

# EXCELENCIAS DEL MOTOR 101-D

[www.excelenciasdelmotor.com](http://www.excelenciasdelmotor.com)



MCV Comercial S.A.  
**MERCEDES-BENZ CLASE E 200**



**08**

**SUPER AUTO:**  
ASTON MARTIN  
VALOUR

**24**

**MOTO MODERNA:**  
DUCATI MULTISTRADA  
V4 RALLY 2023

**34**

**MARÍTIMO:**  
OCEANIA VISTA. MODERNIDAD  
Y LUJO EN ALTA MAR

**60**

**MARCA:**  
FERRARI

Quienes buscan variedad de autos, seguridad y confort en sus traslados, encuentran en Taxis Cuba la opción perfecta para gestionar sus viajes.

Con diez años de trabajo en el sector, la empresa acumula experiencias en el traslado de personal desde y hacia todos los destinos de Cuba. Garantizamos el arrendamiento de vehículos, equipados para ofrecer servicios de alta calidad en la transportación de pasajeros por taxi de manera profesional.

Entre nuestros servicios sobresalen aquellos con enfoque turístico, que ofertan traslados, excursiones y circuitos en toda la Isla. Asimismo, poseemos servicios especiales para negocios y eventos organizados.

¡Deja que tu viaje empiece en buenas manos!

*La fusión perfecta  
entre experiencia y variedad  
de servicios de taxi en Cuba*





## 06 AUTOS

Aston Martin Valour

12 Mercedes-Benz Clase E 200

16 Primer vistazo al Skoda Kodia1 2024

18 El sorprendente SUV eQ7 de Chery

20 Camionetas Dodge 1939



## 22 MOTO

Ducati Multistrada V4 Rally 2023

26 Experia. La trail eléctrica

28 La BSA Bantam 125 o "Gallito"



## 32 CARGA Y PASAJE

Oceania Vista. Modernidad y lujo en alta mar

36 El camión solar de Scania da sus primeros pasos

40 El tren de auxilio y salvamento

42 Sukhoi Super Jet SSJ New totalmente ruso



## 44 HISTORIA

Memorias del Motor  
Noviembre-Diciembre

50 Las carreras de automóviles en Cuba

54 Apuntes sobre el patrimonio funerario en Cuba

60 Ferrari



## 64 + MOTOR

Via Appia, reina de las calzadas

70 Jessica Hawkins con un Fórmula 1

72 60 marcas de autos centradas en 12 grupos

76 Esperanza verde para el transporte marítimo

78 ¿Cómo ahorrar combustible en tu auto?

80 El desastre del Sultana



## 84 DEPORTE

Mille Miglia, «la carrera más bonita del mundo»

90 Ducati campeón 2023; ¿piloto? en disputa aún

92 Red Bull-Honda y Max Verstappen, campeones 2023

96 Kartismo cubano: el tablero se pone en jaque



## 98 EVENTO

San Nicolás de Bari: algo más que un santo o un lugar

102 Se unifica la estrella de Mercedes-Benz en Cuba

104 Club de autos clásicos británicos: en primera persona

106 Alianza de Clubes en acción ecológica



## 108 GUÍA DE SERVICIOS

Más seguro, más rápido, con más calidad: Autoviajes S.U.R.L.

# Autos



# ASTON MARTIN VALOUR

*Aston Martin, uno de los fabricantes de automóviles deportivos más icónicos, celebra su 110 aniversario con el lanzamiento del Valour, una edición especial exclusiva que rinde homenaje a la larga tradición de la marca en la fabricación de deportivos con motor delantero*

POR IVÁN GUTIÉRREZ DEL TORO

Diseñado para satisfacer los deseos de los puristas de la conducción, el Valour ofrece una experiencia auténtica y emocionante. Con una producción limitada a 110 unidades en todo el mundo, combina la tecnología más avanzada con los métodos y materiales de fabricación de alta calidad característicos de Aston Martin. Inspirado en el icónico V8 Vantage original y en el Vantage RHAM/1 Muncher de Le Mans de 1980, este deportivo V12 con motor delantero es una verdadera joya para los amantes de los automóviles clásicos.

Lo más destacado del Valour es su combinación única de un potente propulsor V12 biturbo de 5,2 L y 715 CV (725 PS) con una transmisión manual de seis velocidades. Esta combinación garantiza una experiencia de conducción inigualable y asegura que el conductor se sienta plenamente conectado con el automóvil. La transmisión manual, en un mundo cada vez más dominado por las cajas de cambios automáticas, ofrece una experiencia de conducción más pura y gratificante, permitiendo al conductor aprovechar al máximo el potencial del motor.

El Valour cuenta con una suspensión deportiva ajustable y un sistema de dirección precisa y sensible, lo que garantiza una respuesta ágil y una experiencia de conducción dinámica. Además, cuenta con un sistema de frenos de alto rendimiento que proporciona una potente

capacidad de detención, permitiendo al conductor tener un control total en todas las situaciones.

Las llantas de aluminio forjado de 21 in de diámetro del Aston Martin Valour se complementan con neumáticos Michelin Pilot Sport 5 S en medidas 275/35 en el eje delantero y 325/30 en el eje trasero. Este conjunto garantiza un agarre excepcional y un rendimiento óptimo en carretera. Además, el sistema de frenos del Valour





está compuesto por discos carbocerámicos en ambos ejes, con un diámetro de 410 mm en el eje delantero y pinzas fijas de seis pistones, y de 360 mm en el eje trasero con pinzas fijas de cuatro pistones. Esta configuración proporciona una potente capacidad de frenado y un control total en todas las situaciones de conducción.

En cuanto al diseño, el Valour presenta una estética clásica y elegante que evoca la tradición de Aston Martin. Con líneas limpias y fluidas, una parrilla distintiva y faros afilados, el Valour se destaca en la carretera con su presencia imponente y su aura de exclusividad. La carrocería está disponible en una gama de colores clásicos, como el negro, el gris y el azul, que realzan su elegancia y sofisticación.

El interior está diseñado para ofrecer una experiencia de conducción inigualable. Con un puesto de conducción biplaza, el enfoque se centra en el conductor y su conexión con el automóvil. El elemento central del interior es la palanca de cambios de la transmisión manual, que se presenta en una selección de materiales de alta calidad,

como aluminio mecanizado, titanio, fibra de carbono o nogal. Además, se ha expuesto el mecanismo de cambio para enfatizar la conexión mecánica y proporcionar una experiencia táctil y emocional. Los clientes tienen la posibilidad de crear sus propias combinaciones únicas y específicas para el interior, permitiéndoles personalizar su automóvil según sus preferencias y estilo.

Si un cliente desea llevar la personalización del Valour aún más lejos, puede optar por el programa de personalización exclusivo Q de Aston Martin. Este servicio permite crear una especificación verdaderamente personalizada, que refleje la personalidad y los gustos individuales del propietario. Ejemplos de opciones personalizadas incluyen el diseño de una decoración única, una carrocería de fibra de carbono 2x2 twill totalmente expuesta con una opción de tinte rojo, azul o verde, llantas pintadas, detalles interiores de fibra de carbono Mokume o una selección de telas de tweed y cachemira de Johnsons of Elgin para los asientos y el revestimiento del techo.

La producción del Aston Martin Valour está programada para comenzar durante el tercer trimestre de 2023, con las primeras entregas previstas para el cuarto trimestre de 2023. Esta exclusiva edición limitada promete ofrecer a los amantes de los automóviles una experiencia de conducción inigualable, combinando el legado y la tradición de Aston Martin con la tecnología y la innovación más avanzadas. El Valour es el vehículo perfecto para aquellos que buscan un automóvil deportivo auténtico y exclusivo que rinda homenaje a la rica historia de la marca.



# MERCEDES-BENZ CLASE E 200

*La Clase E de Mercedes-Benz, en su versión sedán, despliega un diseño con cierto carácter deportivo refinado; a ello se suma confort y seguridad*



## POR WILLY HIERRO ALLEN

El Mercedes-Benz Clase E viene con varias funcionalidades de asistencia a la conducción que automatizan procesos, los cuales pueden adaptarse al estilo de manejo del conductor. Este modelo dispone de configuraciones diversas, a elegir, con el fin de que cada uno de los viajes sea confortable, seguro y eficiente. Y para más, está disponible para su venta en MCV Comercial.

Súmese a esto que el interior del habitáculo, elegante y deportivo, está tapizado con un símil de cuero ártico negro. El diseño interior es a base de líneas horizontales, lo que le confiere mayor claridad y una gran amplitud visual. Los asientos son de formato ergonómico, tanto el del chofer como el de su acompañante, lo que hace que brinden una sensación de confort durante el trayecto de conducción.

En el aspecto técnico, el tren de rodaje Agility Control, que cuenta con las llantas de 18 in, tiene sistema de amortiguación selectivo que garantiza una conducción

equilibrada, pues optimiza la rodadura, la acción de la amortiguación y la estabilización según las características del camino. Por otro lado, el piloto automático de estacionamiento Parktronic (opcional) le facilita al conductor la búsqueda de estacionamiento, así como las maniobras de entrada y salida.

La propulsión de este Mercedes-Benz Clase E 200 es un motor de 2 L (1991 cc), de cuatro cilindros en línea, sobrealimentado y post-enfriado, de gasolina, alimentado por sistema de inyección directa que cumple con la norma de emisión de gases EURO IV. El consumo mixto declarado es de 14,8 km/L (mixto: ciudad-carretera).

Este motor (E20DEH LA R) dispone de 197 CV, los que se producen entre las 5500 y 6100 rpm, con un par motor de 320 Nm entre las 1650 y 4000 rpm. Acelera de 0 a 100 km/h en 7,4 segundos y es capaz de alcanzar 240 km/h (limitado electrónicamente). Está habilitado con una caja de velocidades automática (9G-Tronic) de 9 marchas.

# de la naturaleza a tus manos



[www.losportales.cu](http://www.losportales.cu)  
[facebook.com/losportalescuba](https://www.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](mailto:mcv@mcvcomercial.cu). Fax.: 7795-9151.



## Primer vistazo al **SKODA KODIAQ 2024**

**El SUV más grande de la firma checa estrena su segunda generación con importantes novedades de diseño y una versión híbrida para abrazar la tendencia de la electrificación**

Skoda recién presentó en octubre la segunda generación del Kodiaq, que se reafirma como el SUV más grande de la marca checa y suma como principal novedad la variante iV híbrida enchufable que ofrece 204 CV de potencia y más de 100 km de autonomía en modo eléctrico.

Esta opción mecánica, que combina un motor de gasolina (1.5 TSI de 150 CV) con otro eléctrico, llega acoplada a un cambio DSG de seis velocidades y una batería de 25,7 kWh; si bien el modelo — establecido sobre la plataforma

POR ARIEL B. COYA

MQB Evo— seguirá contando con sus bloques habituales: 1.5 y 2.0 TSI y el 2.0 TDI, con una transmisión automática de doble embrague y siete relaciones y un abanico de potencias entre 150 y 204 CV.

Las versiones más potentes presentarán tracción a las cuatro ruedas para reforzar el perfil robusto del nuevo Kodiaq, que en palabras de sus hacedores llega para ser un vehículo «moderno y dinámico, con un aspecto sorprendentemente distintivo». Tal es así que el director de diseño de Skoda, Oliver Stefani, adelantaba que este modelo

implementa los primeros elementos del futuro lenguaje estético de la marca, Modern Solid, enfatizando claramente la practicidad, a la vez que proporciona una aerodinámica mejorada.

Aunque no se aprecia en los bocetos iniciales, el Kodiaq 2024 estira su carrocería 61 mm de largo; mientras su distancia entre ejes se mantendrá en los 2,79 m, con lo cual la capacidad de carga de la versión de cinco plazas aumenta hasta los 910 L (75 más) y gana algo más de espacio para las plazas traseras.

Visualmente, cabe destacar el frontal renovado con los faros Matrix TOP LED de segunda generación, una tecnología que hace su debut en el nuevo Kodiaq, a la par que su interior presenta una pantalla táctil de 12,9 in y un cuadro de instrumentos digital de 10,25 in.

Desde su debut en septiembre de 2016, el Kodiaq no solo se erigió en el primer todocamino de Skoda, abriendo la senda para otros modelos de la marca como el Karoq y el Kamiq, sino que, además, logró acumular en estos siete años 841.900 unidades vendidas, una cifra que seguramente buscará mejorar ahora con este flamante lanzamiento.



# El sorprendente SUV eQ7 de Chery

**Este avanzado SUV chino trae todo lo necesario para triunfar: potencia, autonomía, confort y, además, excelente relación precio-equipamientos**

**POR WILLY HIERRO ALLEN**

El eQ7 de Chery es un SUV chino, totalmente eléctrico, que comenzó su producción a inicios de este segundo semestre de 2023, en Wuhu, ciudad situada en la orilla sureste del río Yangtsé, República Popular China. Chery, fundada en 1997 (propiedad estatal), es una de las marcas automotoras chinas con mayor crecimiento.

Este todoterreno Chery eQ7 es el primero de una nueva generación de la familia de autos eléctricos de la marca, que se distingue visualmente por su diseño de vanguardia, el cual hace gala del novedoso lenguaje «súper digital» con el frente de estructura trapezoidal y sistema de faros dividido, donde las luces de carretera y de giro están integradas.

Súmese a ello los conductos de aire a ambos lados, lo cual hace que este SUV eléctrico tenga una

presencia distintiva y fuerte en la carretera. Por otro lado, el esquema de pintura de dos colores genera un efecto de techo suspendido, enfatizando aún más el carácter deportivo del automóvil. Las manillas de las puertas son de estilo tradicional.

En la parte trasera, se ha incorporado un popular diseño de grupo de luces de tipo pasante, con elementos negros en el interior para embellecerlo y que se destaque por

la noche. El Chery eQ7 está montado encima de una plataforma de aluminio, el mismo material que se usa en varias partes de su carrocería, lo que permite reducir su peso en casi un 25%.

El eQ7 se cataloga como un SUV mediano, con 4,68 m de longitud, lo que garantiza una buena habitabilidad. Completan estas medidas sus 1,91 m de ancho, 1,66 de altura y 2,83 de distancia entre ejes.

Finalmente, el vehículo cuenta con un maletero delante con capacidad de 40 L y otros 27 espacios de almacenamiento repartidos por todo el auto.

Ahora bien, es en el interior del eQ7 donde más se aprecia la modernidad y el confort. Primero, los clientes pueden optar entre un interior en negro o azul. La consola central cuenta con pantalla doble de 24,6 in, compuesta por un panel de

instrumentos y pantalla de control central. Y también dispone de control por voz.

El cubículo tiene sistema de filtración de aire, control automático de temperatura y 64 tipos de luces ambientales, amén de que en el interior del auto es de notar la agradable claridad natural proporcionada por el techo corredizo. Los asientos cuentan con calefacción y ventilación, y los pasajeros del asiento del copiloto pueden disfrutar de masajes.

Si de seguridad se trata, este SUV eléctrico chino tiene diez airbags, control electrónico de estabilidad, sensor de ángulo muerto, control de crucero adaptativo y mantenimiento activo del carril. Por otra parte, el conductor dispone de más de veinte funciones avanzadas de asistencia a conducción (nivel 2).

La motricidad está a cargo de un motor eléctrico de 155 kW, unos 210 CV, instalado en la parte trasera, que le permite conseguir hasta 180 km/h.

Este motor se alimenta por un pack de baterías cuya capacidad es de 71 kWh, compuesta por celdas de tipo NCM (hierro, fosfato y litio). Dichas baterías le proporcionan una autonomía máxima de 650 km en ciclo NEDC, que en realidad son poco más de 500 km.

Y para recargar, tiene un sistema de carga rápida que le permite recuperar desde el 30% hasta el 80% de la capacidad de las baterías en apenas 30 minutos. Por último, el precio de preventa a nivel mundial es de 16 500 euros, unos 18 100 dólares al cambio, lo cual significa que sería uno de los SUV más baratos del mercado.



# Camionetas DODGE 1939

**Este avanzado SUV chino trae todo lo necesario para triunfar: potencia, autonomía, confort y, además, excelente relación precio-equipamientos**

**POR JORGE ESTÉNGER WONG**

Desde sus principios, en 1915, Dodge, la marca fundada por los hermanos Horace y John Francis Dodge, produjo camiones ligeros al mismo tiempo que los automóviles. Había poca diferencia entre ambos, y se trataba de vehículos muy conservadores, que iban al seguro.

Así se mantuvieron, incluso tras fusionarse a Chrysler, hasta 1939 cuando llegan al mercado nuevas camionetas que se integran a la filosofía de diseño establecida por Ray Dietrich para la gama de automóviles de ese año.

Los nuevos modelos se beneficiaban del auge de la corriente Art Deco -que tuvo incluso el resultado del majestuoso Chrysler

Building, en New York- con una silueta redondeada y llamativos cromados. La parrilla y el panorámico tenían forma de «V» y la pintura era a dos tonos de serie.

Como hemos dicho, los mayores cambios fueron estéticos y de concepto. Fue la era de las Series T, V y W, de 1939, 1940 y 1941, respectivamente. En verdad, existieron pocas diferencias entre ellas y todas formaron parte de la estrategia «Job Rated» de Chrysler, que se enfocaba en ofrecer un vehículo para cada necesidad.

Así, en 1939 se ofrecieron infinidad de variantes, sobre más de veinte posibles distancias entre ejes. A las formas Art Deco se añade el hecho de que el piso del Pick Up ahora va estar cubierto por láminas de madera, pintadas de negro, y la gama va a estar organizada conceptualmente atendiendo a su capacidad de carga, con modelos de media tonelada (½ t), tres cuartos de tonelada (¾ t) y una tonelada (1 t).

Tras estas modificaciones de concepto y estética, a nivel mecánico los vehículos mantienen inalterable los elementos que ya se ofrecían desde 1938. Por esta razón, los camiones de media tonelada están equipados con un motor de 6 cilindros en línea de 3,29 L de desplazamiento y 70 CV de potencia.

En cuanto a los vehículos de ¾ t y 1 t, igual utilizan un motor de 6 cilindros, pero con un mayor desplazamiento de 3,57 L y una mayor potencia de hasta 75 CV.

Para 1940, los camiones Dodge son muy similares, y solo en 1941 aparecen cambios significativos, con una parrilla de mayores cromados en la parte inferior y motores más grandes y potentes. Los camiones de ½ t y ¾ t aumentan el desplazamiento hasta 3,57 L y la potencia a 95 CV; mientras los modelos de 1 t llegan a 3,77 L y 105 CV.

Para entonces, el mundo ya estaba bien adentrado en la Segunda Guerra Mundial y la producción de vehículos civiles se suspende a principios de 1942 debido a la entrada de los Estados Unidos en ella, los camiones de Dodge forman parte del equipo militar utilizado y no hay nuevas versiones hasta terminado el conflicto. Pero esa ya es otra historia. Volveremos con ella.



# Motos



# DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY 2023



Elegida como la mejor viajera de 2023 en los Premios de Moto-turismo, la Multistrada es la moto más vendida de la marca Ducati. Es una maxi-trail aventurera con credenciales deportivas, para todo tipo de viajes y terrenos.

POR WILLY HIERRO ALLEN

La casa Borgo Panigale no se puede quejar, ahora está en el pináculo de la fama: arrasa en la categoría reina del motociclismo mundial de velocidad (MotoGP) y tiene en el mercado una motocicleta excepcional que ofrece rendimiento insuperable en todo tipo de terrenos, con maniobrabilidad y versatilidad, tanto en carretera como en terrenos off road.

## CARROCERÍA

Sobre un chasis monocasco de aluminio, la carrocería trae la suspensión delantera Skyhook DSS EVO, de horquilla, con barras de 50 mm y recorrido de 200 mm, sensor de ajuste electrónico de la compresión y del rebote, además de un kit para el descenso (precarga mínima) de la suspensión. En el diseño se destaca el gran tanque de combustible, con una capacidad de 30 L, lo que permite una buena autonomía, además de una excelente ergonomía y comodidad.

El confort está garantizado tanto para el conductor como para el pasajero, con la parte trasera alargada y el cierre de las maletas hacia atrás para que no le moleste al pasajero. El frente es aerodinámico, con deflectores que limitan las turbulencias al conductor y pasajero, al tiempo que reducen el flujo de aire en climas fríos.



Los frenos son dos discos delante, de 330 mm c/u; pinzas Brembo Stylema de cuatro pistones, montadas radialmente; dos pastillas y cilindro maestro radial con ABS en curva. Detrás un solo disco de 265 mm, pinza flotante de dos pistones y ABS en curva. Esto minimiza el equilibrio de la potencia de frenado en ambas ruedas, incluso en situaciones críticas.

También tiene Control Ducati Wheelie, configurado especialmente para el modelo Multistrada V4 Rally, de manera que sea mucho más preciso en los movimientos de propulsión, propios de una conducción deportiva. Y trae, también, Control Ducati Traction, que integra los datos enviados de la IMU para gestionar cualquier pérdida de agarre (teniendo en cuenta el ángulo de inclinación).

Esta Multistrada V4 Rally está equipada con Vehicle Hold Control, lo cual permite puesta en marcha

segura y cómoda en situaciones difíciles, como en una loma, y, para facilitar la conducción a baja velocidad, la precarga mínima que reduce a cero la precarga y baja la suspensión disminuyendo la altura de la moto.

Súmese a toda esa tecnología en función de los usuarios de la Multistrada V4 Rally el control de crucero adaptativo, cuya función es controlada por el radar frontal integrado, amén del radar trasero (situado debajo de la luz de cola) que puede detectar cualquier vehículo en el llamado punto ciego del conductor.

Demás está decir que esta Ducati está equipada con full LED y además trae Control Cornering Lights en el faro delantero (completo) con DRL. Para ver todas estas funciones, la Multistrada V4 Rally tiene la pantalla TFT, a color, con Ducati Connect y sistema de navegación con mapa completo.

## MOTOR

El motor es el poderoso Ducati V4 Gran-turismo (4 cilindros en V a 90°), de 1158 cc (83 x 53,3), que produce 170 CV a 10 500 rpm, con un torque (par motor) de 125 Nm a 8750 rpm. Tiene 4 válvulas x cilindro, cigüeñal contra-rotante, orden de encendido de doble impulso y cárter semi-seco. Es refrigerado por líquido.

Su ratio de compresión es de 14 a 1, se alimenta por inyección electrónica Continental, cuerpos de mariposa elípticos (equivalentes a 46 mm) con el sistema Ride-by-Wire y el escape es un silenciador de acero inoxidable con doble catalizador y cuatro sondas lambda. La caja es de seis velocidades y cloche multidisco con mando hidráulico.

Su peso (habilitada para rodar) es de 260 kg y el precio de salida es de 30 190 euros (puede cambiar según el país).

# EXPERIA La trail eléctrica

**LAS MOTOS DE DOBLE PROPÓSITO: CARRETERA-OFF-ROAD, SON MUY APRECIADAS POR LOS VERDADEROS MOTOCICLISTAS. Y LOS ITALIANOS DE ENERGICA HAN LANZADO SU EXPERIA, UNA TRAIL ELÉCTRICA CON DISEÑO, PRESTACIONES Y POTENCIA INTERESANTES.**

**POR WILLY HIERRO ALLEN**

Los modelos de Energica son una mezcla de tecnología e innovación, lo cual hace que esta marca italiana sea reconocida por sus motocicletas de alto rendimiento. Energica es parte de CRP Group, corporación industrial que en el sector de automoción está dedicada a la fabricación de motos eléctricas desde 2014, a través de Energica Motor Company.

Por lo general, las motos eléctricas llegaron al mercado de las dos ruedas en dos segmentos principales: scooter y motos de carretera. A fines del año pasado, Energica sacó a la luz su modelo Experia, la trail o «doble propósito» (carretera-off-road) que muestra parámetros interesantes.

Con su diseño de Súperbike (hecho en Italia), la Experia refleja una especie de combinación entre tecnología, tradición e innovación, todo ello en una sola motocicleta para viajar por los caminos del mundo. De esta forma, la marca Energica se ha hecho presente, con su alternativa eléctrica, en uno de los segmentos más moteros: el touring.

La autonomía es siempre el punto más debatido en las motos

eléctricas a la hora de compararlas con las de combustión, en especial si el objetivo es el marcado de enfoque turístico. Por eso, Energica asegura una autonomía superior a los 200 km (en terrenos extraurbanos), más de 400 en ciudad y casi 260 km en uso mixto.

Tales cifras se pueden conseguir gracias a las baterías de polímero de litio, cuya capacidad máxima es de 22,5 kW/h. Y si a esto añadimos que con un cargador rápido es posible recargar las baterías en apenas 40 minutos por el sistema CCS Combo, el modelo

Experia entra a rodar en el segmento de las buenas trail viajeras.

Las prestaciones de la Experia son muy atractivas: su velocidad máxima se ha limitado a 180 km/h, tiene una potencia de 102 CV y un par-motor de 115 Nm. Todo ello le permite acelerar de 0 a 100 km/h en tan solo 3,5 segundos. Y para manejar tanto empuje, dispone de un



control de tracción con seis niveles, desarrollado por Bosch.

A esto se le suma el control de velocidad crucero, así como cuatro modos de conducción diferentes y cuatro mapas para la regeneración de energía. Por último, destacar el empleo de un asistente para aparcar con marcha adelante y marca atrás a baja velocidad. La moto mide 2 135 mm y pesa unos 260 kg. Todo se gestiona a través de una pantalla TFT.

El chasis está compuesto por un cuadro de tubos de acero. Al frente tiene una horquilla invertida con barras de 43 mm y el tren trasero dispone de basculante (doble brazo) de aluminio con mono-amortiguador. En ambos sistemas de amortiguación se permiten regulaciones de precarga y rebote. Las suspensiones son ZF Sachs y tienen recorridos de 150 mm, con lo cual el confort, incluso en carreteras con mal asfalto, está garantizado.

Las llantas son rin 17 in, calzadas con neumáticos Pirelli Scorpio Trail II, al tiempo que de la frenada se encargan los Brembo. Delante: doble disco flotante de 330 mm de diámetro con pinzas de anclaje radial de cuatro pistones; atrás: un disco de 240 mm con pinza simple de dos pistones. Y, por supuesto, ABS.

Hay que destacar el espacio, con cerradura, que está sobre el falso tanque de combustible, donde va el cable para la carga, lugar donde se colocaron, además, dos puertos USB. Hay también, a un lado de la instrumentación, otro puerto USB, este último doble. Para los largos viajes y aventuras, se le pueden montar accesorios originales como maletas laterales, baúl trasero, puños calefactables para el frío y defensas protectoras. El costo de esta trail eléctrica Energica Experia es de 30 960 euros.

# LA BSA BANTAM 125 o “Gallito”

INGLATERRA ES AFAMADA EN EL MUNDO DEL MOTOR DE UNA SOLA HUELLA POR SUS LEGENDARIAS MOTOCICLETAS, Y ENTRE LAS MARCAS MÁS CÉLEBRES ESTÁ BSA QUE, TRAS LA II GUERRA MUNDIAL, PRODUJO EL MODELO BANTAM 125, CON MOTOR 2T

BSA Bantam D1 de 1955



BSA Bantam de 125 cc



DKW RT 125 de 1932

## POR WILLY HIERRO ALLEN

**B**irmingham Small Arms (BSA) fue un fabricante de armas de fuego cortas, como refleja su nombre, fundada por el año 1854. En 1910 presentó su primera motocicleta en el Salón Olimpia de Londres. Las motos fueron un elemento importante en la compañía. El año 1936 fue crucial para BSA, Inglaterra se preparaba para la guerra y el gobierno británico le encargó grandes volúmenes de trabajo.

BSA estaba preparada: contaba con 67 instalaciones y, además de armas y municiones, fabricaron motocicletas (126 000 unidades del modelo M 20, de 500 cc) y bicicletas para el ejército inglés. Fue una época de muchísimo

trabajo y gran beneficio para BSA. Terminada la guerra, reconvirtieron sus fábricas para labores civiles.

Durante la guerra, la compañía no había estado sentada sobre sus éxitos y en 1943 compró la marca de motos Ariel, añadiéndola a su consorcio. Al año siguiente, 1944, se hizo también con marca de motos Sunbeam. Ese fue el momento en que BSA se convirtió en la principal industria británica de motocicletas.

El triunfo aliado sobre la Alemania nazi abrió las puertas de las patentes germanas, las cuales perdieron su exclusividad. Y entre el botín de guerra que el gobierno inglés capturó, estaban los planos de cierta motocicleta,

la que sería reproducida por vencedores y vencidos: la pequeña DKW RT 125.

DKW fue una marca de motos y autos fundada, en 1916, por el ingeniero danés Jørgen Skaftø Rasmussen, quien estableció su fábrica en Zschoppau, Sajonia (Alemania). En 1919 construyó un motor de 2T que colocó en una bicicleta, a la que llamó Das Kleine Wunder (DKW), lo que en español significa «una pequeña maravilla».

Así fue que comenzó la historia de DKW sobre dos ruedas, esa marca de motos que sería, poco tiempo después (en los años 30 del siglo pasado), el mayor productor mundial de motocicletas y, además, la más

ganadora en las carreras de motos de la época con aquellas potentes bicilíndricas de 2T sobre-alimentadas. Invencibles.

Fruto de toda esta tecnología desarrollada por DKW, a inicios de los años 30, la marca presentó en sociedad una moto de 123 cc con motor de 2T, monocilíndrico, y caja de cambios (tres velocidades) integrada en el cárter. Acababa de nacer la DKW RT 125. Y concluida la guerra, los planos de esta moto fueron a parar a manos de BSA.

Pero no solo fueron los ingleses los que tomaron los planos de la DKW RT 125, también lo hicieron los norteamericanos, soviéticos y, más tarde, los japoneses.



BSA Bantam de 175 cc



BSA Bantam de 175 cc

Los británicos de BSA trabajaron rápidamente y en muy poco tiempo salió la BSA Bantam que, si no es «copia fiel del original», se debe a que le hicieron algunos cambios para mejorar (recordemos que la DKW RT 125 se presentó a inicios de los años 30 y la BSA Bantam sale a fines de los 40).

El primer cliente de BSA, fue el servicio de correos inglés (como el Ejército alemán, que la había usado para el correo militar). Así aseguró a la Bantam inmediatamente un buen mercado. Este modelo se llamó BSA Bantam D1 y pronto conquistó el favor del público, por su sencillez y fácil mantenimiento.

Pero lo que más llamaba la atención era su precio: 60 libras esterlinas, lo que era o representaba para un obrero

inglés de la época prácticamente dos meses de sueldo. En los años 50, esta BSA elevó su cubricaje a 150 cc, hasta que finalmente llegó a 175 cc. En total se estima que se llegaron a fabricar más de medio millón de unidades.

En los Estados Unidos, la DKW RT 125 fue fabricada por la marca Harley-Davidson, llamada «Baby Harley» y comercializada en toda América. En la Unión Soviética la construyeron en Rusia, bajo el nombre de «Moskva» y, también, en Bielorrusia como «Minsk». En Japón, la Yamaha modelo YAI (dragón rojo) tiene gran similitud con la DKW RT 125 original.

Finalmente, la Alemania socialista: RDA (República Democrática Alemana) volvió a fabricar la DKW RT 125, pero ya no como DKW, sino como IFA, la marca que puso

la RDA a la antigua DKW nacionalizada, pero esa es otra historia.

A Cuba llegó primero la BSA Bantam D1, bautizada como BSA «Gallito», a inicios de los años 50 y tuvo gran éxito comercial. Luego llegó la Harley-Davidson con la «Baby Harley», que a fin de cuentas era la misma DKW RT 125 de marras, y tuvo también favorable éxito comercial. Después, en los 60, vino de la Unión Soviética el «Minsk», de igual origen DKW.

# Carga y pasaje



# OCEANIA VISTA modernidad y lujo en alta mar



**EL VISTA ES EL SÉPTIMO BARCO DE LA COMPAÑÍA, EL PRIMER BARCO NUEVO DE LA NAVIERA EN DIEZ AÑOS, Y EL PRIMERO DE LA CLASE ALLURA. TODO UN DERROCHE DE MODERNIDAD Y LUJO**

**POR LORIET GÓMEZ MEJIAS**

En el mes de mayo de este 2023, tal como estaba previsto, Oceania Cruises celebró su 20 aniversario con la inauguración de un nuevo barco: Vista, listo para superar los límites del refinamiento y la mejor cocina en alta mar. Con 241 m de largo y más de 67 000 t, el crucero tiene capacidad para 1 200 huéspedes y 800 tripulantes, con un

servicio de excelencia de la mano de dos empleados cada tres pasajeros.

Este crucero se caracteriza por tener un diseño atemporal, con especial cuidado de la decoración, el mobiliario y la iluminación. Cada uno de sus espacios es elegante, sofisticado y distintivo. Y es que Oceania Vista ofrece una variedad de instalaciones nunca antes vista,

con una decoración de máximo nivel y una oferta gastronómica sin precedentes.

Cuenta con 600 camarotes, de diferentes categorías, pero todos con balcones; ocho bares, once restaurantes que ponen en alto la tradición culinaria de la naviera, con una variada y exquisita oferta gastronómica; un teatro; un casino; biblioteca; un



del buque o bien en las suites o los camarotes con veranda».

Y por si fuera poco, Oceania Cruises ha cuidado todo detalle en cuanto a la protección del medio ambiente. Vista se encuentra equipado con la última tecnología en sostenibilidad marítima, en busca de minimizar su impacto en los ecosistemas naturales que visita. Los amantes de la naturaleza pueden explorar las maravillas del océano sin preocuparse por su preservación.

estudio de arte donde, además de comprar piezas únicas, se ofrecen clases, talleres y charlas; gimnasio; piscina; zona de spa con jacuzzis y hasta un espacio, el Culinary Center, donde imparten interesantes cursos de cocina. Al respecto, Juan Roderó, CEO de la marca que une las navieras de lujo y ultra-lujo Star Class, comentó que «el lanzamiento del nuevo Oceania Vista no hace sino ampliar la oferta de barcos de lujo donde prima la gastronomía y las experiencias gourmet que se pueden degustar en los restaurantes más exclusivos

<b>Año de construcción</b>	2023
<b>Manga (Ancho)</b>	32 m
<b>Eslora (Largo)</b>	251 m
<b>Peso</b>	67 000 t
<b>Velocidad de navegación</b>	20 nudos
<b>Cubiertas</b>	11
<b>Camarotes</b>	600
<b>Capacidad de pasajeros</b>	1200
<b>Número de tripulantes</b>	800

# EL CAMIÓN SOLAR DE SCANIA da sus primeros pasos

**LA MARCA SUECA ARROJA MÁS LUZ SOBRE EL FUTURO DE LOS CAMIONES PESADOS CERO EMISIONES CON UN PROTOTIPO QUE RECORRE 10 000 KM AL AÑO SOLO CON EL USO DE PANELES FOTOVOLTAICOS**

**POR ARIEL B. COYA**

La movilidad cero emisiones se sigue abriendo paso y no solo en la parcela de los coches eléctricos. Así lo demuestra Scania al dar a luz su primer camión solar, que puede recorrer 10 000 kilómetros al año sin emisiones ni consumo de carburante, tan solo con la energía que consigue captar a través de paneles fotovoltaicos.

El proyecto, en desarrollo desde finales de 2019, busca aportar una solución factible a corto plazo a uno de los principales retos de los vehículos pesados que transportan grandes cargas, para los cuales resulta harto difícil que puedan estandarizarse los sistemas de propulsión eléctricos actuales. Por tal motivo, Eric Falkgrim, jefe del departamento de Investigación e Innovación de Scania y Project Manager del camión solar, explica que vio un «punto de partida» en el sistema de baterías de iones de litio que utilizan los camiones eléctricos, pero entendió que era necesario darle una



vuelta de tuerca a esa tecnología para hacerla efectiva.

«Es una idea un poco descabellada porque viene con una gran cantidad de sistematización y desarrollo de hardware y software nuevo», apunta Falkgrim. Sin embargo, sus esfuerzos se tradujeron en este camión/tractor híbrido.

Equipado con un motor híbrido de 560 CV y todos los «sistemas normales», el vehículo cuenta en la cabina con una batería de 100 kWh, junto a otras adicionales de 200 kWh en el remolque que actúan como un «banco de energía», al estar conectadas a una serie de paneles fotovoltaicos instalados en el techo de 18 m de longitud.

Como resultado, se estima que el sistema de carga solar aporta hasta 5000 km de autonomía al año en Suecia, país que no destaca precisamente por la cantidad de días soleados, de ahí que esa cifra se podría duplicar en países con un clima más cálido. Ello, sin duda, tendría un impacto la reducción de emisiones contaminantes, ya que esos 10 000 km adicionales se recorrerían sin necesidad de usar combustible (diésel) ni tener que recargar la batería en una toma eléctrica, lo que a su vez significaría una clara reducción de los costos de uso del vehículo, otro claro beneficio para las empresas en el sector logístico.

No obstante, Scania se muestra aún más ambiciosa con este proyecto, pues ahora la marca sueca nórdica —que ya entregó a un cliente la primera unidad para probarla en condiciones reales en las carreteras— aspira a ampliar la autonomía solar de este camión hasta los 20 000 km anuales.

# 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

# El tren de *auxilio y salvamento*

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

A la par de su desarrollo como medio de transporte de carga y pasajeros, el ferrocarril presentó, como era lógico, sus propios problemas y soluciones particulares. Entre estos, se enmarcan todos los eventos concernientes al movimiento de los equipos y las interrupciones de esa dinámica por accidentes, catástrofes y otras acciones no conocidas hasta su aparición comercial en la década de los años 20 del siglo XIX.

El propio desarrollo de este medio de transporte le hizo incrementar su velocidad de movimiento; la capacidad de carga de los equipos y, con ello, su peso total. Hasta entonces, cualquier dificultad o descarrilamiento se resolvía

prácticamente con el esfuerzo humano y algunas herramientas elementales. Pero su evolución, el trazado de vías por lugares más complicados geológica y topográficamente y otras variables muy propias del ferrocarril requirieron nuevas técnicas capaces de resolver las dificultades y mantener la operatividad del sistema.

A partir de 1890 los trenes fueron aumentando el peso del convoy, incluidos los vagones de pasajeros Pullman o similares a partir de 1910. Estos últimos no solo eran más confortables por su interior; lo eran también por el peso del vagón, que requería sistemas de suspensión más complejos y pesados. En total, un coche de esas características podía estar entre las 40-60 t; en algunos casos, algo más. Al ocurrir un descarrilamiento de un tren de carga, se podía aligerar el vagón y este, vacío, tal vez no alcanzara las 20 t de peso. En el caso de los Pullman o similares, el peso total era del coche sin pasajeros.

Surgieron poderosos medios para arrastrar e izar estos coches y otros equipos, incluidas locomotoras. En pleno auge del vapor, esa constituyó la fuerza motriz de poderosas grúas que en aquel

**POCAS VECES MENCIONADO, COBRA VISUALIDAD ANTE CATÁSTROFES O ACCIDENTES FERROVIARIOS. ES ENTONCES QUE COMPRENDEMOS SU IMPORTANCIA Y LA EVOLUCIÓN SUFRIDA POR ESTA TÉCNICA DESDE LOS COMIENZOS DEL FERROCARRIL**

momento podían levantar hasta 80 t. Estos medios de izaje sobrevivieron hasta los años 70 y 80 del siglo XX, pues al usarse en casos de emergencias, no se utilizaban regularmente como los equipos en movimiento de un tren de carga o pasajeros. Mantuvieron su efectividad hasta ser sustituidos por grúas hidráulicas que pueden alcanzar capacidades de izaje de hasta 250 t.

Tanto unas como otras se montan sobre planchas de ferrocarril reforzadas, con gatos adicionales que les garantizan una estabilidad mayor durante las operaciones de salvamento, pero no son las únicas piezas que conforman un tren de auxilio y salvamento en su máxima expresión.

Aunque los avances de la técnica nos han proporcionado equipos montados sobre rodaje todoterreno, capaces de llegar a lugares de tránsito inaccesible para otros, la vía férrea constituye, en ocasiones, la única ruta de acceso al lugar del accidente. Es por ello que un tren con las características que aquí mencionamos puede constar, aparte de la locomotora, de coches para llevar a personal médico especializado y su equipamiento; brigadas de cortadores con sistemas de oxi-acetileno o similar; bomberos; más de una grúa, planchas con campos de vía para ser montados (en casos de destrucción parcial), etc., formando una unidad autónoma.

Lo anterior mantiene vigencia hasta hoy, aunque existan helicópteros y otros medios de acceso más rápido, e inclusive pueden existir casos en

que el lugar de operaciones puede ser atendido exclusivamente con medios automotores terrestres. Ello no excluye la existencia de estos trenes especializados, pues nadie puede prever el punto exacto donde pueda surgir una catástrofe.

Son precauciones ineludibles que brindan seguridad al tráfico ferroviario, aunque quisiéramos que nunca hubiese que usarlos, siempre deben estar en condiciones de operación.

Otros usos, con una formación más sencilla, podemos encontrarlos en los mantenimientos y/o construcción de vías, en patios ferroviarios y otras áreas de movimiento. Es una forma de estar listos para todo lo que se espera de ellos.



# SUKHOI SUPERJET NEW

## TOTALMENTE RUSO



**LA VERSIÓN RENOVADA DEL AVIÓN RUSO SUKHOI SUPERJET 100, ENSAMBLADO CON COMPONENTES DE FABRICACIÓN NACIONAL, ULTIMA DETALLES PARA COMENZAR SU PRODUCCIÓN EN SERIE EN 2024**

**POR LORIET GÓMEZ MEJIAS**

La que fuera la primera aeronave civil lanzada en Rusia durante el periodo postsoviético, el Sukhoi Superjet 100 o sencillamente SS 100, con capacidad para trasladar a cientos de pasajeros a lo largo de más de 3120 km sin escala vuelve a ser noticia. Y es que se ha proyectado su renovación con materiales exclusivamente rusos, al igual que sus equipos, según declaraciones de Yuri Sliusar, director general de la Corporación Aeronáutica Unificada de Rusia.

El SSJ-NEW es un avión diseñado para vuelos de corta distancia, con el objetivo de competir con los Embraer E-jets y el Airbus A220-100. Esta nueva versión se unirá a la familia de Superjets que actualmente operan en todo el mundo y cuenta con un ala compuesta, aviónica de fabricación nacional, motor PD-8 (sometido a una serie de ensayos) y la sustitución total de unos 40 sistemas y unidades en el avión.



El SSJ-NEW ha iniciado su proceso de certificación. Es así que en el primer vuelo de prueba tuvo una duración de 54 minutos; y el segundo, 75, a altitudes de hasta 6000 m. Durante ese segundo examen, la tripulación realizó la retracción del tren de aterrizaje, comprobó el funcionamiento de los sistemas de aire acondicionado y del control automático de la presión de la cabina, así como el funcionamiento del sistema antihielo de entrada de aire del motor y el funcionamiento del sistema de combustible en modo de alimentación cruzada con bombas encendidas y apagadas, pues, como declarara Andrey Boginsky, director general adjunto de Aviación Civil de la UAC y CEO de Irkut Corporation, «la seguridad es una de las prioridades clave en el desarrollo de la nueva modificación del avión civil».

La construcción de las aeronaves, fabricadas principalmente con materiales y equipos rusos, se enmarca en el proyecto nacional para sustituir las importaciones en el sector aeronáutico, implementado a raíz del aumento de las sanciones de Occidente contra Rusia. En al sentido, se planea comenzar la producción en serie del SSJ New, totalmente ruso, en 2024.

# Historia



POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

# memorias del **MOTOR** noviembre

## 01 de noviembre de 1520

El portugués Fernando Magallanes navega por primera vez el estrecho que lleva su nombre (pasaje de Sudamérica que une el océano Pacífico y el Atlántico) (ExM 81).



## 19 de noviembre de 1837

Se inaugura en Cuba el primer ferrocarril de Iberoamérica, entre La Habana y Bejucal. Cuba se convirtió en el cuarto país del mundo en introducir el transporte ferroviario.



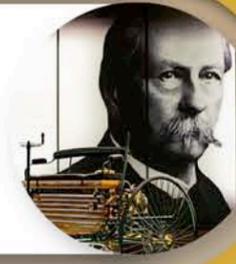
## 02 de noviembre de 1886

Karl Benz conseguía la patente N.º 37.435 del primer vehículo autopropulsado (ExM 3).



## 25 de noviembre de 1844

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



## 03 de noviembre de 1911

En Estados Unidos, la marca automotriz Chevrolet ingresa en el mercado, tomándose esta fecha como la de su fundación.



## 25 de noviembre de 1906

Nace Joaquín Collar Serra, militar y piloto español, famoso por su vuelo de Sevilla a Camagüey, junto a Mariano Barberán y Tros de Ilarduya (ExM 81).



## 11 de noviembre de 1926

La Ruta 66 se inauguró en Estados Unidos como el principal itinerario para los emigrantes hacia el oeste durante las tormentas de polvo de los años 30, impulsando la economía local (ExM 81).



## 29 de noviembre de 1906

Se funda en Italia la fábrica de automóviles Lancia bajo el nombre de Lancia & C.. Forma parte del Grupo Fiat desde 1969. La empresa actual se llama Lancia Automobiles S.p.A. y se formalizó en 2007.



## 12 de noviembre de 1998

En Estados Unidos, Daimler-Benz acaba la fusión con Chrysler para formar la empresa Daimler-Chrysler, la cual llegó a ser la tercera empresa automovilística más grande del mundo.



## 29 de noviembre de 1975

Muere Graham Hill, piloto de automovilismo británico, dos veces campeón mundial de Fórmula 1 (1962 y 1968). Hill es el único poseedor de la triple corona, al haber triunfado en el Gran Premio de Mónaco de Fórmula 1, las 500 Millas de Indianápolis (1966) y las 24 Horas de Le Mans (1972).



POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

# memorias del **MOTOR** diciembre

**03 de diciembre de 1910**

En el Salón del Automóvil de París (Francia), Georges Claude muestra por primera vez las luces de neón.



**05 de diciembre de 1919**

En Colombia se funda Avianca, la primera aerolínea de América, y nació gracias a una sociedad entre alemanes y colombianos. Es la segunda aerolínea más antigua del mundo.

**09 de diciembre de 1907**

Se celebra en Detroit la primera edición del Salón del Automóvil de Detroit, el más importante del continente.



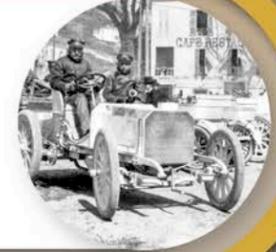
**16 de diciembre de 1982**

Fallece Colin Chapman, fabricante de automóviles e ingeniero británico. En 1952 fundó Lotus Cars, una compañía de automóviles deportivos.



**22 de diciembre de 1900**

La firma alemana Daimler presenta el primer Mercedes, diseñado por Wilhelm Maybach. Tenía un motor 4 cilindros, 5,9 L que daba 35 HPa 1000 rpm, chasis de acero, doble sistema de frenos y tracción trasera (ExM 68).



**18 de diciembre de 1996**

Japón inaugura el Aqualine Bahía de Tokio, un túnel-puente que une dos zonas de la bahía de Tokio. Es esta la autopista bajo el mar más larga del mundo con una impresionante vialidad de 15,1 km de largo.



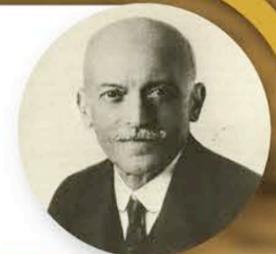
**25 de diciembre de 1878**

Nace en Suiza Louis Chevrolet, mecánico, corredor de autos y cofundador de la marca Chevrolet (ExM 12).



**27 de diciembre de 1848**

Nace el empresario italiano Giovanni Battista Pirelli, fundador de la firma fabricante de neumáticos G.B.Pirelli & Co.





# LAS CARRERAS DE AUTOMOVILES EN CUBA

**CUATRO AÑOS  
DESPUÉS DEL ARRIBO  
A CUBA DEL PRIMER  
AUTOMÓVIL, SE REALIZA  
LA PRIMERA CARRERA  
EN 1903: VAN DEL  
PUENTE DE LA LISA A  
GUANAJAY. PARTICIPAN  
CINCO AUTOS, EN LOS  
QUE ALGUNOS PILOTOS  
LLEVAN COMO COPILOTO  
A SUS ESPOSAS**

POR WILLY HIERRO ALLEN

Los cubanos siempre fuimos amantes de la velocidad sobre ruedas, tanto en autos como en motos. Cuba tuvo numerosos pilotos, en ambas clases, que dieron lustre a este deporte en la Isla. Sin embargo, lo que multiplicó su popularidad fue la millonaria tropa de aficionados, que colmaban los circuitos y carreteras para verlos correr (entre ellos yo).

Según nos cuenta Orlando A. Morales Pulido, colaborador de Excelencias del Motor en las primeras ediciones de dicha publicación y autor del libro La Historia del Automóvil en Cuba, el ganador de la primera carrera en Cuba fue Dámaso Laine,

manejando un Darracq francés, quien hizo la ruta en 37 minutos. Todo un acontecimiento socio cultural.

Tras esta primera competición automovilística, se organizaron otras. Así, en 1905 se celebra la primera carrera internacional: desde Arroyo Arenas hasta San Cristóbal. Ida y vuelta: 158 km en total. El ganador fue el cubano Ernesto Carricaburu, quien debutó en un auto Mercedes, de 60 hp, con un promedio de velocidad de 85 km/h, para lograr récord mundial.

El automóvil llegó para quedarse: si en 1901 circulaban en La Habana 11 autos, en 1910 ya había 4000; y para 1922, los inscritos llegaban a 20 000. El desarrollo era imparable. Y las carreras también. En 1918 se efectúa la primera Pinar del Río-Habana (occidente) y en 1930 de

Yara a Manzanillo (oriente). Ese propio año (1930) se corre la Carrera de 24 Horas: Santiago de Cuba-La Habana.

Al propio tiempo, también se corría en circuito cerrado. Famosas fueron las del Oriental Park, un hipódromo habanero donde se corría en pista de tierra. Hubo grandes temporadas, a las cuales asistían aquellos pilotos más famosos de la época, entre ellos Louis Chevrolet, creador de la marca que lleva su nombre.

Pero los años dorados del automovilismo en Cuba fueron los 50 del siglo pasado. A inicios de la década se corría sobre pista de tierra compactada en La Habana (Autódromo de Marianao) con los Midget. El Midget es un auto de carrera de origen estadounidense, su nombre (Midget) significa en inglés «enano, pequeño, diminuto». Estos autos no tienen velocidades y su aceleración es violenta.

Entre 1954 y 1957, cada 20 de mayo, se celebraba la carrera Pinar del Río-Habana: eran las carreras interprovinciales en esa época. Asimismo, los 10 de octubre se corría una desde Sagüa la Grande (Las Villas) hasta La Habana y, una vez (marzo de 1955), se corrió una de La Habana-Güines-Cienfuegos (Las Villas). Pude ver muchas de

ellas desde el bordillo de la carretera, de pequeño junto a mi padre, luego con amigos fans.

Paralelamente se llevan a cabo otras en circuito cerrado, tales como las efectuadas en el aeropuerto La Cayuga o el Malecón habanero. Fue en el Malecón de La Habana donde, por primera vez, se corre la Fórmula 1 en Cuba (1957). Juan Manuel Fangio, cinco veces Campeón Mundial, va entre los 19 pilotos, de 11 países, que corrieron ese 24 de febrero.

Son 90 vueltas para cubrir los 500 km pactados del Gran Premio de Cuba. El argentino Fangio (a quien conocí) gana la carrera con su Maserati, pero el público es del Marqués de Portago, que lideró 60 vueltas hasta que falló su Ferrari. No obstante, entró en tercer lugar, al tiempo que, en segundo, pasaba el norteamericano Carrol Shelvy, también con Ferrari.

Al año siguiente, 1958, se volvió a convocar el Gran Premio de Cuba, otra vez el 24 de febrero. Pero en esos momentos, en Cuba se libraba la guerra revolucionaria contra la dictadura y nada fue igual. Fangio fue secuestrado por los revolucionarios y en la carrera hubo un fatal accidente con el saldo de 9 muertos y más de 70 heridos. La carrera se suspendió, dándose como ganador al inglés

Stirling Moss, quien rodaba al frente del pelotón.

El triunfo de la Revolución, en 1959, no detuvo el automovilismo en Cuba. Se organizaron Las 4 Horas de Alamar, en un circuito urbano al este de la capital, donde corrieron autos deportivos tripulados por norteamericanos y cubanos. Ganó Roy Sheppard con Porsche RSK, seguido por los cubanos Alfonso Gómez Mena y Ramiro Montalvo, con Ferrari.

Y en 1960 se hizo el Gran Premio Libertad (o la Semana de la Velocidad) en el aeropuerto de la antigua base militar de Columbia, convertida en gigantesca escuela. Se corrió Fórmula 1, Indy Car, Sport y Stock en varias carreras. Vino el australiano Jack Brabham, campeón reinante entonces; pero el ganador absoluto fue Stirling Moss (Maserati), en segundo lugar el mexicano Pedro Rodríguez (Ferrari), y tercero el norteamericano Masten Gregory (Porsche).

A inicios de los 60 hubo otras carreras en La Habana, con autos Stock y pilotos cubanos, pero a esa parte de la historia, dedicaré otro artículo, porque no solo la conocí, sino que participé en motociclismo.



MODERNA



# HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER 2022



Por WILLY HIERRO ALLEN

**TOTALMENTE NUEVA, NADA QUE VER CON LA ANTIGUA NIGHTSTER, ES UN SALTO HACIA DELANTE EN PRESTACIONES Y DISEÑO CON EL MOTOR REVOLUTION MAX 975T.**

Estamos ante un nuevo capítulo en la historia de la Harley-Davidson: una motocicleta diferente, tanto en prestaciones como en diseño, elementos que la catalogan como de vanguardia. Con este modelo Nightster 2022, Harley-Davidson redefine su experiencia en los Sportster para dirigirse a una nueva generación de pilotos.

Durante su lanzamiento, el pasado mes de abril (2022), Jochen Zeitz, presidente y CEO de Harley-Davidson, señaló que «la Nightster es

un instrumento de expresión y exploración, basado en las prestaciones», y agregó que es «un legado de 85 años de los modelos Sportster».

### El Motor Revolution Max 975T

Es un V-Twin, a 60°, de 975 cc (97 x 66 mm), con refrigeración por líquido. Su potencia es de 90 CV a 7 500 rpm, con un par motor de 95 Nm a 5 000 rpm. La curva de par se mantiene plana en toda la banda de potencia, lo que produce un rendimiento diseñado para ofrecer una fuerte aceleración y una sólida potencia en la gama media de rpm. Viene con una caja de velocidades de seis marchas y cloche antirrebote.

Su relación de compresión es de 12 a 1. Tiene doble árbol de levas en cada cilindro y sincronización variable de las válvulas de admisión balanceadas para adaptarse al rendimiento del motor. Cuenta con ejes de balance internos que ayudan a reducir las vibraciones del motor y, así, aumentar el confort del piloto y mejorar la durabilidad.

En busca de aligerar pesos, en el motor se emplearon materiales ligeros: las tapas del motor, de los balancines y de los árboles de levas son de una aleación de aluminio y magnesio, igual de resistente, pero más liviano. El filtro de aire, redondo y decorado, está colocado en el lateral derecho, en medio de los dos cilindros.

22 | [www.excelenciasdelmotor.com](http://www.excelenciasdelmotor.com)



# Apuntes sobre el patrimonio automotor funerario en Cuba

Publicado en Portal de la Oficina del Historiador de La Habana

POR IGNACIO M. REYES FANDIÑO

En la actualidad tales ejemplares sobreviven en muchísima menor escala que otros tipos de automóviles. Su condición radica en que muchos fueron construidos por pequeñas empresas independientes de existencia efímera, combinada con altos estándares de calidad, de acuerdo con la actividad a la que fueron destinados.

El proceso de fabricación de un automóvil fúnebre parte del chasis de un vehículo común al cual se le construye una carrocería personalizada. Antiguamente, los fabricantes adquirían solo el chasis de un auto ligero o, muchas veces, de un camión al que se añadía entonces los elementos necesarios para cumplir su función. En la terminología automotriz se le llama chasis al conjunto ensamblado de elementos mecánicos y estructurales del vehículo. Esto quiere decir que un chasis es, básicamente, un automóvil al que aún no se le ha añadido carrocería. Era esto lo que adquirían los fabricantes para realizar su trabajo. En las primeras décadas era común que se utilizara el chasis de un camión ligero, por las falencias que brindaban sus dimensiones. Las marcas podían ser, sencillamente, las que el productor prefiriese, así que podían existir vehículos Dodge

Brothers con carrocería fúnebre, o camiones Ford AA, entre otros muchos.

Sin embargo, este tipo de práctica con utilitarios de medio o bajo precio no fue, sin dudas, la única. Tanto en Europa como en Estados Unidos, durante esta etapa, se utilizaron los más lujosos automóviles para fabricar carrozas fúnebres. Marcas como Cadillac, Lincoln o Packard en Estados Unidos, e Hispano Suiza en Europa, tuvieron modelos carrozados por grandes artesanos.

El automóvil funerario tiene, como es lógico suponer, un antecesor directo en el carruaje tirado por caballos surgido en la época victoriana. Se considera a George Shillibeer como el pionero en la creación de estos vehículos y su posterior popularización en Europa. Estos primeros carruajes fueron bautizados, en referencia a su creador, Shillibeer Funeral Coaches. El primer vehículo automotor para el servicio funerario se registra entonces en la ciudad de Chicago, en 1907. Algunas fuentes afirman que fue creado por H. Durward Ludlow y se usó por primera vez el día 15 de enero del mismo año, en el entierro de Wilfrid A. Pruyn.

En Cuba, no hemos descubierto referencias más tempranas al año 1915 sobre el uso de un vehículo automotor con fines funerarios.

DENTRO DEL UNIVERSO DE LOS AUTOMÓVILES ANTIGUOS EXISTE UN GRUPO QUE, PARA MUCHOS SEGUIDORES Y ENTUSIASTAS, OCUPA UN LUGAR ESPECIAL. ESTE GRUPO ESTÁ FORMADO POR LOS VEHÍCULOS FUNERARIOS



Según la revista Bohemia, en su número del 17 de enero de 1915, el Ayuntamiento de La Habana adquirió un automóvil para el servicio funerario de los pobres de la ciudad. Hasta el momento desconocemos si en el país fue usado un automóvil para tales fines en una fecha anterior. Tampoco hemos podido identificar hasta el momento qué modelo fue el adquirido por el Ayuntamiento o cual la compañía constructora que lo produjo.

En ese momento inicial, la coexistencia del vehículo fúnebre automotor y el tirado por caballos era algo común. Poco menos de un año antes, el 8 de marzo de 1914, la propia Bohemia presentó un artículo sobre la muerte de Salvador Cisneros Betancourt. Aquí se expone un muy

lujoso carruaje, bautizado con el nombre del Marqués de Santa Lucía y estrenado especialmente para su sepelio. Su fabricación quedó a cargo de lo que parece haber sido una empresa local llamada Caballero.

Estos son, hasta el momento, los datos que hemos encontrado respecto al inicio del transporte funerario automotor en Cuba. Es de presumir que la coexistencia entre este y el carruaje tirado por caballos se haya extendido hasta de década de 1920, dada la solemnidad que acompañaba la imagen de un numeroso grupo de caballos tirando de un suntuoso carro. Sin embargo, hay referencias visuales de entierros que usaron carros tirados por caballos en fechas mucho más recientes.

En la actualidad sobreviven algunos de estos vehículos, localizados en distintas zonas del país. El más antiguo forma parte de la colección del Museo del Automóvil de la Oficina del Historiador de La Habana. Se trata de un Dodge Brothers modelo Graham de 1924. Presenta la mencionada técnica de construcción basada en el chasis de un camión. Nuestro Dodge Brothers posee el valor agregado de ser, hasta donde hemos podido comprobar, uno de los dos coches funerarios que sobreviven fabricados por la firma The Williams Carriage, Hearse and Auto Co, de la ciudad de St. Louis, Missouri. Posee prácticamente todos sus componentes originales, incluso la placa de aluminio adosada al tablero con las especificaciones del camión de tres cuartos de tonelada que originalmente fue.

Este automóvil, al parecer, ha sido restaurado dos veces respecto a sus componentes de madera. En nuestros archivos conservamos una tarjeta perteneciente a un negocio de carpintería en la ciudad de Bayamo, provincia Granma, sitio donde fue encontrado el vehículo por la Oficina del Historiador en la década de 1980. Según testimonios de algunos visitantes al Museo del Automóvil, la carroza fue conservada por su dueño original dentro de una habitación por varias décadas. Esta puede ser una pista valiosa para entender su alto grado de originalidad. Recientemente fue intervenida por segunda vez y se realizó el reemplazo de varios paneles de madera, además de un completo trabajo de pintura, decoración y barnizado. Actualmente es una de las piezas más interesantes, mejor conservadas y peculiares que



atesoramos en nuestra colección. El otro vehículo similar, que hemos fichado gracias a la colaboración de un especialista amigo del museo, se encuentra en la ciudad de Anderson, en South Carolina.

Aún en servicio se encuentra otra carroza en el poblado de Guatemala, antiguamente conocido como Preston, en la provincia de Holguín. Se trata también de un camión, en este caso el popular Ford AA, equipado con una carrocería de madera. En un artículo publicado en 2020 en el sitio digital del periódico holguinero Ahora, se expuso la historia de este automóvil y su relación con la comunidad a la que

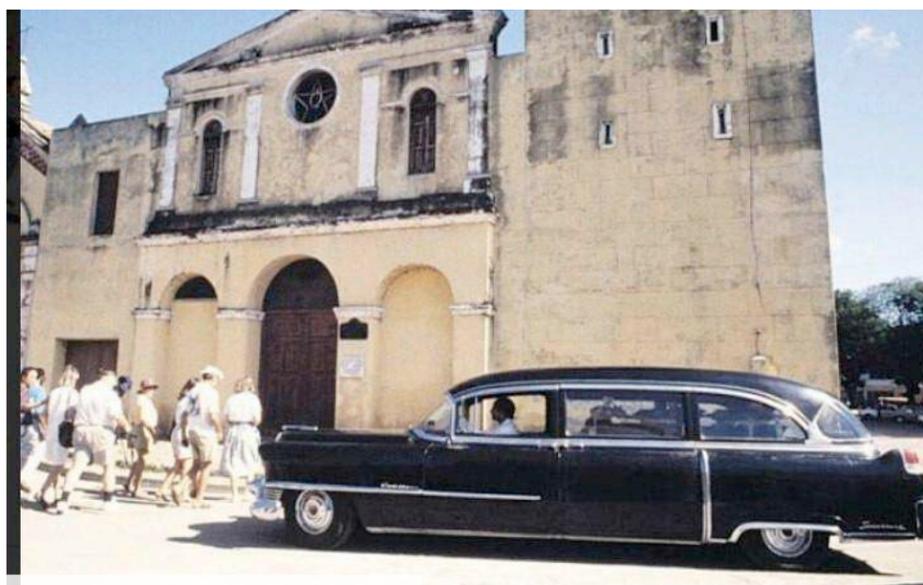


todo el país e, incluso, un grupo de propietarios y aficionados con más de cincuenta integrantes, el cual se encuentra conectado con clubes como Ford A Amigos, de México y Ford A Latinoamericano. Se trata, sin dudas, de un formidable candidato para engrosar la colección de uno de nuestros dos museos de transporte en el país.

Algunos vehículos fúnebres antiguos han sido modificados en nuestro país por propietarios privados y hoy cumplen otras funciones, más enfocadas en el transporte de pasajeros. Por las calles de La Habana se puede ver, en ocasiones, un gigantesco Cadillac de 1947 de color verde con motor no original. Es, hasta ahora, el ejemplar más relevante que conocemos de este fenómeno. Un automóvil de este tipo puede llegar a ser muy versátil dada la amplitud de su carrocería. Originalmente, además de labores fúnebres, podían diseñarse para el servicio de ambulancia. Por momentos un solo vehículo podía cumplir ambas funciones. Durante la segunda mitad del siglo pasado esta práctica fue suspendida por razones sanitarias.

pertenece. Fue, incluso, catalogado como el coche fúnebre más antiguo en servicio en Latinoamérica. No tenemos datos que confirmen esta idea, pero la afirmación no debe ser del todo errada si se tiene en cuenta que el Ford fue fabricado en 1929. Desconocemos si actualmente se encuentra en servicio, pero es probable que así sea. Los componentes mecánicos del Ford A (y su versión utilitaria, el AA) son muy duraderos y confiables. Una prueba de la calidad de su mecánica se expresa en el hecho de que hoy el Ford A es, prácticamente, el único modelo que poseemos del período de preguerra. Existen decenas de ejemplares en

En la década de 1930 los fabricantes comenzaron a desechar la construcción basada en los chasis de camiones y se decantaron progresivamente por vehículos más ligeros. No conocemos un solo ejemplar fabricado en este período que haya sobrevivido en el país. Sin embargo, algunas fotografías históricas revelan el paso de alguno de ellos por nuestras calles. Un caso peculiar puede apreciarse en las imágenes del entierro de Frank País, en Santiago de Cuba. El vehículo



seleccionado para este acto es una carroza fabricada por la empresa S & S, basada en los componentes de un automóvil Buick.

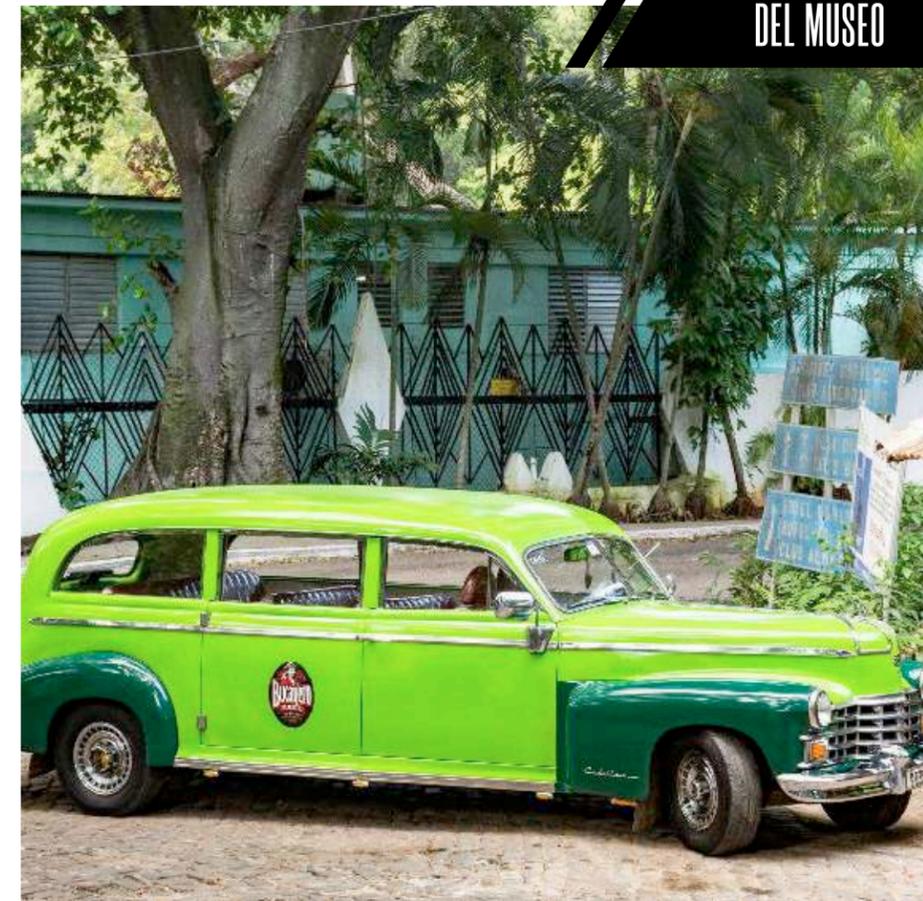
Según los testimonios de varios aficionados, durante años hubo una flotilla de carrozas aparcadas en una zona de la Necrópolis de Colón, en La Habana. Varias personas se han acercado al Museo del Automóvil con el objetivo de obtener alguna pista sobre el paradero actual de estos vehículos. Sin embargo, nada sabemos sobre su destino final. Solo una fotografía nos brinda la seguridad de su presencia en el sitio. Una fotografía fácil de encontrar en varios sitios digitales, la cual muestra un Cadillac 1954 aparcado en una zona del portal del edificio de oficinas situado a la entrada del cementerio. Ese es el único testimonio visual que poseemos de ese último reducto de vehículos funerarios antiguos, los cuales acaso sucumbieron al paso del tiempo, la desidia o la ignorancia de su gran valor patrimonial.

Un Cadillac de 1954, similar al expuesto en el cementerio, fue utilizado como automóvil de escena en la película cubana Guantánamera (1995), dirigida por Juan Carlos Tabío y Tomás Gutiérrez Alea. Los realizadores utilizaron otro vehículo fúnebre Cadillac que, curiosamente, resulta ser el mismo que hoy, pintado de verde, se dedica al transporte de pasajeros.

Un filme previo muestra también un parque de vehículos muy parecido al que se expone en la película de 1995. La muerte de un burócrata (1966) constituye un valioso referente para conocer qué clase de automóviles fúnebres se utilizaban en la década de 1960. Nuevamente lo que se aprecia es Cadillac. Ello indica que fue esta marca de automóviles la que más presencia tuvo en el país durante este período. En una de las escenas se muestra como varios

personajes destruyen un LaSalle Series 38-50 de 1938. LaSalle, una firma creada, precisamente, por la división Cadillac de General Motors, fue un automóvil de lujo, aunque posicionado por debajo de la firma que le sirvió de matriz. La carroza fúnebre que aparece en estas escenas es el único ejemplar de la marca diseñado para tal función que conozcamos en el país. Se trata de un buen ejemplo de cómo, además de camiones o vehículos utilitarios hubo, desde épocas tempranas, automóviles de alto precio para este tipo de transporte. Por añadidura, no conocemos otro ejemplar de LaSalle que sobreviva hoy en Cuba, salvo el 340 Town Sedan de 1930 que forma parte de la colección de nuestro museo.

De todos los ejemplares que sobreviven en la actualidad, existe un modelo que destaca por sus increíbles condiciones de conservación. Se trata, como es de esperarse, de otro Cadillac, en este caso con una carrocería construida por la empresa norteamericana Superior. El automóvil, fabricado en 1958, se encuentra estrechamente relacionado con la localidad de Bolondrón, Matanzas. Según testimonios de los pobladores fue adquirido nuevo por José González Sierra, propietario de un negocio funerario en el pueblo. Cuando, luego de 1959, pasó al control del estado, fue atendido por un solo conductor durante varias décadas y bajo un cuidado excepcional. En la actualidad el automóvil es, además de la carroza fúnebre antigua mejor conservada del país, uno de los vehículos más valiosos que sobreviven fuera de nuestros museos. Posee más del 95% de sus componentes originales, incluso pintura y tapicería. Como suele suceder en los automóviles de lujo, existe un gran número de accesorios



asistidos electrónicamente que, en este caso aún funcionan. Resulta casi milagroso que un instrumento de uso público, como lo es este automóvil haya logrado sobrevivir al paso del tiempo y las exigencias de su trabajo de un modo tan óptimo.

El Cadillac Superior Beau Monde Hearse de 1958 se encuentra ahora almacenado en uno de los talleres de la Dirección Municipal de Servicios Comunes de Pedro Betancourt, Matanzas, debido a averías en el motor. Por su alto valor patrimonial, sus formidables condiciones de conservación y el conocimiento que tiene la comunidad de su trayectoria en el servicio, resulta vital recuperarlo e, incluso, trasladarlo a una institución como la nuestra. Una pieza que ha logrado sobrevivir prácticamente intacta luego de tanto tiempo merece ser, según la opinión de los propios pobladores de Bolondrón, expuesta en un espacio

que se encargue de divulgar su historia.

Hasta aquí hemos logrado esbozar un breve recorrido por el panorama del automóvil fúnebre en Cuba. Sin embargo, tanto desde el punto de vista histórico como de las piezas que hemos mencionado, se trata simplemente de un primer paso hacia una investigación que ha de ser de mayor amplitud. A lo largo de nuestro texto se plantean interrogantes y dudas que deseamos satisfacer. Estamos convencidos de que existe mucha más información por descubrir en diversas fuentes documentales. De igual modo, siempre contamos con la probabilidad de que algún otro vehículo de esta clase esté por descubrirse, oculto durante décadas o ignorado en algún punto del país.

# FERRARI

**ASÍ COMO ANTAÑO LOS CABALLEROS MEDIEVALES TENÍAN SU ESCUDO DE ARMAS, LOS AUTOS TIENEN HOY SUS LOGOTIPOS, SÍMBOLOS QUE LOS IDENTIFICAN. Y UNO DE LOS MÁS FAMOSOS ES EL DE FERRARI, CONOCIDO COMO EL «CAVALLINO RAMPANTE»**

**POR WILLY HIERRO ALLEN**

Enzo Ferrari no era un personaje de abolengo como la mayoría de aquellos nobles italianos de su época. Pero su coraje, constancia y conocimientos le dieron el lustre y linaje necesarios para utilizar el distintivo particular del conde Francesco Baracca, legendario y heroico piloto militar de la Primera Guerra Mundial que sirvió en la Fuerza Aérea italiana.

## LA MARCA

Ferrari es una marca de automóviles deportivos italianos, cuya sede está en Maranello, una comunidad en la provincia norteña de Módena, región Emilia-Romaña. Fue creada en 1947 por Enzo Ferrari, excorredor de autos y fundador de la Scudería Ferrari, un equipo de carreras que empezó a competir con automóviles Alfa Romeo modificados.

La Scudería Ferrari fue creada en 1929, mucho antes que la marca, con el fin de patrocinar a pilotos que corrían con autos de las marcas Alfa Romeo y FIAT. Pero antes, allá por 1919, el joven de 21 años, Enzo Ferrari, debuta como piloto de carreras al timón de un Alfa Romeo preparado por él, en Berceto, provincia de Parma, al oeste de la región Emilia-Romaña.

Al fundar su Scudería, diez años después, Alfa Romeo lo pone al frente de todas las actividades deportivas de la marca, tanto por su experiencia como por sus conocimientos de mecánica. Para 1933 ya se identifican los autos de Enzo por el logotipo del «Cavallino Rampante»: son de la Scudería Ferrari.

En 1947, tras la Segunda Guerra Mundial, Ferrari empezó a construir autos de carácter deportivo para comercializar (en contra de su voluntad), entre determinados clientes, con la finalidad de contribuir a cubrir los cada vez más voluminosos gastos de la Scudería. Para 1950 ya está en la Fórmula 1: debuta en el Gran Premio de Mónaco.

En 1969 el Grupo FIAT se hizo accionista de la empresa Ferrari S.A. y en 1972, Enzo construye el circuito de Fiorano, cerca de Maranello. En esta pista se prueban por igual los bólidos de Fórmula 1 y los deportivos de la marca, incluso algunos clientes son autorizados a rodar sus deportivos en Fiorano. El récord por vuelta: 0'55:999, lo tiene el siete veces campeón del mundo Michael Schumacher con un Ferrari F2004.

En 1978, Enzo Ferrari enferma de los riñones, lo cual limita su labor. Y el 14 de agosto de 1988, falleció a los 90 años rodeado de su familia. Italia lo distinguió con el galardón de Cavaliere por sus méritos deportivos (1924), lo nombró Commendatore (1927) y Cavaliere di Lavoro (1952). Ya en 1960 recibió el título honorífico de Ingeniería Mecánica, dado por la Universidad de Bolonia; y en 1988, el de Física por la Universidad de Módena y Reggio-Emilia.

Bajo su dirección, la Scudería Ferrari ganó (hasta 1988) más de cinco mil carreras en todas las categorías, para lograr 25 títulos en los Campeonatos Mundiales. Ferrari se convirtió así en el mejor equipo de automovilismo de la Historia.

**EL LOGOTIPO**

El hoy conocido «Cavallino Rampante» del logotipo de Ferrari no se usó por primera vez en automóviles, sino en aviones de guerra durante la primera conflagración mundial (1914-1918). Fue la identidad de uno de los pilotos militares italianos más famosos de su tiempo: el conde Francesco Baracca. Este as de la Fuerza Aérea pintaba, al costado de su aeronave de combate, su símbolo de guerra.

Como suele suceder, los héroes mueren jóvenes. El 19 de junio de 1918, el conde Baracca fue abatido en combate para convertirse en un verdadero Héroe Nacional italiano. Según reza en su bitácora de vuelos, Baracca ya había realizado 34 duelos aéreos victoriosos y participó activamente en las misiones más peligrosas del Battaglione Aviatori.

Sobre el caballo negro encabritado existen dos versiones. La primera data del inicio de la Fuerza Aérea italiana, cuando esta arma dependía de algún regimiento de caballería. Este era el caso del escuadrón de Baracca, quien era un excelente jinete, el mejor de todo su regimiento. Se dice que era el principal Cavaliere de su escuadrón.

La segunda cuenta que la familia nobiliaria Baracca era conocida por sus fabulosas cuadras de cría de caballos, las que poblaban profusamente sus fincas en tierras

de Lugo di Romagna y que el juvenil Francesco tomaría la imagen del caballo negro encabritado, probablemente muy similar al rocín que cabalgaba en la niñez.

¿Y cómo se conocieron la noble familia Baracca y Ferrari? El 17 de junio de 1923, Enzo Ferrari gana la carrera del circuito italiano de Savio di Ravenna. Entre las personas que acuden a felicitar al entonces joven corredor está la condesa Paolina, madre del héroe caído Francesco Baracca. Ahí germinó una amistad que se convertirá en historia.

En posteriores conversaciones, la condesa le sugiere a Enzo Ferrari que use el símbolo de su hijo en el auto, pues seguro le daría suerte. Enzo aceptó encantado porque conocía la historia del heroico aviador. Pero en esa época, Ferrari era corredor de la escudería italiana Alfa Romeo y no le permitieron usar ningún símbolo en sus vehículos.

Pero en 1932, Enzo Ferrari, que era el favorito para ganar las 24 Horas de Spa (Bélgica), pidió usar el logo en su auto. Los de Alfa Romeo aceptaron y fue la primera vez que Ferrari pinta el «Cavallino Rampante» en su auto de carreras. Ferrari se alzó con la victoria absoluta. De ahí en adelante, usó el logo en sus autos de competencia.

Luego añadió un fondo de color amarillo para así identificar su ciudad de nacimiento: Módena, además de las finas líneas de colores verde, blanca y roja de la bandera italiana en la parte superior del escudo. Cuando Ferrari armó su propia escudería, agregó al ya conocido símbolo los grafemas «S» y «F» (que significan Scuderia Ferrari). En 1947, Enzo registró su marca de automóviles propia y como logotipo el símbolo del «Cavallino Rampante».





**+ Motor**

# Via Appia

## reina de las calzadas

**LA VÍA APPIA FUE UNA DE LAS PRINCIPALES CALZADAS ROMANAS Y JUGÓ UN PAPEL CRUCIAL EN LA EXPANSIÓN Y EL DESARROLLO DEL IMPERIO ROMANO. ORIGINALMENTE, ERA UTILIZADA PARA FINES MILITARES, PERO LUEGO SE CONVIRTIÓ EN UNA IMPORTANTE RUTA COMERCIAL Y DE TRANSPORTE**

**POR LORIET GÓMEZ MEJIAS**

La Via Appia, conocida también como Regina Viarum (la reina de las calzadas), constituyó el primero de los grandes ejes de comunicación de la vieja República y propició la romanización del sur de Italia. Construida en el año 312 a.C. por el censor Apio Claudio Ciego, de quien toma su nombre, resultó famosa por su ingeniería avanzada y una construcción sólida y duradera, erigida con grandes losas de piedra caliza que la hacen resistente y capaz de soportar el paso del tiempo, un sistema de drenaje a ambos lados para evitar inundaciones durante las lluvias, y andenes para peatones. Asimismo, estaba flanqueada por monumentos, tumbas y villas romanas, lo que le daba un carácter artístico y cultural.

El objetivo principal de la obra era abrir un circuito de carreteras que conectara en poco tiempo Roma con Capua, para el tránsito de las tropas dirigidas hacia el sur en la Segunda Guerra Samnita. Luego, se expandió el trayecto hasta Brindisi, el más importante puerto comercial con acceso directo hasta Grecia, Oriente y Egipto, tanto para expediciones militares como para comerciantes y viajeros, privilegiados con los 4,10 m de ancho que facilitaban la doble circulación del tráfico.





En el año 189 a.C., el antiguo empedrado fue reemplazado para dar paso a lo que aún hoy puede verse: enormes bloques de piedra basáltica bien lijados y muy duraderos para el tránsito de vehículos de carga pesada y de personas. La Vía Appia era el paradigma de todos los caminos romanos subsecuentes y un símbolo de la República. Tras la caída del Imperio Romano, el camino quedó en desuso y, en 1784, por orden del papa Pío VI, se restauró y se construyó una nueva Vía Appia en paralelo con la antigua a la que se llamó Vía Appia Nuova. La longitud original de la Vía Appia era de 212 km, y posteriormente se extendió 400 km más.

A más de 2300 años de su creación, la Vía Appia recibe la visita de la mayoría de los visitantes de Roma. Recorrerla es un viaje en el tiempo hasta la Antigua Roma, pues, inmersos en un paisaje agreste, aún se aprecia numerosas ruinas de antiguos monumentos y tumbas, como la Tumba de Cecilia Metela, la Tumba de los Escipiones, la Iglesia del Quo Vadis, el Mausoleo de las Fosas Ardeatinas, la Villa de Majencio, Capo di Bove, La Villa dei Quintili, Tumbas de la Via Latina, y el acceso a las más famosas catacumbas de la capital, impresionantes testimonios de la grandeza del Imperio Romano.

Además de su importancia histórica, la Vía Appia también despierta interés por su belleza natural. A lo largo del trayecto, se puede disfrutar de hermosos paisajes, como los campos de olivos y viñedos típicos de la región.



# JESSICA HAWKINS CON UN FÓRMULA 1

LA PILOTO BRITÁNICA DE AUTOMOVILISMO CONDUJO UN ASTON MARTIN AMR21 EN EL CIRCUITO DE HUNGARORING PARA COMPLETAR UN TEST DE 114 KM (26 VUELTAS)

POR WILLY HIERRO ALLEN

Jessica Hawkins mantiene una estrecha relación con el equipo Fórmula 1 de Aston Martin. El 19 de mayo pasado, fue anunciada como la piloto embajadora del Aston Martin Cognizant F1 Team.

Como la mayoría de los corredores de automóviles, uno de sus mayores sueños es conducir un auto de Fórmula 1. Y el pasado mes de septiembre, se cumplió su quimera en Hungría. Fue durante una jornada de test en el circuito de Hungaroring, compartida con el piloto de la reserva de Aston Martin y ganador de la Fórmula 2, Felipe Drugovich.



Ambos realizaron el ejercicio satisfactoriamente. Después de terminar la prueba, Jessica señaló: «Nada se compara con la aceleración y la frenada de un auto de Fórmula 1».

Y después de que los técnicos e ingenieros del AMR21 dieran a conocer todos los resultados finales del test, Jessica comentó: «estoy muy orgullosa de mi rendimiento». De esta manera, la corredora británica se convierte en la primera mujer en pilotar un auto de Fórmula 1, de nueva generación. «Ha sido un sueño hecho realidad», afirmó.

Jessica Hawkins nació en Headley, distrito de East Hampshire, Inglaterra, el 16 de febrero de 1995. Es una piloto profesional de automovilismo y especialista en conducción de autos del cine británico. Ha competido en W Series, un campeonato femenino de automovilismo que promueve la participación de la mujer en el automovilismo mundial.

La W Series se corre con autos Fórmula 3 motorizados por Alfa Romeo. Su debut en el automovilismo profesional fue en las carreras de mono-marca Fórmula Ford británica, en el circuito de Silverstone, un evento único en el cual ella terminó dos veces entre los diez primeros lugares (top-ten). Y ha compitiendo también en la serie Volkswagen Racing Cup.

En el cine, Jessica ha trabajado como especialista en acrobacias y participó en la película *No Time to Die* (*No es tiempo para morir*) de James Bond, si bien es conocido que en la saga cinematográfica son usados los autos Aston Martin modelos DBS, DB11 y DBR9, entre otros.

Tras concluir el test en Hungaroring, Mike Krack, jefe del equipo de Aston Martin, indicó: «Este es un momento especial, tanto para el equipo AMF1 como para Jessica, que es un miembro importante de nuestra plantilla de pilotos. Nos impresionó mucho la preparación de Jessica para el test: trabajó increíblemente duro con nuestro equipo de simuladores y eso hizo que fuera una decisión fácil subirla al AMR21».



# 60 MARCAS de autos concentradas en 12 GRUPOS

POR WILLY HIERRO ALLEN

Una docena de grupos tiene «amarradas» a 60 marcas de automóviles, lo que significa, más o menos, la mitad de las existentes en todo el mundo automotor actual, si tenemos en cuenta que hay poco más de un centenar de ellas, amén de considerar que algunas de esas marcas son artesanales y solo fabrican cinco o diez autos anuales.

También hay marcas que operan de forma individual y no son parte de ningún grupo, aunque no son muy comunes, ya que requieren a menudo de acuerdos con otros fabricantes para desarrollar modelos o la adopción de tecnologías y mecánicas más eficientes. Pero la concentración es real y crece. Un ejemplo es el recién formado Grupo Stellantis.

Este nuevo Grupo multinacional engancha a catorce marcas que llegan en tres agrupaciones diferentes: la francesa PSA (Peugeot,

Citroën, DS y Opel-Vauxhall) y la italiana Fiat (Ferrari, Alfa Romeo, Lancia, Maserati y Fiat) que, a su vez, antes ya había enrolado a la antigua norteamericana Chrysler (Jeep, Ram, Dodge y Chrysler).

Otro de los colosos es el Grupo Volkswagen, que cuenta con las marcas Audi, Porsche y Volkswagen, de origen alemán; Seat y Cupra, españolas; Lamborghini y Bugatti, italianas; Skoda, checa y Bentley, inglesa. Tales Grupos multinacionales son un producto de la globalización, ese proceso económico, tecnológico, político y cultural en el mundo capitalista, donde se destacan la interdependencia y el consumo.

El consorcio estadounidense General Motors (GM) es uno de los llamados Grupos. Este gigante de EE. UU. ha perdido protagonismo a nivel mundial en los últimos años. Está centrado en su mercado doméstico y en el chino, ya que ha desaparecido de Europa (hace años Chevrolet dejó de vender en Europa y le vendieron Opel al Grupo PSA). Cuenta con siete marcas: Chevrolet, Buick, Cadillac y GMC (EE. UU.); Wuling, de SGMW (empresa chino-norteamericana que fabrica el minivan Wuling con matriz Chevrolet); Baojun, de GM-Daewoo (empresa norteamericano-sudcoreana que fabrica con matriz Chevrolet); y Holden (la filial australiana de GM que fabrica solo para Oceanía).

El segundo grupo norteamericano (EE. UU. tiene 2 de los 12 del conjunto) es Ford. La

**TAL AGRUPACIÓN DE MARCAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SE ATRIBUYE A LA GRAN INVERSIÓN QUE REQUIEREN LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS APLICADAS AL VEHÍCULO ACTUAL**

marca que revolucionó el mundo automovilístico a inicios del siglo XX con su legendario modelo T ha perdido mucha fuerza. Si en la primera mitad del siglo llegó a tener tres marcas: Ford, Mercury y Lincoln, y luego adquirió tres más: la japonesa Mazda y las británicas Jaguar y Land Rover, hoy solo le quedan dos: Lincoln y Ford.

Uno de los tres grupos alemanes del conjunto es BMW, que controla a las marcas Mini (de origen inglés, pero creada por BMW) y la británica de lujo Rolls-Royce. El otro es Daimler, uno de los fabricantes de autos más añejos (donde nació la marca Mercedes-Benz) que hoy suma también al pequeño Smart.

Uno de los gigantes es Renault-Nissan-Mitsubishi, que ahora está en plena transformación porque, aunque esta unión esté formada por intercambio de acciones, cada marca es independiente si hay que tomar decisiones. El grupo está formado por Renault y Alpine (francesas), la rusa Lada (la cual hoy está separada por la guerra de Ucrania), Dacia (rumana), así como las japonesas Samsung, Nissan y sus filiales Venucia (para comercializarse en China) e Infiniti, Datsun y Mitsubishi.

De los dos grupos nipones en el conjunto de doce, uno es Toyota, el cual tiene Lexus, su marca premium, y Daihatsu, la que se especializa en los segmentos A y B. El otro grupo es Honda, que además de autos fabrica motos, y tiene la marca de autos de lujo Acura, centrada en el mercado estadounidense.

Tata es una corporación automotora india, cuyo modelo más conocido es el Nano, un mini de bajo costo del segmento A. Cuenta, además, con

marcas que simbolizan la tradición automovilística británica: Jaguar y Land Rover. A ellas se suma la otrora marca de lujo española Hispano-Suiza, convertida en constructora de camiones y buses Hispano-Tata.

Hyundai es un gigante coreano que tiene tres marcas: Kia, la marca de lujo Génesis y Hyundai. Cuentan con diseños y tecnologías de primer nivel por la creación de centros de diseño y de I+D+i en Europa y Estados Unidos.

Y cierro con Geely, la marca china que va tomando protagonismo. Es una de las que domina el mercado chino, privada y ha sabido entender los niveles de calidad y tecnología actuales para posicionarse. Sus marcas son Geely, la sueca Volvo y su filial de vehículos eléctricos Polestar, Lynk & Co., la marca china que trabaja con Volvo y The London Taxi Company, la compañía que fabrica los tradicionales taxis de la capital inglesa.



# 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



## 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@mvccommercial.cu](mailto:mcv@mvccommercial.cu)

| Avenida Independencia y Final, Apartado 8 Managua, Arroyo Naranjo, La Habana, Cuba

| +53 52159970 / 52152936 | [cervantes@tocc.reduim.cu](mailto:cervantes@tocc.reduim.cu) / [dir.comercial@tocc.reduim.cu](mailto:dir.comercial@tocc.reduim.cu)

# ESPERANZA VERDE

## para el transporte marítimo

La industria marítima es responsable de casi mil millones de toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> al año, cifra que equivale, prácticamente, a la totalidad de emisiones de la industria aérea. La Organización Marítima Internacional (OMI) para la industria global, toma medidas a fin de reducir las emisiones en la traspotación marítima.

POR WILLY HIERRO ALLEN

Los llamados a la eliminación de los combustibles fósiles no son nuevos. El mundo necesita, al menos, reducir la actual producción de combustibles fósiles en, aproximadamente, un 6% cada año entre 2020 y 2030, aunque las proyecciones existentes muestran un aumento anual del 2%, según un informe de la ONU.

La Organización de las Naciones Unidas ONU afirma que esa medida es muy necesaria si la humanidad quiere detener el hoy catastrófico cambio climático. Para lograrlo, se ha propuesto limitar el calentamiento global a menos de 2 grados centígrados por encima del nivel preindustrial. Y una de las formas posibles son los combustibles verdes.

Este tipo de combustible, derivado del metano obtenido de residuos de alimentos recogidos en vertederos, permite rebajar las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta un 70%, lo que podría ser un aporte significativo a lo que se ha dado en llamar «descarbonización». Estos combustibles verdes no son nuevos, se conocen desde hace mucho tiempo.



**EL GIGANTE MARÍTIMO MAERSK, UNA DE LAS NAVIERAS MÁS GRANDES DEL MUNDO, YA REALIZÓ SU PRIMER VIAJE CON UN PORTACONTENEDORES DE PROPULSIÓN VERDE**

Por ejemplo, Nicolás Otto, el inventor del motor de explosión, ya contaba con hacer funcionar su invento mediante el etanol obtenido de la madera. Rudolf Diésel, por su lado, ideó la mecánica que lleva su nombre pensando en productos como el aceite de cacahuete, para combustible. Y el primer automóvil popular fabricado en serie, aquel legendario Ford T, también se podía hacer funcionar con bioetanol (de origen vegetal).

Por esa misma ruta navega hoy el gigante naviero Maersk, que empezó, hace dos años, a reconvertir su flota

hacia combustibles más sostenibles. Hasta la fecha, esta empresa danesa ha encargado 25 embarcaciones que funcionarán con metanol verde. Además, Maersk proyecta adaptar sus barcos más antiguos para que utilicen metanol como combustible.

Así, a finales de esta década, la naviera tiene la intención de transportar un cuarto de su carga marítima total utilizando combustibles ecológicos. Esta iniciativa se produce en respuesta al endurecimiento de las normas de la OMI para la industria, aunque el metanol verde no sea la solución

perfecta, pues no elimina del todo las emisiones.

Por otra parte, hay que reconocer que actualmente el costo de producir de metanol verde es dos o tres veces mayor al del combustible convencional derivado del petróleo. No obstante, tal costo, que puede parecer alto, en términos relativos puede ser mínimo si lo comparamos con los escenarios catastróficos del cambio climático.

Tampoco, desde el punto de vista económico los costos son mayúsculos. El costo de transportación de un par de zapatillas

deportivas a través del océano solo aumentaría en cinco centavos con el cambio a un combustible más sostenible como el metanol verde. Es imperiosa la descarbonización de nuestro planeta. Vale la pena.

Maersk reconoce la necesidad urgente de tomar medidas inmediatas para descarbonizar el planeta y, mientras la industria marítima mantiene como objetivo alcanzar cero emisiones para 2050, esta naviera danesa «aspira a lograr esa meta una década antes», declaró Morten Bo Christiansen, quien está al frente de la descarbonización en Maersk.

Asimismo, se pudo conocer que otras cinco grandes navieras han realizado pedidos de buque similares y, además, que actualmente ya hay unos 120 barcos de este tipo fabricándose. Aún estamos a tiempo, afirmó Bill Gates, el filántropo cofundador de Microsoft, y reiteró que existe una posibilidad de prevenir un escenario catastrófico.



# ¿CÓMO AHORRAR COMBUSTIBLE EN TU AUTO?

UNA INTERROGANTE QUE SE HACE MUY NECESARIO RESPONDER POR ESTOS DÍAS. LE PROONGO VARIOS CONSEJOS QUE, DE SEGURO LE DARÁN RESULTADO

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

**1. Mantén una velocidad constante.** Evita aceleraciones y frenadas bruscas. Una velocidad constante, en la medida de lo posible, reduce el consumo de combustible.

**2. No cargues peso innecesario.** Cuanto más peso lleves en tu auto, más combustible consumirás. Limpia el maletero y asegúrate de llevar solo lo necesario.

**3. Mantén los neumáticos inflados correctamente.** Los neumáticos desinflados aumentan la resistencia y hacen que el motor trabaje más, lo que aumenta el consumo de combustible. Revisa regularmente la presión de tus neumáticos y mantén la adecuada.

**4. Realiza un mantenimiento regular.** Un motor en buen estado y un filtro de aire limpio mejoran la eficiencia y reducen el consumo de combustible. Asegúrate de seguir el programa de mantenimiento recomendado por el fabricante.

**5. Evita el ralenti prolongado.** Si vas a estar detenido por más de un minuto, es mejor apagar el motor. El ralenti consume combustible innecesariamente.

**6. Conduce de manera suave.** Evita aceleraciones y frenadas bruscas. Procura anticipar los cambios de velocidad y utiliza el frenado regenerativo en autos híbridos o eléctricos.

**7. Utiliza el aire acondicionado con moderación.** El aire acondicionado consume combustible adicionalmente. Úsalo con moderación y considera abrir las ventanas en su lugar cuando sea posible.

**8. Evita arrancar y detener el motor constantemente.** Si vas a estar detenido por un breve periodo de tiempo, como en un semáforo, es mejor dejar el motor encendido en lugar de apagarlo y volver a encenderlo.

**9. Planifica tus rutas.** Siempre que sea posible, planifica tus rutas con antelación para evitar congestiones y atascos. El tráfico pesado puede aumentar el consumo de combustible.



# EL DESASTRE DEL SULTANA

**EN LAS TEMPRANAS HORAS DEL 27 DE ABRIL DE 1865, EL BARCO DE VAPOR SULTANA EXPLOTÓ EN EL RÍO MISSISSIPPI. ES CONSIDERADO EL PEOR DESASTRE MARÍTIMO EN LA HISTORIA DE LOS ESTADOS UNIDOS**

**POR AMAPARO LÓPEZ REGO**

Una tragedia de dimensiones inimaginables ocurrió en el río Mississippi: el hundimiento del barco de vapor Sultana.

La fatalidad, ocurrida el 27 de abril de 1865, ocasionó la pérdida de vidas de miles de personas, y se evalúa como el desastre marítimo más letal en la historia del país.

## EL SULTANA

Construido en la ciudad de Cincinnati, Ohio, en 1863, el Sultana era un barco de vapor con ruedas laterales, de unos 79 m de largo y unos 12 en su punto más ancho, con capacidad para alrededor de 376 pasajeros junto a la tripulación. Navegaba por el río Mississippi de manera regular, con viajeros y carga, entre St. Louis y Nueva Orleans, en los turbulentos tiempos de la Guerra de Secesión de los EE. UU.

## EL DESASTRE

El conflicto bélico había terminado solo un par de semanas atrás. Después de la rendición del general Robert E. Lee, el 9 de abril de 1865, miles de soldados de la Unión fueron liberados de los campos de prisioneros confederados y se dirigieron al norte para reunirse con sus familias en un viaje conocido como «El Gran Retorno».

El gobierno había convenido con el Sultana el traslado de estos; muchos regresaban heridos o enfermos, pero todos cargaban las secuelas físicas y emocionales de la contienda. Cuando la nave arribó a Vicksburg, en el estado de Mississippi, ya trasladaba unas 150 personas; pero, al partir, muchas, pero muchas más, habían embarcado.

La demanda había superado todas las expectativas, y en un intento de obtener mayores ganancias, los responsables del barco autorizaron la sobrecarga de pasajeros. Se estima que más de 2400 personas, en su mayoría soldados, subieron a bordo, agotados y ansiosos por volver a sus hogares.

A medida que la nave avanzaba por el río Mississippi, cerca de la ciudad de Memphis, Tennessee, el peso de los pasajeros y su mala distribución provocaron tensiones insostenibles en las calderas del barco de vapor. En un vuelco trágico del destino, a las 2:00 a.m. del 27 de abril, tres de las calderas explotaron, lo cual desencadenó un incendio masivo sumiendo al barco en el caos.

La explosión fue tan horrorosa que

se escuchó a kilómetros de distancia. Las víctimas fueron lanzadas al agua o quedaron atrapadas en la estructura en llamas del barco. La mayoría de los botes salvavidas no pudieron ser liberados, debido a la velocidad con que se desarrolló el siniestro y la falta de preparación de la tripulación para enfrentar tamaña contingencia.

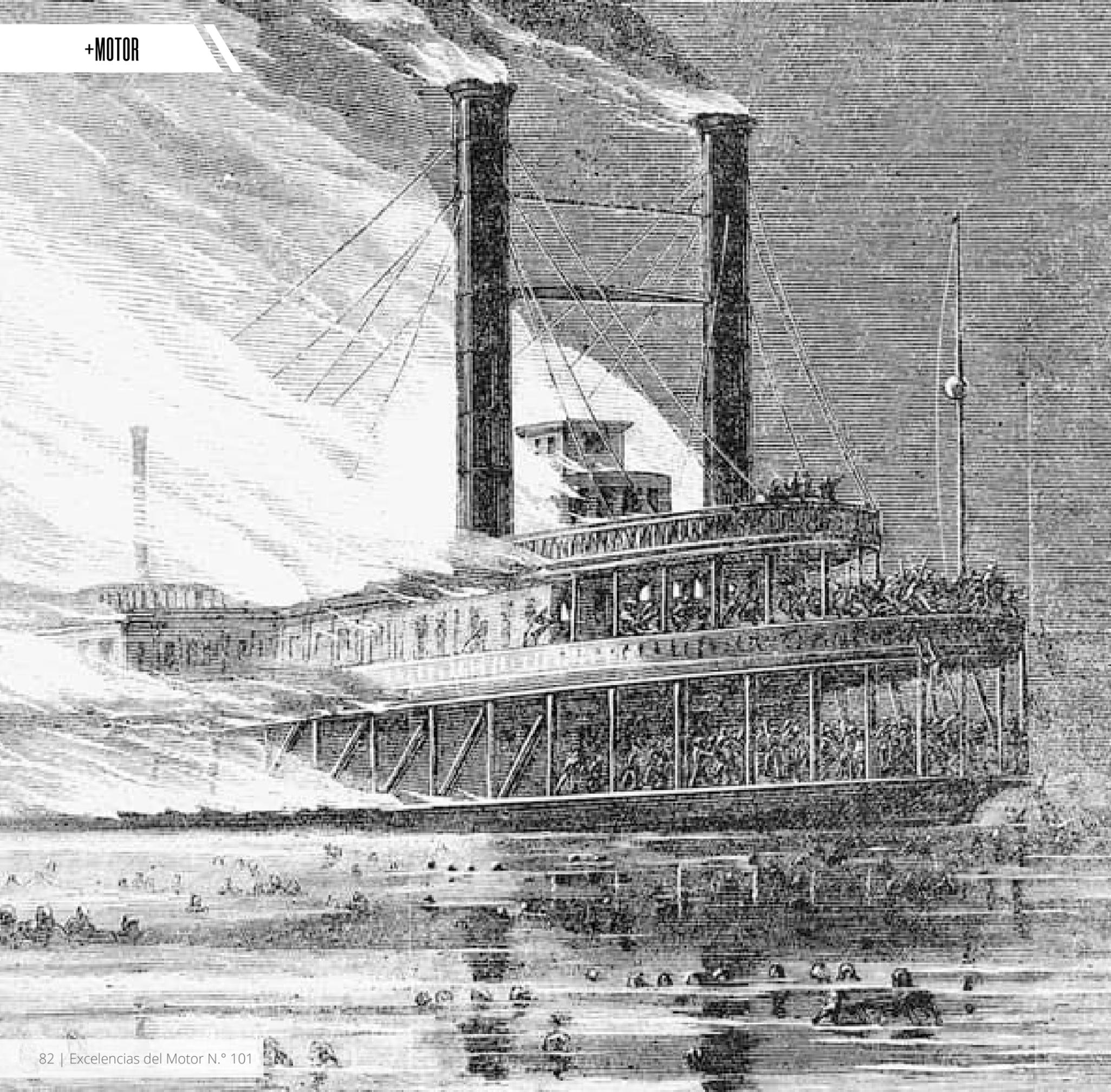
Como es de suponer, numerosos soldados que se encontraban en el agua carecían de la fuerza física necesaria para mantenerse a flote, y, de otra, las bajas temperaturas del Mississippi también contribuyeron a las cuantiosas muertes.

Eventualmente a la deriva, el desventurado navío terminó hundiéndose cerca de las orillas de Arkansas.

Una expedición arqueológica del área, en 1892, descubrió tablones y otras maderas ennegrecidas a unos 10 metros de profundidad en un campo de soya de la parte de Arkansas, y a unos 6 km de la ciudad de Memphis.

Se cree pueden ser remanentes del infeliz bajel pues el Mississippi ha cambiado varias veces su trazado desde la fecha de la desgracia, por lo que los restos del naufragio han quedado bajo tierra firme, lejos del río que una vez le sirvió de sepultura.





### LA ESTELA QUE DEJÓ EL SULTANA

El desastre del Sultana fue especialmente devastador porque la mayoría de las víctimas ya habían sobrevivido a la guerra y estaban a solo unos kilómetros de sus hogares. El viaje a casa, tan repleto de esperanzas, resultó ser un viaje al infierno, infierno del que, hasta hacía poco, creían haber escapado.

Se estima que cerca de 2 000 personas perdieron la vida en el naufragio del Sultana, superando la cifra de los que perecieron en el hundimiento del Titanic. Las consecuencias del desastre no solo se ciñeron a la pérdida de vidas, sino que también provocaron un impacto duradero en la industria de los barcos de vapor y llevaron a cambios en las regulaciones para su operación.

El accidente puso de relieve la necesidad de implementar medidas de seguridad más estrictas, entre ellas la importancia de evitar la sobrecarga de pasajeros, así como asegurar el adecuado y sistemático mantenimiento de los barcos.

A pesar de la magnitud del suceso, el desastre del Sultana no ha recibido la misma atención mediática y el reconocimiento histórico que otros eventos acontecidos en esa época. Sin embargo, la memoria de aquellos que perdieron la vida en este dramático incidente perdura en la historia de esa nación como un recordatorio perenne de los peligros que enfrentan aquellos que sirven en tiempos de conflagración.

# Deportes



# Mille Miglia, «la carrera más bella del mundo»

POR LEO ALLEN

Fue Enzo Ferrari quien tituló este evento como «la carrera más bonita del mundo». Y en el verano de este 2023 se celebró, una vez más, la Mille Miglia, en un recorrido de más de 2000 km, entre las ciudades de Brescia y Roma, ida y vuelta: cinco días rodando en automóviles clásicos por esas localidades tan evocadoras de Italia.

En su formato actual, las 1000 Miglia es una apasionante combinación de carrera, competencia y aventura que reúne a entusiastas del universo de los autos clásicos venidos de todo el mundo para disfrutar de un ambiente inigualable. Hoy no es un torneo de velocidad, como lo fue antaño, es una competición de regularidad.

Este año 2023 participaron 420 autos, de ellos 405 clásicos y 15 de la lista especial autorizada por los organizadores. La arrancada la dio

la Patrulla Acrobática Nacional de la Fuerza Aérea italiana, volando sobre la avenida Viale Venezia de Brescia, para echar al viento humo tricolor, símbolo de la bandera italiana.

Tras cinco días de camino, en los cuales se rodó de día y descansó de noche. La victoria fue para Andrea Vasco, campeón reinante, y su copiloto Fabio Salvinelli, tripulando un Alfa Romeo de seis cilindros 1750 SS Zagato, de 1929, con el número 50. La dupla logró 97 505 puntos y es ya el cuarto triunfo consecutivo de Andrea Vasco en la Mille Miglia.

El segundo lugar fue para Gianmario Fontalena y Anna María Covelli, con su Lancia Lambda Spider tipo 221, de 1927, marcado con el número 24, que acumularon 95 533 puntos, a 1974 del puntero. Y el tercer lugar fue para Andrea Luigi Belometti y Gianluca Bergomi, con

**MILLE MIGLIA (MIL MILLAS) ES UNA FAMOSA CARRERA DE RALLY POR CARRETERA EN ITALIA QUE FUE PARTE DEL CALENDARIO MUNDIAL DE GRAND PRIX AUTOMOVILÍSTICO. HOY ES UNA COMPETENCIA REGULAR PARA LOS BELLOS AUTOS CLÁSICOS E HISTÓRICOS**

otro Lancia Lambda Spider tipo 221, pero de 1929, número 54, con 94 098 puntos.

Concluido el evento, el ganador declaró: «solo cuando participé con papá había conseguido un resultado tan bueno, estoy muy orgulloso de haber logrado este resultado histórico». Después de algunas dificultades en las primeras horas de carrera, el Alfa Romeo 6c 1750 SS Zagato 50 se colocó delante, dejando a la saga la pelea por el segundo y tercer lugares.

Por su parte, la mejor tripulación íntegramente femenina fue la formada por Silvia Marini e Irene Dei Tos, a bordo de un Bugatti T 40, de 1929, que ganó la Ladies' Cup, finalizando en la vigésima séptima posición de la tabla general. Así terminó, este 2023, «la fiesta del automóvil clásico», como se ha dado en llamar por la prensa.



### ***Aquella primera Mille Miglia... y las siguientes***

Esta historia comienza una tarde de diciembre de 1926, víspera del día de Navidad. Cuatro amigos: Renzo Castegneto, Giuseppe Mazzotti, Giovanni Canestrini y Ajmo Maggi, conversan sobre su pasión: el automovilismo y sus competencias, las que perdían popularidad. «Solo una nueva carrera –decían-, con gran renombre», puede motivar al público.

Están en la ciudad de Brescia, región de Lombardía, centro-norte de Italia.

Apasionados por el tema, uno pone un mapa sobre la mesa y trazan desde Brescia, un recorrido que baja hasta la capital, Roma; va por las principales carreteras de la época, para luego regresar a la ciudad de origen. Son 1600 km, unas 1000 millas, rodando por las complicadas carreteras de montaña y tomando las veloces y largas rectas de las llanuras.

Una vez que arrancó la idea, se pusieron manos a la obra. En tres meses se organizó la carrera, la que a propuesta de Giuseppe Mazzotti, la llamaron: Mille Miglia (Mil Millas). Sería una carrera de velocidad por carretera, de una ciudad a otra, un tipo de competencia que terminó

a mitad del siglo XX, porque los autos eran cada vez más veloces y las carreteras inseguras para tales velocidades.

El 27 de marzo de 1927 partieron desde Brescia para hacer el recorrido: 77 automóviles con 134 tripulantes, entre pilotos y copilotos. El éxito entre el público fue tal que el Gobierno italiano ordenó que el evento se incluyera en el calendario oficial de las competiciones nacionales. A partir de 1928 la Mille Miglia se hizo oficial y en ella participarían las más importantes casas automovilísticas italianas con sus mejores pilotos.

Entre 1927 y 1938 se realizaron doce ediciones de la Mille Miglia, de ellas, Alfa Romeo ganó diez. Las primeras 1000 Millas las ganó la marca italiana OM con el deportivo de seis cilindros Superba, preparado para la justa con tres carburadores, el cual daba 65 CV a 4000 rpm. La otra carrera que no ganó Alfa Romeo (1931), la victoria fue para un Mercedes-Benz SSK.

Once de las Mille Miglia efectuadas antes de la II Guerra Mundial fueron ganadas por pilotos italianos, destacándose Tazio Nuvolari (1930 y 1933) y Giuseppe

Campari (1928 y 1929), ambos con Alfa Romeo. La carrera en la que no ganó un italiano, fue la de 1931, en la cual triunfó el alemán Rudolf Caracciola con el Mercedes-Benz SSK.

En 1938, tras un grave accidente en Bologna, que empañó de luto las 1000 Millas, el dictador fascista Benito Mussolini, suspendió la carrera. Por eso no se corrió en 1939 y porque, además, ese año inició la II Guerra Mundial.

Sin embargo, en 1940 sí hubo Mille Miglia. En la Italia fascista, la carrera la ganó el equipo nazi alemán de BMW. Y ya no hubo más carreras porque la guerra estaba en pleno apogeo, devastando Italia y Europa. No fue hasta 1947, que se reanudó la famosa carrera. Ese año (1947) ganó una vez más Alfa Romeo, esta con motor de ocho cilindros.

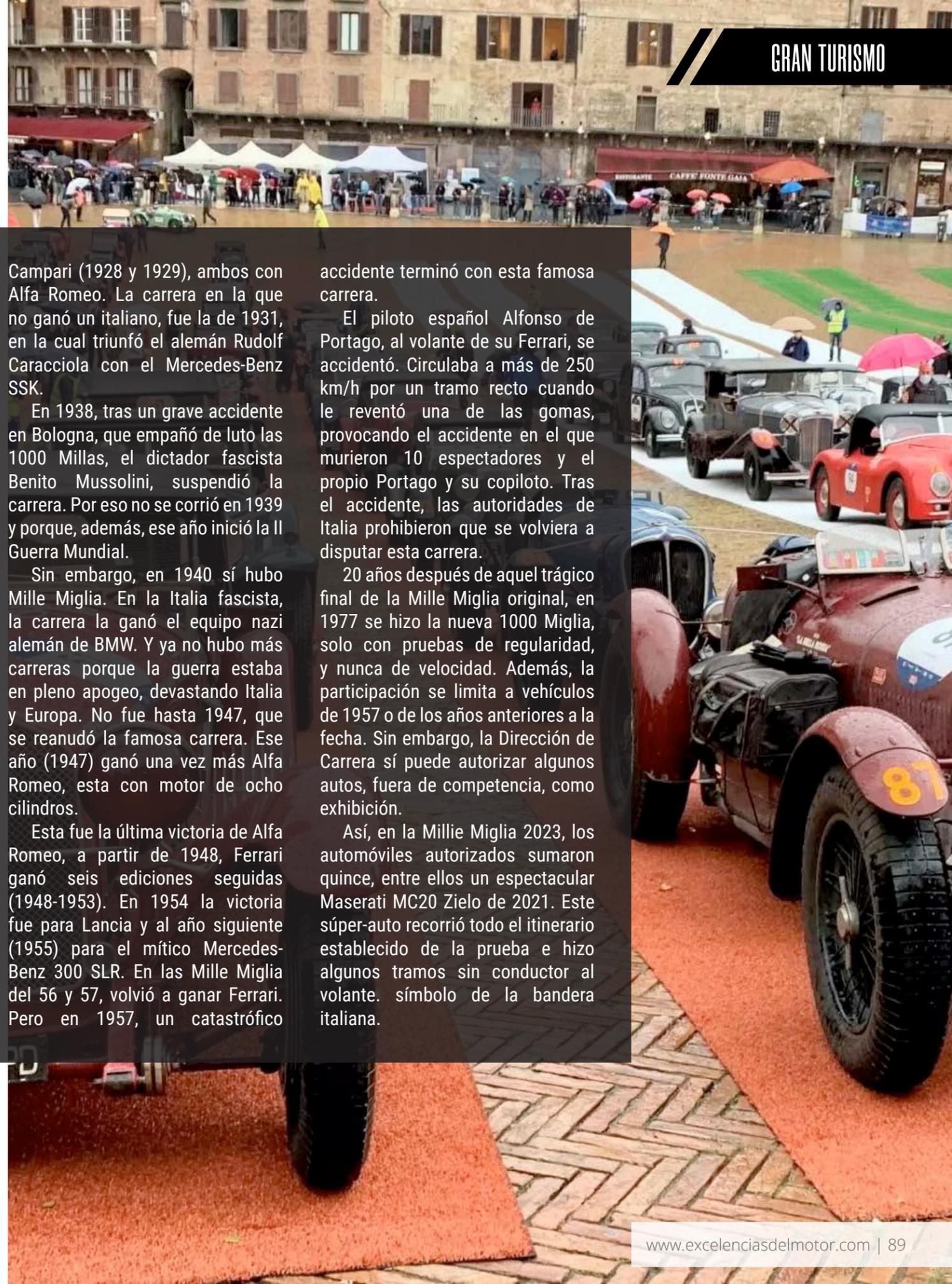
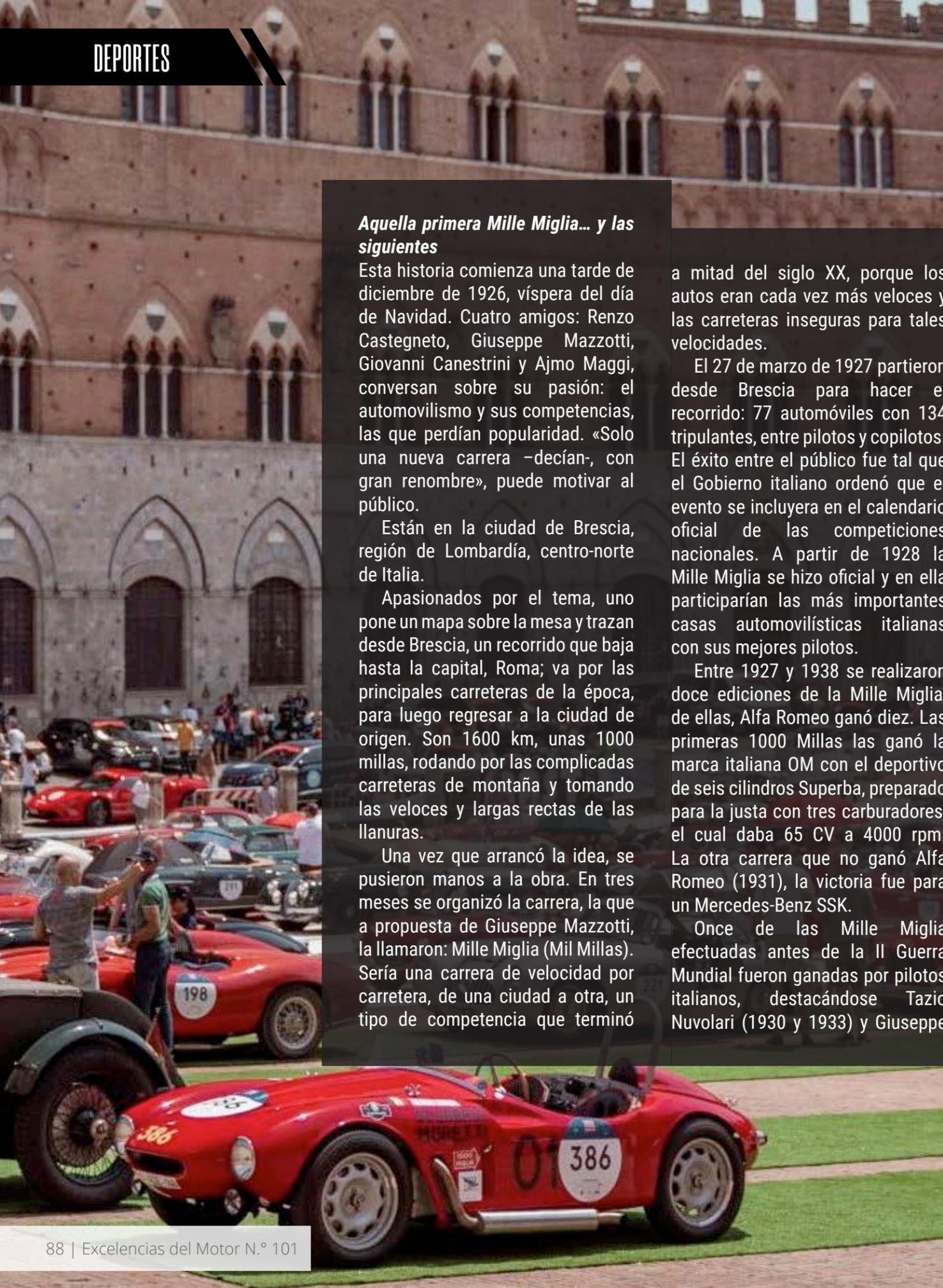
Esta fue la última victoria de Alfa Romeo, a partir de 1948, Ferrari ganó seis ediciones seguidas (1948-1953). En 1954 la victoria fue para Lancia y al año siguiente (1955) para el mítico Mercedes-Benz 300 SLR. En las Mille Miglia del 56 y 57, volvió a ganar Ferrari. Pero en 1957, un catastrófico

accidente terminó con esta famosa carrera.

El piloto español Alfonso de Portago, al volante de su Ferrari, se accidentó. Circulaba a más de 250 km/h por un tramo recto cuando le reventó una de las gomas, provocando el accidente en el que murieron 10 espectadores y el propio Portago y su copiloto. Tras el accidente, las autoridades de Italia prohibieron que se volviera a disputar esta carrera.

20 años después de aquel trágico final de la Mille Miglia original, en 1977 se hizo la nueva 1000 Miglia, solo con pruebas de regularidad, y nunca de velocidad. Además, la participación se limita a vehículos de 1957 o de los años anteriores a la fecha. Sin embargo, la Dirección de Carrera sí puede autorizar algunos autos, fuera de competencia, como exhibición.

Así, en la Millie Miglia 2023, los automóviles autorizados sumaron quince, entre ellos un espectacular Maserati MC20 Ziolo de 2021. Este súper-auto recorrió todo el itinerario establecido de la prueba e hizo algunos tramos sin conductor al volante. símbolo de la bandera italiana.



# Ducati campeón 2023; ¿piloto? en disputa aún

POR LEO ALLEN

La marca italiana Ducati ya ganó el Campeonato de Constructores 2023 en el mundial de MotoGP, con una ventaja aplastante. De los catorce equipos inscritos este año, cinco compiten con esta marca: Ducati Lenovo Team, Prima Pramac Racing, Mooney VR46 Racing Team, Gresini Racing MotoGP y Aruba it Racing.

Por otra parte, ya a mitad de la presente edición 2023, en el Campeonato por Equipos, el podio estaba formado por tres de los que rodaban con Ducati. Asimismo, en el Campeonato de Pilotos (tras el GP de Australia), el italiano Pecco Bagnaia, del Ducati Lenovo Team, lidera; le sigue el español Jorge Martin, del Prima Pramac Racing, y otro italiano: Marco Bezzecchi, de Mooney VR46 Racing Team, todos con Ducati.

Las «Rojas de Bolonia» están de fiesta, y no solo por haber conquistado el Campeonato de Constructores 2023, sino porque los equipos punteros de este año eligieron Ducati como su marca de motocicleta para competir y, además, porque los pilotos punteros del campeonato 2023 montan las Ducati. Hay motivos para estar alegres en Borgo Panigale, su sede.

Si bien el Campeonato de Constructores ya está decidido, el de Pilotos no, ya que existe fuerte rivalidad en la punta de competencia. Pecco rueda al frente, pero todavía quedan GP por disputar y cualquier patinazo puede significar un cambio de líder. Cada victoria significa 25 puntos y la cifra entre primero y segundo no es mucho mayor.

No hay nada decidido, faltan aún cuatro carreras. Lo que sí es seguro que Ducati ya es campeón.

## CLASIFICACIÓN POR MARCAS MotoGP 2023 (tras el GP de Australia)

1	Ducati	552
2	KTM	296
3	Aprilia	274
4	Yamaha	214
5	Honda	150

## CLASIFICACIÓN DE PILOTOS MotoGP 2023 (tras el GP de Australia)

1	Francisco «Pecco» Bagnaia	Ducati	366
2	Jorge Martin	Ducati	339
3	Marco Bezzecchi	Ducati	293
4	Brad Binder	KTM	224
5	Johann Zarco	Ducati	187
6	Aleix Espargaró	Aprilia	185
7	Maverick Viñales	Aprilia	170
8	Luca Marini	Ducati	148
9	Jack Miller	KTM	144
10	Fabio Quartararo	Yamaha	134

**DUCATI YA ES EL CAMPEÓN 2023. SU CIFRA DE PUNTOS ACUMULADOS ES TAL QUE RESULTA IMPOSIBLE ALCANZARLA. PERO NO OCURRE LO MISMO ENTRE LOS PILOTOS: LA PELEA CONTINÚA, CON PECCO BAGNAIA DELANTE PERSEGUIDO POR JORGE MARTIN**



AÚN SIN TERMINAR LA EDICIÓN DE ESTE AÑO, YA TENEMOS LOS CAMPEONES 2023, PUES RESULTAN IMPOSIBLES DE ALCANZAR POR SUS MÁS CERCANOS PERSEGUIDORES EN LO POCO QUE RESTA DE ESTE CAMPEONATO (CINCO CARRERAS)



# Red Bull- Honda y Max Verstappen, campeones 2023

POR LEO ALLEN

Red Bull-Honda acumula 657 puntos tras el GP de Qatar, al tiempo que su rival más cercano, Mercedes AMG F1, tiene solo 326; la ventaja es de 331 puntos: más del doble de los que acopia el segundo lugar. Realmente es imposible de alcanzar.

En cuanto a pilotos, también la diferencia es abismal. Max Verstappen ya cuenta con 433 puntos, mientras su compañero de equipo y segundo lugar del campeonato 2023, el mexicano Sergio «Checo» Pérez, tiene solo 224. El contraste es aplastante: 209 puntos menos.

En un examen elemental de la situación actual del campeonato 2023 (tras el GP de Qatar), se nota la gran diferencia entre los punteros: el equipo de Red Bull-Honda y su piloto insignia, el holandés Max Verstappen, con el resto de los competidores.

Ahora bien ¿es seguro hoy el segundo lugar del equipo Mercedes AMG F1 después del GP de Qatar? Le daré algunos datos para que lo valore usted mismo. A Mercedes lo persigue Ferrari y la diferencia es de 28 puntos (326 x 298). Los pilotos de Mercedes son el británico Lewis

Hamilton (194) y el también británico George Russell (132); por su parte, los de Ferrari son el español Carlos Saiz (153) y el francés Charles Leclerc (145).

Asimismo, el tercer lugar (ocupado ahora por Ferrari) ¿está seguro con 5 GP por disputar? La ventaja de Ferrari sobre Aston Martin-Mercedes es de 68 puntos (298 x 230). Y los pilotos de Aston Martin-Mercedes: el español Fernando Alonso (183) y el francés Lance Stroll (47).

En cuanto al campeonato de pilotos ¿es seguro el segundo lugar de Checo Pérez? La diferencia entre él y Hamilton es de 30 puntos (224 x 194), quien rueda ahora en la tercera plaza. Y Lewis Hamilton va 11 puntos delante de Fernando Alonso (194 x 183). Quedan por correr 5 GP: Estados Unidos, México, Brasil, Las Vegas y Abu Dabi.

Ya Red Bull y Verstappen son los campeones 2023, el resto queda por ver.



### Oracle Red Bull Racing

Los orígenes de este equipo se remontan a la escudería creada por Jackie Stewart, tricampeón mundial de Fórmula 1, llamada Stewart Grand Prix, que disputó sus primeras carreras en 1997. En 1999 ganó su primer GP. El equipo fue comprado por Ford y corrió con el nombre de Jaguar Racing en la temporada 2000 de la Fórmula 1. Sin embargo, el equipo nunca volvió a alcanzar los logros de la era Stewart.

Al concluir la temporada 2004, Ford anunció su retirada de la Fórmula 1 y Red Bull adquirió la escudería Jaguar Racing por cerca de \$ 110 millones. Tiempo atrás Red Bull había patrocinado a otras escuderías: Sauber (1995-2004) y Arrows (2002). Con Jaguar Racing y motores Cosworth (Ford), Red Bull armó su equipo Red Bull Racing para competir en 2005.

Red Bull es la bebida energética de la compañía Red Bull GmbH, creada en 1987 por el austríaco Dietrich Mateschitz como un producto novedoso, el cual engendró el nacimiento de las bebidas energéticas. Su concepto del marketing es único. Red Bull Racing compitió en 2005 y 2006 como equipo británico, pero en 2007 ya se registró como escudería austriaca.

Entre 2005 y 2008 se fue desarrollando: 2007 cambia motores, logra sus primeros podios y se mantiene entre los puestos 5.º y 7.º al finalizar dichos campeonatos. Pero en 2009, Red Bull Racing consigue sus primeras victorias y se hace subcampeón; al año siguiente, 2010, logra ganar su primer campeonato de F-1.

Red Bull Racing ha ganado 6 campeonatos de constructores: 2010, 2011 y 2013, luego 2021, 2022 y 2023. Asimismo, sus pilotos han sido campeones en 7 oportunidades: cuatro del alemán Sebastian Vettel (2010, 2011, 2012 y 2013) y los otros tres del neerlandés Max Verstappen. La sede oficial del equipo está en la ciudad de Milton Keynes, a unos 70 km al noroeste de Londres.

¿Y qué hace Oracle? Oracle Red Bull Racing ejecuta billones de ficciones de estrategia de carrera que ayuda a los pilotos Max Verstappen y Sergio «Checo» Pérez a tener las mejores oportunidades de ganar.

El grupo de dirección de Red Bull Racing está integrado por el empresario millonario austriaco, de origen croata, Dietrich Mateschitz, como director; el británico Paul Monaghan, ingeniero jefe, y el inglés Adrian Newey como director técnico.

### Max Verstappen

Max Emilian Verstappen nació el 30 de septiembre de 1997, en Hasselt, ciudad del norte de Bélgica, en la región Flamenca, pero su nacionalidad es neerlandesa (Países Bajos, antigua Holanda). Piloto de automovilismo, fue Campeón Mundial de Karting (2013) y desde 2015, de Fórmula 1.

Debutó con la escudería Toro Rosso y ya es tricampeón, pues ha ganado los Campeonatos Mundiales de Fórmula 1 en 2021, 2022 y ahora, en 2023. Antes había sido tercero en 2019 y 2020, con Red Bull Racing, donde corre desde 2016. Es el ganador más joven de un Gran Premio de Fórmula 1, con 18 años, 7 meses y 15 días (el GP de España en 2016).

Pero tiene más récords juveniles: ser el piloto más joven en liderar una vuelta en un Gran Premio de F-1 (GP de España 2016), el más joven que logra el récord de la vuelta (GP de Brasil 2016), piloto más joven en lograr el récord de vuelta en una sesión (GP de México 2017) y piloto más joven en competir en la historia de la F-1, pues hizo su debut con 17 años y 166 días (en el GP de Australia 2015).

En 2021 fue Campeón del Mundo de manera espectacular. Juntos, Lewis Hamilton (campeón reinante) y él, llegaron al último GP de la temporada, en Abu Dabi, empatados en puntos. Y, en la última vuelta, Max derrotó a Hamilton. Antes había sido el primer neerlandés en ganar un GP de F-1 y, ese año, fue el primer campeón F-1 de Países Bajos.

En la temporada 2022 ganó 15 de las 23 carreras y se coronó campeón a falta de tres GP por disputar, con 454 puntos. Ese año (2022), Verstappen renovó su contrato con Red Bull hasta 2028. De su vida personal se conoce que es hijo de Jos Verstappen, un expiloto neerlandés de F-1 y de Sophie Kumpfen, expiloto belga de karting.

Max vive en Mónaco, es el mayor de los Verstappen: tiene una hermana y dos medio hermanos (estos últimos hijos de su padre). En 2021, oficializó su relación con la brasileña Kelly Piquet, hija del tricampeón de Fórmula 1 Nelson Piquet y expareja del piloto de F-1 Daniil Kvyat. El pasado mes de septiembre cumplió 28 años.





**ESTE 15 DE OCTUBRE SE DISPUTÓ LA 7.A PARADA DEL KARTISMO CRIOLLO EN SU HABITUAL TRAZADO DE COCO MAR, INSTALACIÓN INSIGNIA QUE POR MÁS DE 20 AÑOS HA SIDO EL ESCENARIO PRINCIPAL PARA LA PRÁCTICA DE ESTA MODALIDAD EN CUBA**

para arrebatarse el podio al piloto de MCV Comercial, Yuself Núñez, que acumula 90 unidades para el primer escalón de la tabla. Javier Chávez les acompañó para la medalla bronceada. Yusnier Bermúdez, Ariel López, Addiel Bermúdez, el piloto local Iván Díaz, y el piloto de la escudería DHL, Pedro Pumarino, ocuparon los restantes puestos.

El tablero del kartismo cubano se pone en jaque, y solo restan 2 válidas para definir quiénes serán los que se suban a lo más alto del podio del circuito de CocoMar con la corona 2023 de un campeonato que, a pesar de los muchos obstáculos que se les interpone, casi concluye. Por más ganadores que tenga, gana el deporte, por lo que todos esperan con ansias que llegue la 8ª válida, prevista para el próximo 12 de noviembre de 2023.



# KARTISMO CUBANO: el tablero se pone en jaque

**TEXTO Y FOTOS: SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI**

Pablo Raúl Nacianceno, joven novato de la categoría Pistón Port se llevó todos los aplausos, pues conquistó doblete en su clase siendo el bólido más rápido, para «cerrarle la puerta en la cara» al pequeñín de la barriada de la Lisa, Jorge Luis Díaz Silva. La actuación de estos dos pilotos fue excelente.

Y llegó la hora de romper el hechizo: el team 24 salió del escalón plateado y escaló a la cima del podio, siendo esta su primera gran victoria de la temporada. Ahora el favorito Jorge Luis Díaz, «el pulga», mantiene la rienda de la Pistón Port con 89 unidades. Debe apretar el pedal a fondo ya que solo restan 2 válidas para la final y el team 24 se le asoma con 81 cartones. El piloto local Deivid Santiesteban, «el diablo 45», los acompañó para el tercer puesto, pues, pese a mantenerse firme en carrera y ser un buen rival, presentó problemas con sus neumáticos. Aun así posee 61 unidades que le hacen estar delante del experimentado Cañedo, a quien su máquina 36 le falló técnicamente.

Durante el domingo de velocidad en CocoMar se realizaron actividades paralelas, como exhibiciones, un gigante desfile del club de motos «Locos por los Jawas», del cual estaremos comentando próximamente en *Excelencias del Motor*, y las demostraciones de los más pequeños de la familia del karting cubano, destacando la actuación de Esteban Camejo, que junto al pequeñín Aaron Nuñez, quien es un fiel fanático y admirador de Fernando Alonso, se preparan para competir en las categorías infantiles en el venidero campeonato. En la clase Libre, una categoría que no acumula puntos para el campeonato pero cada vez más la competición y la rivalidad aumenta, Ariel López, con su máquina 19, quedó invicto por delante de toda la fila. «El diablo 45» no pudo alcanzarlo y se mantuvo en la segunda posición; y Addiel Bermúdez se situó para el bronce.

Para la categoría reina de este campeonato TAG ROTAX 125 cc, donde asiste la mayor cantidad de competidores, el experimentado Carlos Collazo, con su número 75, se desapareció de la fila con una gran ventaja por delante de todos los demás concursantes. Collazo se siente confiado

KART	LUGAR	PISTON PORT 100cc	TOTAL
90	1	Jorge Luis Díaz	89
24	2	Pablo Nacianceno	81
45	3	Deivid Santiesteban	61
36	4	Rolando Cañedo	42
197	5	Julio César Oliva	37
33	6	Orlando Chávez	27
31	7	Ernesto Herrera	13

KART	LUGAR	TAG ROTAX 125cc	TOTAL
89	1	Yuself Núñez	88
75	2	Carlos Collazo	86
19	3	Ariel López	44
9	4	Javier Chávez	40
22	5	Abel Valdés	36
21	6	Addiel Simón	34
30	7	Yusnier Bermúdez	33
5	8	Pedro Pumarino	29
97	9	Iván Díaz Izquierdo	25
44	10	Kirill Milanov	17



# Eventos



# SAN NICOLÁS DE BARI: ALGO MÁS QUE UN SANTO O UN LUGAR



**DESDE HACE MUY POCO TIEMPO ESTA REGIÓN SE HA CONVERTIDO EN LUGAR OBLIGADO PARA AQUELLOS QUE AMAMOS LA VELOCIDAD, SOBRE TODO PORQUE LAS CARRERAS DE AUTOS Y MOTOS HAN SIDO LEGALIZADAS. LA ÚLTIMA CARRERA PROFESIONAL FUE EL GRAND PRIX DE 1960 Y EL VENCEDOR FUE EL LEGENDARIO PILOTO BRITÁNICO STIRLING MOSS A BORDO DE UN MASERATI BIRDCAGE**

**POR LUPE FUENTES MACÍAS**

Con la creación del Grupo de Trabajo de Deportes a Motor, liderado por el hiperactivo Hendy Cobas, quien a su vez es el presidente del Club Amigos del Motor, y su posterior inscripción en la Dirección Provincial del INDER, fueron presentados los documentos al Consejo de la Administración Municipal de San Nicolás de Bari y otras entidades pertinentes como la Dirección Nacional de la PNR y de la provincia Mayabeque, a los efectos de

crear el Proyecto de Desarrollo Local para oficializar la celebración de carreras de velocidad de autos y motos.

La primera carrera en la pista del antiguo aeródromo agrícola de San Nicolás de Bari se realizó el 15 enero 2023 de manera experimental. Detectadas las deficiencias iniciales, se trabajó arduamente para erradicarlas en tiempo récord y retomar la acción el 25 de junio, con un ciclo de tres domingos seguidos. El 23 de julio estaban solucionadas todas las dificultades señaladas y participaron 32 pilotos, 20 de motos y 12 de automóviles, contando con el apoyo de las autoridades de la provincia

de Mayabeque y en especial del municipio, y la presencia de la PNR, Tránsito, el Cuerpo de Bomberos y los médicos con sus ambulancias.

El pasado 17 de septiembre se realizó con éxito una nueva competición, y es palpable la seguridad de los pilotos que son sometidos al chequeo de la presión arterial y también la inspección técnica de todos los vehículos. Los asistentes a la carrera, que en esta ocasión fueron muchísimos, pueden disfrutar con tranquilidad gracias a las medidas de protección.

Aunque San Nicolás queda alrededor de 60 km de la capital y muchos más de otros lugares del país, desde horas muy tempranas, sin importar el calor, se congregaron personas de diferentes edades. San Nicolás de Bari se convierte en una gran fiesta de la velocidad.

El Misil del Cerro, un Chevrolet de 1956 pilotado por Eduardo Hernández, y la conocida Cruela, un Ford de 1932 que maneja Hansel Mesa, fueron la gran atracción de esta jornada.

Santiago de Cuba se convierte en la primera provincia en integrarse, con el proyecto de Fiat Polaquito. Manuel Pérez, «Manolín», es el mecánico que hizo las adaptaciones para que este pequeño auto se convirtiera en una potente máquina como una muestra de la ingeniería cubana, y aunque no ganó la competencia, querían probarse ellos mismos de que sí se puede. ¡Ya le auguramos buenas nuevas! Y marcan la pauta para que este evento pueda convertirse en nacional, con diferentes categorías de rivales desde los V8, los 4 cilindros y las motos de diferentes cubicajes.

Asimismo, recorrieron el trayecto desde Matanzas para ver las carreras, Alain García, «El Indio», con el proyecto Varadero Racing. El presidente del Club de Motos de Florida, Camagüey, Manuel Álvarez elogió el trabajo de los organizadores.

# SE UNIFICA LA ESTRELLA DE MERCEDES-BENZ EN CUBA

POR ERNESTO POSADA ESCOTO



**EL SR. AYMAN MAKRAM SADEK, GERENTE GENERAL DE MCV COMERCIAL S.A., EN ENTREVISTA CONCEDIDA A LA REVISTA EXCELENCIAS, EXPLICA EN QUÉ HA CONSISTIDO ESTE PROCESO**

## **¿Cuáles son las Empresas que se unifican?**

El Sr. Ayman explica: Como muchos conocen, la Empresa MCV Comercial S.A. (Distribuidora Autorizada de Vehículos Mercedes-Benz en Cuba) fue fundada en el año 1995 y casi al mismo tiempo se iniciaba la Empresa MCV Servicios S.A. que representaba a toda la red de talleres Concesionarios de Mercedes-Benz a lo largo y ancho del país. Finalmente, se constituyeron 10 talleres, distribuidos en las principales cabeceras provinciales del territorio nacional, que han asegurado un servicio de post-venta de la marca y de los restantes productos comercializados por MCV Comercial S.A. durante estos 28 años.

## **¿Cuáles fueron las premisas que determinaron esta unión?**

Ya desde el pasado año se manejaba un grupo de premisas que determinaban la conveniente unificación de ambas Empresas. Entre las ventajas podemos mencionar que se consolidan los estándares de servicios a los Clientes que adquieren nuestros productos y se consigue que todos los talleres e instalaciones cumplan con los mismos Dealer Standard que establece Mercedes-Benz a nivel internacional. También los Clientes cuentan con un sistema financiero único que amplía sus posibilidades de créditos, etc. Fue así que se realizó una propuesta por parte de MCV Comercial S.A. al Ministerio del Transporte, fundamentando los beneficios de esta unión, la cual fue aceptada. Durante todo este año 2023 hemos organizado un proceso de traspaso progresivo entre ambas empresas, que debe culminar en diciembre de este año.

## **¿Qué ha significado este proceso de unión?**

Este proceso incluye, no solo un plan de inversiones en cada taller territorial (instalaciones, equipamiento, etc.) para elevar sus estándares, también, simultáneamente, un intensivo plan de entrenamiento técnico para elevar la preparación de su personal e integrarlo a los sistemas de una sola empresa.

A partir de esta unión, todas las sucursales, en sus territorios, cumplirán las funciones de ventas de vehículos,

repuestos y servicios bajo las mismas condiciones que se ofertaron siempre desde MCV Comercial S.A., añadiendo ahora la opción de arrendamiento de vehículos y equipos comerciales de todas las modalidades (con y sin chofer, leasing con y sin opciones de compra de los equipos, etc.). Esto también supondrá un desarrollo homogéneo de la Empresa en todo el país, incorporando los nuevos proyectos en que se trabajan hoy como los vehículos eléctricos, posibles instalaciones de carga, etc. Asimismo, colaborarán con el desarrollo del sector no vehicular de la empresa.

## **¿Cómo beneficia esta unión a los trabajadores y clientes de MCV Comercial S.A.?**

Algunas de las ventajas ya las mencionamos anteriormente, pero consideramos que se facilitarán, en gran medida, las operaciones de los clientes (algunos de ellos grandes e importantes flotistas tradicionales) para trabajar con una sola empresa en lugar de dos empresas independientes. Las condiciones de los trabajadores territoriales, al incorporarse a MCV Comercial S.A., también se mejoran, contando con igualdad de condiciones de contratación y estimulación, etc. Sin dudas con esta unificación se fortalecerá la presencia de la estrella de Mercedes-Benz en Cuba, a través de la empresa MCV Comercial S.A., además de todas las marcas que representa, así como la calidad del servicio hacia sus clientes.



# CLUB DE AUTOS CLÁSICOS BRITÁNICOS: EN PRIMERA PERSONA

POR LUPE FUENTES MACÍAS

¿Por qué en primera persona? Pues este es el Club al que pertenezco, el que fundé junto a mi esposo y otros amigos, y del que soy su presidente. Por razones de trabajo estuve en la conferencia de prensa sobre la Semana de la Cultura Británica de ese año (2018) y ante la solicitud de Tania Muñoz, quien en ese entonces atendía la prensa, de sugerir nuevas actividades, se me ocurrió escribir un guión sobre cocina británica para el programa «De Tarde en Casa», y... hacer una caravana de autos ingleses, que me dio un poquito de trabajo, pero se logró.

El señor Antony Stokes era en ese momento el Embajador del Reino Unido en nuestro país y fue el de la idea de que la caravana debía convertirse en un club. Así, el 13 de octubre de 2018 reunimos a un grupo de propietarios de autos de diferentes marcas como Austin (modelos Healey y Silverstone), Ford (Cónsul, Prefect, Zephyr, Zodiac), Hillman, MG, Morris, Mini Cooper, Triumph y los elegantes Jaguares para hacer, quizás, el primer recorrido de autos británicos en La Habana o en Cuba. Y en el año 2019 nuestro Club fue el anfitrión en recibir al Príncipe de Gales, hoy Rey Charles, en el mismo lugar donde surgimos: el emblemático parque John Lennon.

Durante la pandemia fortalecimos los lazos virtuales y comenzaron a ingresar miembros de casi todas las provincias. Este año 2023 no ha sido fácil, la situación del combustible y el alza de los precios ha limitado tremendamente los encuentros de los miembros de nuestro Club, a pesar de los intentos realizados. Pero gracias al grupo de WhatsApp nos mantenemos juntos y la ayuda entre todos ha sido importante.

¿La celebración? Qué mejor lugar para soplar velitas por los 5 años que en la Casa Club Habana Bikers, la casa de Lyng Chang y familia. Él fue quien bautizó nuestra unión como Clásicos Unidos en 2019, durante la limpieza ambiental en las áreas de la Vía Blanca que hicimos junto a los motoristas, funcionarios de la Embajada Británica y el Club Autos Británicos.

Pues para allá fuimos y la reunión fue especial. Nos acompañaron amigos de otros Clubes y algo muy soñado, es que hicimos Miembro Honoraria de nuestro Club a Sandra López, una de las funcionarias de la Embajada que siempre nos ha apoyado: como cariñosamente le decimos, «nuestra hada madrina».

Five Years, our first Five Years. El deseo queda en pie, el sueño de seguir creciendo y no solamente ser autos británicos e incorporar autos antiguos europeos es un propósito del Club. Multiplicar las actividades, contribuir con la sociedad en que vivimos realizando donaciones para Hogares de Ancianos y de Niños sin Amparo Familiar u hospitalizados, apoyar con ideas prácticas al Museo del Automóvil fomentando el conocimiento del universo sobre ruedas, apoyo a artistas de la plástica que hacen su obra a partir de autos y motos, encuentros de conocimientos en el terreno con los alumnos de la Facultad de Ingeniería Mecánica de la CUJAE, compartir con los demás Clubes en sus encuentros y muchas más. Ese es nuestro objetivo y la certeza que nacimos para continuar, con las altas y bajas, pero seguir rodando «A lo British» o «A lo European» por las calles de Cuba.



HACE 5 AÑOS, EL 13 DE OCTUBRE DE 2018, LOS HABANEROS MIRABAN CON CURIOSIDAD UNA CARAVANA DE AUTOS ANTIGUOS DE FABRICACIÓN BRITÁNICA POR DISTINTOS LUGARES DE LA HABANA. SURGÍA ASÍ ESTE CLUB, INMERSO EN LA CELEBRACIÓN DE LA SEMANA DE LA CULTURA BRITÁNICA EN CUBA





# ALIANZA DE CLUBES EN ACCIÓN ECOLÓGICA

ESTE SÁBADO 28 DE OCTUBRE LA ALIANZA DE CLUBES SE DIO CITA EN LA PIRAGUA PARA SALIR EN CARAVANA A UN SANEAMIENTO AMBIENTAL

**POR LORIET GÓMEZ MEJIAS**

Tú puedes hacer el cambio. TU mundo, MI mundo, « NUESTRO mundo. Únete y deja tu huella positiva, ¡haz tu parte!». Así convocaba la gran familia motera a sus clubes miembros y a todo el que quisiera unirse al gran evento ecológico, con el fin de reducir los riesgos sanitarios, prevenir la contaminación y, consecuentemente, lograr mejores niveles de salud.

La actividad estuvo enmarcada en la celebración del Día Internacional contra el Cambio Climático y se limpió la

zona comprendida en calle 0 entre tercera y quinta, Playa. Y es que los contaminantes que acaban en nuestras costas deterioran la resiliencia del ecosistema y representa un peligro para la salud humana.

Recordemos que las evidencias son claras, y es responsabilidad de todos actuar contra el cambio climático. Cada pequeña acción cuenta, desde reducir la huella de carbono personal hasta apoyar políticas ambientales. Juntos, podemos marcar la diferencia y construir un futuro más seguro para las generaciones venideras.





**Guía de  
servicios**

# Más seguro, más rápido, con más calidad: Autoviajes S.U.R.L.

FOTOS: CORTESÍA DE AUTOVIAJE S.U.R.L.

EN UN MERCADO TAN COMPETITIVO Y COMPLEJO COMO EL DEL TRANSPORTE Y SUS PARTES Y PIEZAS DE REPUESTO, ES UNA FORTALEZA CONTAR CON AUTOVIAJES, UNA SOCIEDAD UNIPERSONAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

Y es que el objeto social de Autoviajes S.U.R.L. es, precisamente, el de brindar servicios de transportación terrestre de pasajeros; y como actividad secundaria, ofrece servicios de reparación y mantenimiento a vehículos automotores, alquiler y arrendamiento de vehículos y de otros tipos de maquinarias, equipos y bienes tangibles; además de comercializar partes, piezas y accesorios para esos vehículos automotores.

La suerte de que existan, con su gestión profesional y certera, los convierte en la entidad comercializadora de accesorios, partes y piezas para vehículos, que lidera y regula dicha actividad entre las Formas de Gestión no Estatal. Reconocidos en el 2022 como miembros de la Cámara de Comercio de la República de Cuba, destacan entre sus principales metas la satisfacción de los clientes mediante las prestaciones de los servicios y ventas; optimizar un área logística funcional que actúa en dos etapas de flujo: abastecimiento y distribución física; cubrir las expectativas en el mercado nacional; y alcanzar niveles superiores en la preparación y atención integral a los trabajadores de la sociedad

## ¿Qué los caracteriza?

Autoviajes S.U.R.L. ha marcado un sello en la comercialización de productos altamente demandados por los actores económicos cubanos: neumáticos y baterías de marca reconocidas en el mercado internacional. La calidad de los servicios y productos que se ofertan, con garantía de excelencia, eficiencia y seguridad; la agilidad en el servicio y la preparación del equipo de trabajo les ha permitido dar las respuestas oportunas a las solicitudes de sus clientes. Ello, unido a la exclusividad de sus servicios, han dado lugar al prestigio que han ganado con su trabajo.

Conscientes de que sus productos y servicios se deben a quienes llegan a ellos, trabajan en ampliar las oportunidades de encadenamiento que, por el momento, están enfocadas en el crecimiento de la cartera de clientes en el sistema empresarial, presupuestado, TCPs y MIPYMEs; la extensión de las relaciones comerciales con proveedores nacionales e internacionales; la garantía de suministros oportunos a clientes; y el desarrollo del talento humano.

Su principal foco es potenciar la atención y satisfacción de los clientes, a partir del crecimiento del nicho de mercado en accesorios, partes y piezas para vehículos. Asimismo, están enfocados en la explotación de un parque automotor para transporte terrestre de carga y pasajeros, ambas actividades de gran importancia para el mercado cubano.

Autoviajes S.U.R.L. se ha fortalecido en las políticas de excelencia, eficiencia y seguridad sobre la base de los diferentes ejes de acción, orientadas a mejorar los procesos de compras y ventas, logística de almacén, trabajando con un equipo profesional, comprometido y organizado, abanderados de una imagen de transparencia, en los servicios prestados a los actores económicos y empresarios nacionales.

## ¿Hacia dónde van?

Trabajar en sí mismos repercutirá en que sus servicios tengan más calidad, por eso, desde dentro de la propia organización, han apostado por potenciar el trabajo en equipo, el control de los recursos, por elevar el desempeño



**AUTOVIAJES**  
S.U.R.L



**AUTOVIAJES**  
S.U.R.L



de los trabajadores y su cultura del resultado, además de prestar especial atención a la disciplina tecnológica, mediante el cumplimiento exacto de todas las exigencias de un proceso una vez establecido en sus procedimientos.

Como empresa, creen en los espacios de socialización e intercambio, como motores para el crecimiento, por lo que han participado en diversos eventos, como la Feria Internacional del Transporte, la edición 38 de la Feria Internacional de La Habana y Hostel Cuba 2023, y tienen prevista una colaboración económica e industrial con la Sociedad Unipersonal de Responsabilidad Limitada PCIARA.

En este sentido, también patrocinan el Circuito Networking Cuba, evento insigne para el empresariado cubano, un camino al que llegan luego de participar en eventos formativos promovidos por Skhole S.R.L. El CNC les ha dado la oportunidad de patrocinar su cuarta edición, cooperar y acompañar a los colaboradores, auspiciadores y otros patrocinadores el evento, dando la posibilidad de una promoción, el inicio de un camino a la integración de AUTOVIAJES S.U.R.L. a otros actores económicos y emprendedores, el intercambio con empresas líderes en temas como comercio electrónico transfronterizo, la internacionalización, las tecnologías de punta y la innovación.

Todo ello está en consonancia con la visión de empresa que continúan construyendo, con la que se

puedan afianzar como líder en el sector automotriz, que les permita garantizar un adecuado y eficiente transporte terrestre, así como elevar las acciones de comercialización de partes, piezas y accesorios para vehículos.

Ofrecer a tiempo los mejores productos y servicios con excelencia, eficiencia y seguridad es el mantra que guía a Autoviajes S.U.R.L., acorde con los cambios de la tecnología y la innovación. Con un alto compromiso en la mejora continua, basada en la integridad y trabajo en equipo, garantizan la satisfacción de sus clientes, también comprometidos con el desarrollo económico del país.

## 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

**TDEA**

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](http://www.tdea93.com)  
 📍 Calle 25B e/ 120B y 122, Marianao, La Habana, Cuba  
 ✉ [davidelectricistauto@gmail.com](mailto:davidelectricistauto@gmail.com)

📍 Edificio Focsa, calle 17 esquina M, piso 10 apto. E, Plaza de la Revolución, La Habana  
 ✉ [autoviajess.u.r.l@gmail.com](mailto:autoviajess.u.r.l@gmail.com) / [autoviajes.auditora1@gmail.com](mailto:autoviajes.auditora1@gmail.com) | [f](https://www.facebook.com/AutoviajesSURL) Autoviajes SURL



# 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



(+53)5 949 4477 (+53)5 826 6468

Calle 76 A Edificio G Bajos E/ 25 y 27, Playa, La Habana

Actiwao

www.actiwao.com

tienda\_automotriz\_actiwao\_cuba



# WENCHI GRUPO S.R.L.

Taller automotriz especializado en clima

+53 5284 4546 / +53 5429 4954

Calle 6, entre 100 y 7.<sup>a</sup>, 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

# LA MEJOR FORMA

## DE LLEGAR A TU DESTINO



Cooperativa  
1  
Taxi Rulero  
Aniversario

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

PRODUCCIÓN ESPECIALIZADA  
PARA ACTORES Y EMBAJADORES

# cuba SHOW

LA FIESTA EN GRANDE

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

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

# KSTULO

Taller Especializado S.U.R.L.

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

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.

# SUSCRÍBETE

www.excelenciasdelmotor.com

## AHORA

SUSCRIBE NOW



**Contáctanos**  
**PROMOCIONA** tu producto o servicio  
CONTACT US, PROMOTE YOUR PRODUCT OR SERVICE  
asistente.motor@excelencias.co.cu

**(+53) 7 205 8247**





**Productores y comercializadores de pinturas,  
barniz e impermeabilizante.  
Disponible en la red de tiendas Artex.**



**COMPRAS EN CUBA DESDE EL EXTERIOR**



@mfrpinturascuba



[www.mfrvidaacolor.com/tienda](http://www.mfrvidaacolor.com/tienda)



+53 50924019



@mfrpinturas



[marketing@mfrvidaacolor.com](mailto:marketing@mfrvidaacolor.com)



Helados Cid



@hermanoscid\_productoslacteos



[cidproductoslacteos@gmail.com](mailto:cidproductoslacteos@gmail.com)

Avenida 31, No. 3811 A E/ 38 y 40. Caimito, Artemisa, Cuba. CP 32400



# EXCELENCIAS DEL MOTOR EN FIHAV