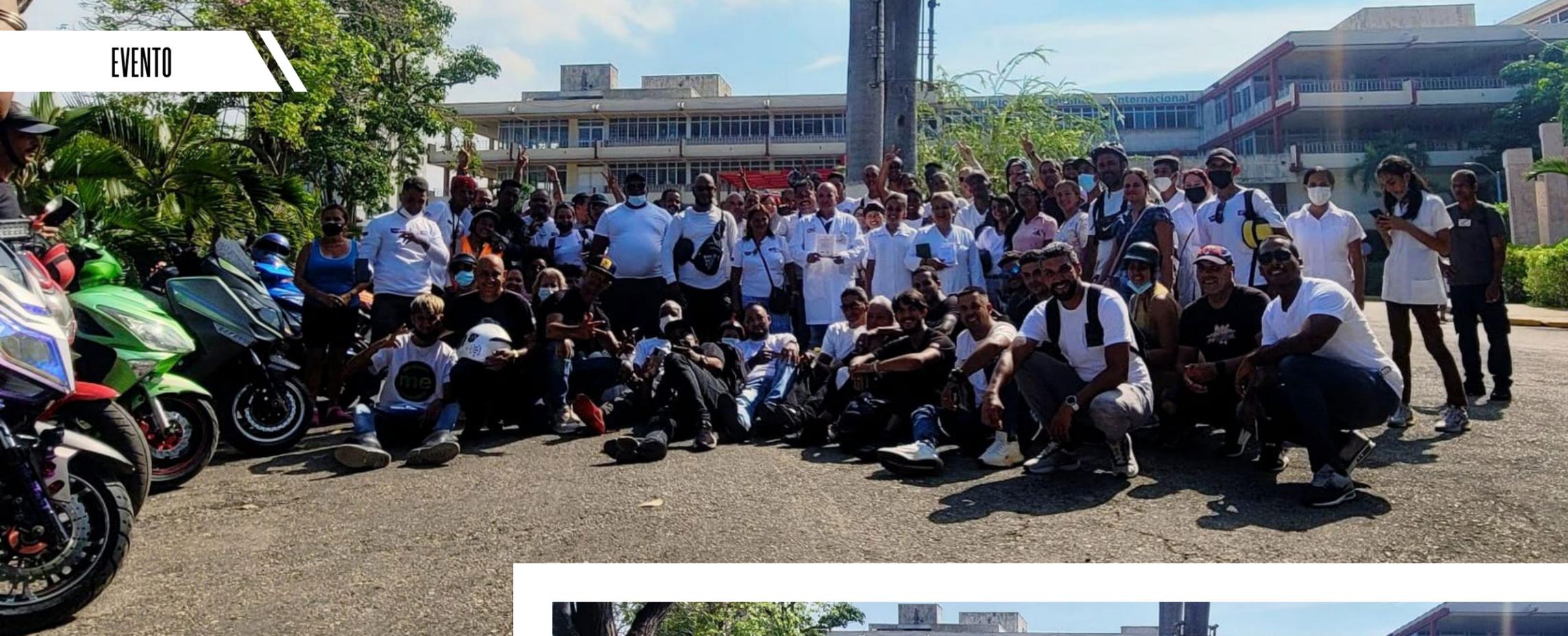
No pocas fueron las adversidades, pero con la firmeza en el corazón como «combustible alternativo», cada kilómetro sumaba fuerza a la fraternidad que los conducía a su destino. Y en ese ambiente fraterno, en momentos de descanso, mientras se cargaban las motos para continuar el viaje, se retomó la idea de la alianza, sin ser conscientes de que ya todos eran una gran familia.

«No hay nada como un sueño para crear el futuro», dijo Víctor Hugo, y el futuro de aquel momento en que dio cita el dolor es hoy un aniversario de la ya consolidada Alianza de Clubes, un movimiento in crescendo para bien de la movilidad eléctrica.



ALIANZA DE CLUBES arriba a SU PRIMER ANIVERSARIO





«Agradece a la llama su luz, pero no olvides el pie del candil que, constante y paciente, la sostiene en la sombra», así reza una frase célebre de Rabindranath Tagore

Por Loriet Gómez Mejías

Este 7 de septiembre, el club Moto Eléctrica CUBA y la Alianza de clubes rindieron culto a dichas palabras.

Una representación de los clubes Moto Eléctrica Cuba, E Racing, Alto Voltaje, ME, Falcón, Big Shard, VIPME, Cobra, Lion Electric, Vholmo, Team Havana Biker y Team Las Duras al Volante realizaron una donación de útiles de limpieza al Complejo Científico Ortopédico Internacional Frank País, específicamente a la Sala H, como agradecimiento a la atención, esmero y dedicación del personal de salud durante la hospitalización, operación y recuperación de Oscar Núñez Rodríguez, presidente de MEC, luego de un trágico accidente.

«Han sido días difíciles, donde la paciencia, los conocimientos y la inteligencia médica han triunfado sobre el dolor, la desesperación y la incertidumbre. Hoy podemos decir que gran parte del camino recorrido ha sido acompañado por ustedes: médicos, enfermeras y asistentes, maravillosas personas que dan primero que todo amor, confianza y mucho bienestar», fueron palabras expresadas en el emotivo comunicado. Excelencias del Motor se une al agradecimiento y le desea a Oscarito, como cariñosamente le conocemos, pronta recuperación.



La raíz de todo bien *crece* en la *tierra de la gratitud*



ASÍ TE RECORDAREMOS, PITY, JUNTO A TU FORD VICTORIA 1955



Durante años hemos compartido increíbles historias sobre la conservación de autos de época, a veces en una misma familia. Hoy, recordamos a uno de nuestros protagonistas, ejemplo, además, de la constancia, la voluntad de vivir y la retribución social por la maravilla de la propia existencia

Por Jorge Esténger Wong

Armando Lorenzo Munnet – Pity, para todos los que lo conocimos- conocía del valor de las pequeñas cosas y, por esa misma razón, no las consideraba «pequeñas». Disfrutaba a diario de su hogar, su familia y de la niña de sus ojos: un Ford Victoria 1955, tuneado por él mismo.

Hace casi treinta años este Ford Victoria había entrado en su vida. Un amigo suyo lo adquirió de su dueño original –un campesino de Güines, pueblecito a unos 50 km de La Habana- y casi de inmediato lo condenó al garaje de su casa por varios años. Finalmente, Pity –me resisto al formalismo de usar su nombre- logró reunir lo suficiente para adquirirlo y convenció a su amigo para que le vendiera el Ford. Resulta que Pity era un enamorado de la marca y, en especial, del modelo Mustang. Ante la imposibilidad de adquirir este modelo, su ilusión siempre había sido adquirir otro modelo de Ford, y comenzar a incorporarle agregados de Mustang para tunear el automóvil y orientarlo al alto rendimiento, sobre todo a las carreras amateur de cuarto de millas y similares: otra gran pasión.

Con paciencia fue adquiriendo agregados, comenzando por el motor V8 del Mustang 1966, que luego complementó con una transmisión C5, de ese mismo modelo. Las transformaciones continuaron y se sustituyeron frenos, llantas, carburador y, sobre todo, la suspensión. La carrocería fue transformada para alojar de mejor forma los agregados y para buscar funcionalidad de cara a la competición. El trabajo lo realizaba, en su mayoría, el mismo Pity y, justo estando en este proceso, llegaría una de esas emboscadas que a veces nos pone el azar. En 2006 Pity fue diagnosticado con un Mal de Hodgkin –una neoplasia que se origina en el tejido linfático- el cual le haría madurar el especial sistema de valores, que siempre le acompañó. Comenzó una batalla sin tregua contra la enfermedad, enfocado en su pequeño



hijo, con la misma fuerza de voluntad de siempre. Iba en su auto al tratamiento de quimioterapia: a cada uno de los ocho sueros que recibió y los que, junto a la posterior radioterapia, le alargaron la vida. Su auto, nos contó, fue muchas veces el refugio de los momentos difíciles.

De esta prueba quedaron secuelas que Pity, y muchos de nosotros, conocemos. Pero sobre todo prevalecieron su sensibilidad y estima por la amistad, la familia y la preocupación por los demás. Por esa misma razón participaba en cuanto actividad automovilística era invitado, sin importar Club o Escudería, y son conocidos sus esfuerzos en la realización de colectas y donativos para llevar ayuda a los diferentes centros de lucha contra el cáncer en el país.

Sobre su auto queda poco por decir: era temido en las pistas y admirado fuera de ellas. Lleva en sus entrañas un pedazo de la vida de su dueño y por esa misma razón él afirmó: «En ese auto fui cada día a curarme, no lo vendo, jamás lo haré». Y así fue.

Hoy el mundo de la velocidad sobre ruedas está de luto. Ha fallecido el Pity, un maestro, un compañero, un amigo, un hermano.



Grandes que entregan

**Integrantes del Club Moto Eléctrica Cuba,
promotores de salud y la Red Cub+,
rodeados de niños y familiares, esparcieron amor**

AMOR A LO GRANDE

Por Loriet Gómez Mejías

La pasión por las motos y la movilidad limpia es su leitmotiv. Pero el quehacer del Club Moto Eléctrica Cuba va mucho más allá. «Es difícil llevar todo a la vez. Son muchas las horas que dedicamos a trabajar, a nuevos proyectos, siempre tratando de no afectar ni sacrificar a la familia», así dicen todos.

Y en esta ocasión la fraternidad que los hermana, junto a promotores de salud y la Red Cub+, han permitido una maravillosa actividad con niños y familiares con motivo de celebrar el día de los niños, conscientes de aportar todo lo que a su alcance esté para brindar paz, tranquilidad y, sobre todo, apoyo solidario.

«En MEC somos el equipo alegre, que monta motos, siembra árboles, disfruta del verano, visita hospitales, se preocupa por sus amigos. Así de simple somos... pero nos creemos grandes y con esa mentalidad logramos grandes metas».





En el marco de Rutas y Andares la Subdirección de Patrimonio Documental, de conjunto con el Museo del Automóvil «El Garaje» y el Museo de Arqueología, proponen un andar dedicado a ahondar en la historia del transporte en Cuba

Por Loriet Gómez Mejías

A través de la presentación de una línea del tiempo, del audiovisual **La construcción naval en Cuba** y la exhibición de documentos de valor patrimonial, la familia cubana pudo conocer sobre el largo proceso de desarrollo humano, científico y tecnológico que ha dado como resultado el que hoy sea habitual observar medios de transporte diferentes en nuestro entorno.

Una singularidad de este andar fue que, además, propuso un conjunto de acciones plásticas (dibujo, collage, etc.), con el fin de posibilitar una mejor comprensión de los contenidos a desarrollar en los encuentros.

Museo del Automóvil RECORRE RUTAS Y ANDARES





Guía de servicios



Servicios de Electricidad Automotriz SRL

* TODO TIPO DE ACCESORIOS



30 AÑOS DE EXPERIENCIA

TDEA, una sociedad instituida desde el año 1993 hasta la actualidad, con una labor ininterrumpida especializándonos en defectar y reparar sistemas y accesorios eléctricos del vehículo. Nuestros servicios son contratados por empresas privadas y estatales, cooperativas y personas naturales, abarcando todo el territorio habanero y algunas provincias del país.

Empleamos las mas nuevas y emergentes tecnologías de defectación, para la reparación y comprobación del vehículo, evitando así futuras fallas mecánicas y eléctricas en su funcionamiento, brindándoles nuestro mejor servicio para alargar la vida útil del equipo y su automovil.

ESPECIALIDADES



ALTERNADOR



ELECTRICIDAD GENERAL



MOTOR DE ARRANQUE



AUTOMÁTICA Y ELECTRÓNICA AUTOMOTRIZ



RAPIDEZ, CALIDAD & GARANTÍA

5 800 1616 / 7 267 8333 (COMERCIAL Y COMPRAS)
5 695 5694 / 7 262 6388 (CONTRATACIÓN Y ECONOMÍA)
5 194 7091 (ADMINISTRACIÓN)

www.tdea93.com
Calle 25B e/ 120B y 122, Marianao, La Habana, Cuba
davidelectricistauto@gmail.com

Tu mejor opción de transporte en la ciudad



Aniversario



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



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

KMULO

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



TALLER ESPECIALIZADO



Mercedes-Benz



BMW



Audi



WENCHIMPORT

Taller automotriz especializado en clima

+53 5284 4546 / +53 5429 4954

Calle 6, entre 100 y 7.ª, Boyeros.

Diagnósticos / Soluciones generales / Mantenimiento / Reparación de compresores

LAZAR MOTOR

Soluciones Mecánicas



Lázaro Chávez Pérez

Móvil: (+53) 5 284 6606

Calle 11, e/ 76 y 78,

Playa, La Habana, Cuba.

MIPYME

Servicios Generales de Automoción S.R.L

SERVICIOS GENERALES
AUTOMOCIÓN S.R.L

SERVICIOS

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

✉ mpmsga@gmail.com ☎ 50905864 | 50905859 | 50905866

TRANSPORTACIÓN

Personales
Mercancías
Remolques
Aparcamientos
Reparto
Diplomáticos

ALQUILER Y ARRENDAMIENTO

Coupe
Sedan
Eléctricos
SUV
Bus
Van
Camiones

MANTENIMIENTO

Reparación
Defectación
Lubricación
Limpieza
Repostaje
Asesoramiento
Ensamblaje



AUTOVIAJES
S.U.R.L

COMERCIALIZACIÓN

Baterías
Neumáticos
Cristalería
Asientos
Luminarias
Accesorios
Electrónica

📍 Edificio Focsa, calle 17 esquina M, piso 10 apto. E, Plaza de la Revolución, La Habana
✉ autoviajess.u.r.l@gmail.com / autoviajes.auditora1@gmail.com | 📱 Autoviajes SURL

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

FAMILIA
HERO
SERIGRAFÍA



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

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.

¡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!



Instagram | mallhabana

Website | www.mallhabana.com

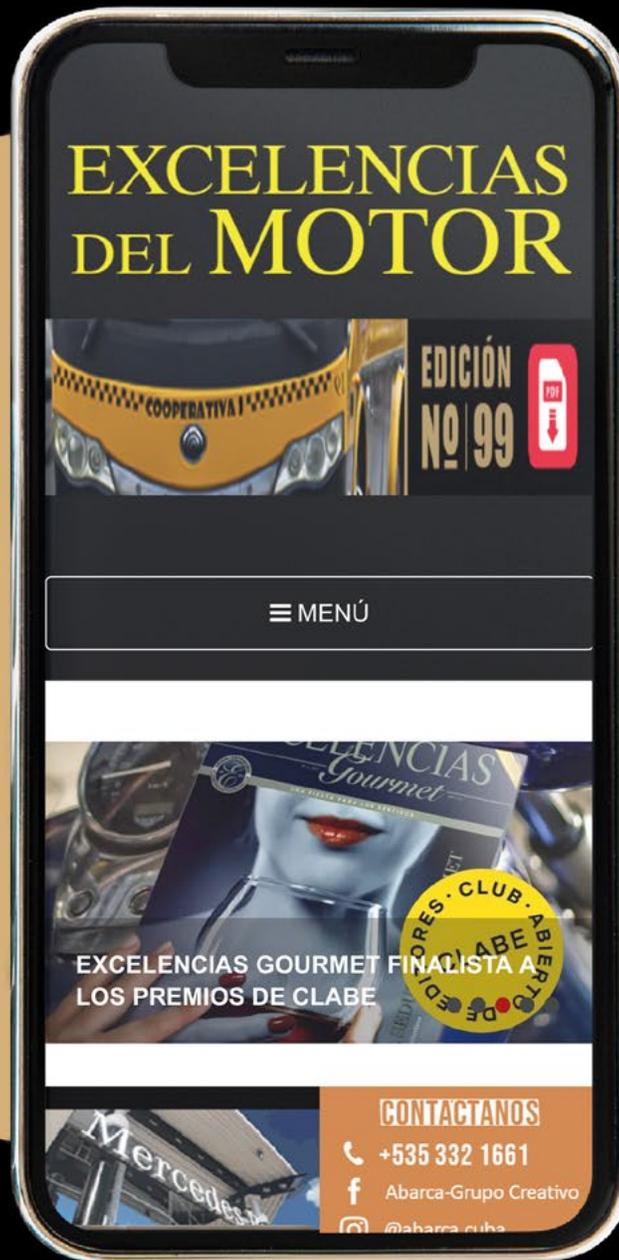
WhatsApp | +34 648 613636

Email | contact@mallhabana.com

Facebook | @MallHabana.Supermercado

EXCELENCIAS DEL MOTOR

SUSCRÍBETE



comercial.motor@excelencias.com

EXCELENCIAS DEL MOTOR / una publicación del grupo excelencias
f Excelencias del Motor / X @excelmotor / Instagram excelenciasdelmotor
YouTube excelenciasdelmotorcuba