EXCELENCIAS DEL MOTOR

103-D

www.excelenciasdelmotor.com



21 El Buick58 más bonito de La Habana
41 El BOEING 737 MAX
93 Mujeres al volante
123 Alianza de clubes-Alianza de amores

EMCARGA

Empresa de Cargas por Camiones

LIDERA LAS CARGAS

SERVICIOS
a personas naturales y jurídicas

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





PRESTAMOS SERVICIOS
EN TODA CUBA

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

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

leticia@emcarga.transnet.cu

REVISTAS EXCELENCIAS

EDITOR Y DIRECTOR GENERAL
JOSÉ CARLOS DE SANTIAGO
ASESORA EDITORIAL
CONSUELO ELIPE RAMOS
REDACTORA JEFE
ANA MARÍA GÓMEZ
COORDINADORA REDACCIÓN INTERNACIONAL
VERÓNICA DE SANTIAGO
COORDINACIÓN ESPAÑA
ÁNGEL GONZÁLEZ

CORRESPONSAL PERMANENTE EN CUBA
JOSEFINA PICHARDO CANVEYRO
EDITOR JEFE
WILLY HIERRO ALLEN
COORDINADORA EDITORIAL / COMERCIAL
GOITYBELL HIERRO CAVEDA
EDITORA EJECUTIVA
LORIET GÓMEZ MEJIAS
ARTE Y DISEÑO
NAZIM GUERRA CARDOSA
ASISTENTE EDITORIAL / COMERCIAL
ONEL LÁZARO CHENIQUE GARCÉS
EDITOR WEB
PABLO RAFAEL FUENTES
WEB MASTER
IVÁN GUTIÉRREZ DEL TORO
COMMUNITY MANAGER
SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI
COMERCIAL
YARIMA PUPO FONSECA

SUSCRIPCIONES Y ATENCIÓN AL CLIENTE.
TELF: +34 91 556 0040, +53 7 204 81 90
PUBLICIDAD Y CORRESPONDENCIA
ESPAÑA: Madrid: 28020, calle Capitán Haya 16, Tel.:+ 34 (91) 556 00 40, FAX: + 34 (91) 555 37 64 e-mail: redaccionmadrid@excelencias.com **CUBA**: LA HABANA: Calle 10 No. 315 Apto. 3 e/ 3ra y 5ta Miramar, Playa, Tel.: + 53 (7) 204 8190, FAX: +53 (7) 204 3481 e-mail: caribe@excelencias.co.cu **MÉXICO**: D.F.: Alejandra Maciel, Dios pájaro No. 25, secc. Parques, Cuatitlán Izcalli, Estado de México, 54720, Tel: +52(55) 5871 4034, teléfono celular: +52 (044) 5523 160511, e-mail: alejandramg@ymail.com / Puerto Vallarta, Jalisco: Consuelo Elipe, calle Febronio Uribe 100, Plaza Santa María 404 C Zona Hotelera, Tel.: +52 (322) 225 0109, e-mail: consueloelipe@yahoo.com **PANAMÁ**: Raisa Aurora Zayas Pérez, Calle 45 y Colombia, edif. Miramar, local 27 Bella Vista (diagonal al parque Urracá), Tel.: +50 (7) 392 1579, e-mail: dir.panama@excelencias.com **ARGENTINA**: Buenos Aires: Jorge Hantouch, Presidente j. D. Perón 2535, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Tel: +54 (11) 3220 2500, e-mail: argentina@excelencias.com **HONDURAS**: Karina Lizeth Rodríguez, Col. Nuevo Loarque, Bloque I, C. 7207 Tegucigalpa. Tel: +504 2267354, celular: +504 99287571, e-mail: karii28@hotmail.com **RUSIA**: Irina Kuznetzova Berkutova, e-mail: Irene90_08@mail.ru **BRASIL**: Emanuela Fernandes Franco, Florianá Polis Sc Brasil, Tel.: +55 (11) 6654 5303, e-mail: emanuela@excelencias.com **USA**: Haydhelen Velásquez Ramiz, 2601 nw 105 ave. Doral, fl 33172, Tel.: +1 (305) 592 0827, Fax: +1 (305) 592 7004, Tel. celular: +1 (786) 412 8006, e-mail: excelenciasusa@excelencias.com
ECUADOR: Quito: Ledany Contreras Valles, Cristóbal de Ayala N50-350 y De los Álamos, San Isidro del Inca, Quito, Provincia Pichincha, Tel: + (593) 084708837, 5221712, e-mail: dir.ecuador@excelencias.com **REPÚBLICA DOMINICANA**: Rafael García Aznar, Boulevard Turístico, Km 2.5 PUNTA CANA, Tel.: 829.755.66.15, e-mail: dir.rd@excelencias.com **URUGUAY**: María Shaw Arocena, Tacuarembó 1361/902 Montevideo, Tel.: + 598 (2) 4014181, e-mail: dir.uruguay@excelencias.com **COSTA RICA**: Silvia Simón, Tel.: + 506 25518804 e-mail: dir.costarica@excelencias.com **PERÚ**: Mariella Stuart, Residencial San Felipe, Edif. Casuarinas No. 1102, Lima, Tel.: + 51 (1) 2616869, e-mail: dir.peru@excelencias.com **PORTUGAL**: Isabel María Gómez Pignatelli Videira, Calzada de Santa Catalina, 15D (1), Cruz – Quebrada Gorundo, Lisboa: Tel.: +351 (969) 767678, e-mail: dir.portugal@excelencias.com
E-MAIL: caribe@excelencias.com
DEPÓSITO LEGAL: M-17340-1997 EDITA. ELA. C/CAPITÁN HAYA,16, 28020 MADRID (ESPAÑA)
ISSN: 1138-1841
EDICIÓN 103, marzo-abril, año 2024

www.excelencias.com
www.excelenciasdelmotor.com
www.excelenciastravel.com
www.tucadhu.org



AUTOS

6 PUBLIRREPORTAJE
12 SUPER AUTO
14 AUTO COMBUSTIÓN
18 AUTO ELÉCTRICO
22 AUTO CLÁSICO



MOTOS

28 MOTO COMBUSTIÓN
32 MOTO ELÉCTRIA
36 MOTO CLÁSICA



CARGA Y PASAJE

42 AERONÁUTICA
46 MARÍTIMA
50 AUTOMOTOR
54 FERROVIARIO



HISTÓRIA

60 MEMORIAS DEL MOTOR
64 CUBA
68 DEL MUSEO
72 MARCAS Y LOGOTIPOS



+MOTOR

78 RUTA
82 ECOLOGÍA
86 TECNOLOGÍA
92 TIPS
94 MUJERES AL VOLANTE
96 INDUSTRIA Y MERCADO
100 CURIOSIDADES



DEPORTES

108 FÓMULA 1
112 RALLY RAID
116 HOMENAJE PÓSTUMO
118 MOTO GP
122 PUBLIRREPORTAJE



EVENTOS

126



GUÍA DE SERVICIOS

134

Rodar sobre la historia con

TAXIS-CUBA



Pasear por las ciudades coloniales de Cuba pudiera ser un punto más en la lista de cualquier extranjero. Pero, vivir los encantos de esta isla desde el asiento de un auto clásico es un privilegio imperdible, un lujo que solo puedes permitirte en este país y con Taxis-Cuba

Entre la gama de servicios que ofrece la empresa Taxis Cuba, están los autos clásicos o antiguos, verdaderas joyas del automotor exclusivas de esta Isla. Muchas personas consideran a Cuba como un «museo rodante», por la gran cantidad de autos de las décadas de 1950 y 1960 que todavía se mantienen funcionando en la isla caribeña. El primer automóvil llegó a Cuba hace más de 100 años, en 1898. Aquel Parisiene francés costó a su dueño mil pesos y se movía sólo a 10 km/h.

Desde entonces la capital cubana ha sido un museo de los autos antiguos. En la ciudad, es común encontrar en cualquier sitio souvenirs con figurillas de estos coches, que además siempre incluyen a lugares emblemáticos de la isla como el Capitolio, la Bodeguita del Medio o el bar Floridita.

La flota de Taxis Cuba agrupa diversos tipos de estos autos: convertibles, de techo duro, carros lujosos de colores vivísimos; Buick, Ford, Chevrolet, Oldsmobile, Cadillac, Pontiac, Dodge y otras tantas marcas relevantes; casi todos autos americanos de la década el 40 y el 50 del siglo pasado.

A estos taxis antiguos se les conoce popularmente en Cuba como almendrones. El origen y el por qué exacto del nombre es difícil de precisar, pero algunos refieren que se debe a la forma de almendra de los vehículos de los años 50. También se ha comentado que se debe a los cambios tan radicales que pasan estas máquinas en cuanto a su color o material inicial con el paso de los años.

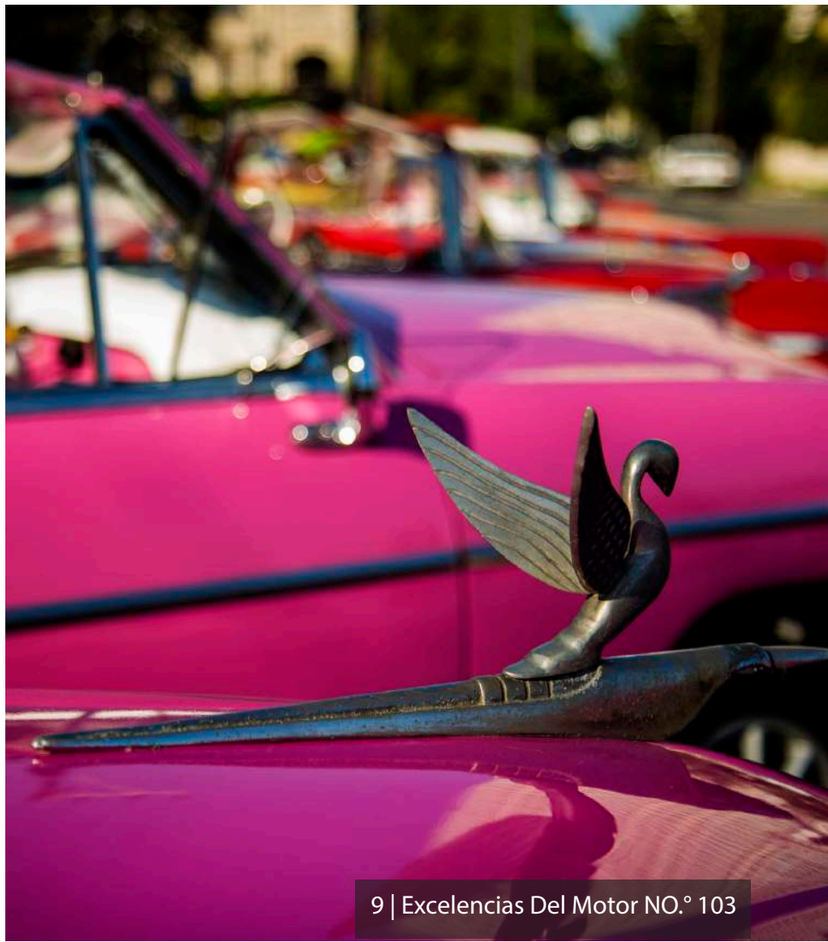
Gracias a la gestión de Taxis Cuba, los clientes tienen a su disposición la posibilidad de rentar un auto que combina pasado y presente, un servicio único en el mundo. Hoy, no solo constituyen un atractivo para el turismo sino un valioso tesoro y patrimonio para los habitantes de esta hermosa isla. Siendo un hecho extraordinario pasear encima de objetos con más de medio siglo, ¡eso sí que es todo un lujo! Al observarlos el tiempo retrocede, a muchos les hace recordar su infancia, sin dudas es como viajar en el tiempo.

¿Será seguro viajar en estos autos tan antiguos? Realmente es muy confiable viajar en autos clásicos. Se caracterizan por presentar menos problemas que los vehículos modernos ya que la mejor prevención no la da el coche o la presencia de piezas modernas, sino, el cuidado y amor que le tengan sus propietarios, el modo de conducir y sobre todo las habilidades del conductor.

En Taxis Cuba ofrecemos servicios personalizados y de excelencia donde usted tiene la capacidad de elegir y diseñar el viaje según sus capacidades y preferencias, convirtiéndose en el principal protagonista. Piense en recorrer La Habana cosmopolita, llena de edificaciones patrimoniales, con vistas a la bahía, en un auto clásico convertible, tomando el sol. En Taxis-Cuba conocemos el camino, trace usted la ruta.

¡Descubra la aventura con Taxis Cuba!





AUTOS



Hennessey Venom F5 ROADSTER:

Por: Iván Gutiérrez del Toro

El Pináculo de la Ingeniería Automotriz

En el competitivo mundo de los superdeportivos, el Hennessey Venom F5 Roadster ha llegado para establecer un nuevo estándar de rendimiento y elegancia

Este automóvil es una obra maestra de la ingeniería automotriz. Desde su arquitectura de unidad de potencia hasta su diseño aerodinámico, el Venom F5 Roadster representa la culminación del arte y la ciencia en la fabricación de automóviles de alto rendimiento.

El Hennessey Venom F5 Roadster es la última creación de la icónica marca de automóviles de lujo. Con su diseño elegante y agresivo, este roadster de dos plazas no solo ofrece un rendimiento excepcional, sino que también cautiva con su estética impresionante. La combinación de su carrocería roadster y su motor de combustión interna lo convierte en un verdadero símbolo de poder y refinamiento en la carretera. El corazón del Venom F5 Roadster es su motor 6.6 V8, que entrega una potencia extraordinaria de 1817 CV a 8000 rpm.

Con una cilindrada de 6555 cm3 y una configuración de motor en V, este impresionante motor cuenta con una aspiración Twin Turbo y un intercooler que garantizan un rendimiento en todo momento. Además, cuenta con un par máximo de 1617 lb.-ft. a 5000rpm, el Venom F5 Roadster ofrece una experiencia de conducción inigualable que desafía los límites de la velocidad y la potencia.

En términos de rendimiento, el Venom F5 Roadster es una fuerza imparable en la carretera. Con una velocidad máxima de 483 km/h (300.12 mph) y una relación peso/potencia de 0.8 kg/CV, este roadster establece nuevos estándares en cuanto a desempeño y velocidad. Su relación peso/par de 0.9 kg/Nm asegura una aceleración y respuesta impresionantes, lo que lo convierte en un verdadero hito en la industria automotriz.

Además de su rendimiento sobresaliente, también ofrece un nivel de lujo y comodidad que supera todas las expectativas. Con un interior meticulosamente diseñado y su atención al detalle, este automóvil ofrece una experiencia de conducción única que combina potencia, elegancia y confort de manera excepcional.

El diseño aerodinámico del Venom F5 Roadster no solo es impresionante visualmente, sino que también contribuye significativamente a su rendimiento. Cada curva y ángulo están diseñados para maximizar la eficiencia aerodinámica, lo que permite al automóvil cortar el aire con precisión y estabilidad a velocidades extremas. Este enfoque en la aerodinámica no solo mejora el rendimiento, sino que también agrega un toque de sofisticación técnica al diseño del automóvil.

MAZDA renueva el CX-30



Mazda renovará el CX-30 con mejoras significativas, incluyendo una nueva plataforma longitudinal, actualizaciones de suspensión, y opciones de motorización mejoradas.

Por: Jorge Estenger Wong

El Mazda CX-30, en su versión tope de gama, denominada Grand Touring LX Carbon Edition, mantiene su motor característico Skyactiv-G de 2,5 L que entrega una potencia de 186 CV de potencia a 6000 rpm y torque máximo de 25,7 kg-m a 4000 rpm, combinando de manera ideal eficiencia y potencia para ofrecer una experiencia de conducción incomparable, complementada con el sistema inteligente de tracción i-Activ AWD, con función Off-Road.

También hay novedades en su diseño exterior e interior: fuera, el CX-30 se caracteriza por tener una estética en la que sobresale una parrilla estilizada y adornada por la distintiva Ala Dinámica de la marca en color negro, rines de 18 in en aluminio negro y espejos exteriores del mismo color..

En su interior, se destaca una delicada combinación terracota en los asientos y en las costuras del tablero, con la elegante gamuza Leganu® negra en los paneles de las puertas, así como en el centro de los asientos.

Adicionalmente, las rejillas de aire en material metálico combinan a la perfección con las manijas de las puertas, dando un aspecto más deportivo. Los colores disponibles para estas versiones son: rojo diamante, azul metálico, machine gray, blanco nieve perlado y, como novedad, para las personas que buscan una apariencia más deportiva, estará disponible en el cautivador color denominado «negro fugaz».



En materia de conectividad, se incluye una nueva pantalla central TFT más grande, de 10,25 in a color, que presenta la información de una manera simple e intuitiva manteniendo a conductor y pasajeros conectados con la mejor música, entretenimiento y sin perder la concentración en el camino. Adicionalmente, los sistemas son compatibles con Android Auto™ y ahora, los equipos móviles iPhone se pueden conectar también de manera inalámbrica. Otra de las novedades es que los ocupantes tendrán también acceso a puertos de carga USB tipo C.

Este esfuerzo de Mazda ha sido reconocido por la organización independiente Insurance Institute for Highway Safety de Estados Unidos (IIHS - Instituto de Seguros para la Seguridad en Carreteras) con su máximo galardón: Top Safety Pick+, reafirmando el compromiso de la marca japonesa con la seguridad y protección de pasajeros y destacándose con las más altas calificaciones en las 6 evaluaciones de resistencia, incluidos choques de impacto frontal, lateral, resistencia estructural del techo y de los apoyacabezas.





En seguridad, el Mazda CX-30 cuenta con sensor de monitoreo de presión de llantas (TPMS) en todas sus versiones, luces delanteras y traseras LED, siete airbags, sistemas de frenos ABS, EBD, BA, Retención Automática de frenos Auto Hold (AH), Control Dinámico de Estabilidad (DSC), y Sistema de Control de Tracción (TCS), entre otros.

Como complemento a los sistemas de seguridad, los vehículos cuentan con los más recientes desarrollos en seguridad proactiva i-Activsense que buscan asistir al conductor a través de sensores y cámaras que informan, alertan y protegen para evitar choques o minimizar su impacto como el Sistema de Monitoreo de Punto Ciego (BSM), Asistencia de Permanencia en Carril (LAS), Asistencia Inteligente de Frenado (SBS), Asistencia de Crucero y Tráfico (CTS), Control de Velocidad Crucero Adaptativo (MRCC) y Monitor vista 360, entre otros, según su versión.

Este esfuerzo de Mazda ha sido reconocido por la organización independiente Insurance Institute for Highway Safety de Estados Unidos (IIHS - Instituto de Seguros para la Seguridad en Carreteras) con su máximo galardón: Top Safety Pick+, reafirmando el compromiso de la marca japonesa con la seguridad y protección de pasajeros y destacándose con las más altas calificaciones en las 6 evaluaciones de resistencia, incluidos choques de impacto frontal, lateral, resistencia estructural del techo y de los apoyacabezas.

PORCHE
se electrifica
Macan Eléctrico

Por: Jorge Estenger Wong

Si hace cinco años me hubieran asegurado que Porsche tendría varios modelos completamente eléctricos en el mercado, no lo hubiera creído. Su tradición y carácter de puros deportivos le ataban con tanta fuerza al motor térmico que, para mí, esa posibilidad era inconcebible.

Y aquí estoy, reseñando su segundo modelo eléctrico, con toda tranquilidad y tras conducir el primogénito Taycan eléctrico alguna que otra vez. Sin dudas, este siglo 21 acelera más rápido que cualquiera de los deportivos más radicales que hayamos conocido jamás.

Este Porsche Macan eléctrico no es una vulgar re-conversión del modelo combustión a eléctrico, sino un modelo completamente nuevo. Con ello, Porsche pone respeto a su prestigio y hace las cosas como Dios manda, aunque seguro y le ha salido algo más caro llegar hasta aquí. Tampoco se trata de su reemplazo inmediato. Hasta donde conoce este junta letras, Porsche mantendrá las dos versiones en el mercado, pues confía que existen las condiciones para ello, enmarcados como estamos en un período de transición entre tecnologías, en el cual ni siquiera podemos estar seguros de cual prevalecerá.

Así, este i-Macan llega a medir 4,78 m de longitud, 1,94 m de ancho y 1,62 m de altura, y distancia entre ejes de 2,89 m, resultando un poco más grande que el de gasolina. Hasta ahora, hay dos variantes: Macan 4, equivalente a 387 CV y 613 km de autonomía, y Macan Turbo, equivalente a 585 CV y 591 km de autonomía.

Ambas versiones tienen un motor por eje y tracción total, aunque se espera que más adelante aparecerán versiones adicionales. Siendo un vehículo eléctrico su «picó» será elevado, acelerando de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos y alcanza una velocidad máxima de 220 km/h. Y la versión Turbo es aún más radical: 0 a 100 km/h en 3,3 segundos y llega a un máximo de 260 km/h.

En el tema precios, otro aspecto en que los eléctricos son cada vez más competitivos, este Macan 4 es más barato que el Macan S térmico de 380 CV, mientras que el Macan Turbo es más caro que el Macan GTS de 440 CV, pero mucho más potente y de mejor aceleración. Este Macan EV cumple la premisa que define Michael Mauer, Vice-Presidente de estilo de Porsche cuando dice «En general, Porsche ha decidido no diferenciar sus vehículos eléctricos de sus deportivos de combustion. Un Porsche, incluso eléctrico, siempre será un vehículo deportivo dentro de su segmengto».



El Porsche Macan Eléctrico es un SUV deportivo eléctrico que ofrece hasta 639 CV de potencia, una autonomía de hasta 613 km, y una carga rápida de hasta 270 kW, todo dentro de un diseño elegante y práctico con un alto grado de personalización



Una marca de Daimler AG



Clase A



GLA



Clase B

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

Mercedes-Benz
Lo mejor o nada.

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



El BUICK ´58 más bonito de La Habana



Por: Willy Hierro Allen

La Habana, capital de Cuba, es una de las ciudades del mundo donde hay más autos clásicos y antiguos rodando diariamente, tanto los taxis para el turismo o autos de alquiler colectivo (llamados “almendrones”), como los que pasean sus propietarios con orgullo. En sus calles y avenidas se puede apreciar su presencia inigualable.

Y entre tantos, hay uno en particular que nos llamó la atención: un Buick convertible verde metálico conducido por una rubia tropical en una acción de cubanismo popular: ***“pelo suelto y carretera”.*** Sí, porque Ivis pasea su belleza por La Habana al timón de este automóvil particular: su hermoso Buick descapotable.

LA PROPIETARIA Y SU AUTO

Ivis González es la dueña de este hermoso automóvil que, como todo lo antiguo, tiene su historia. Cuentan que un señor mayor, pinareño de pura cepa, acostumbraba a pernoctar en el parque principal de esa ciudad del occidente cubano, las tardes cálidas del verano. Su presencia hubiera sido inadvertida, no así el gigantesco automóvil verde claro que parqueaba a la vista de los viandantes.

Ivis, que ha estudiado Arte, Diseño, Estilo y actuación, en uno sus casting de modelaje fue seleccionada para trabajar en el cine y actuó, en películas también modeló en pasarelas. Hizo un Máster de Arquitectura y Decoración de Interiores en la Universidad de Madrid, España. Es residente de la ciudad de La Habana y vive en el municipio Playa.

Cuando decidió comprar un automóvil, se inclinó por alguno clásico, pues sus gustos tienen cierto toque nostálgico, según me comentó. En el año 2019, supo de la existencia del Buick 1958 ¡nuevecito y cubierto de grasa!, que fue de un señor pinareño, ya fallecido. Su pesquisa la llevó a Guanajay donde un joven ingeniero mecánico, llamado Ignacio, lo restauraba.

Este ingeniero mecánico no solo lo restauró, sino que además, lo convirtió en un descapotable ¡le cortó el techo! Y fue de tal excelencia su labor que, si usted lo ve, puede afirmar que siempre fue un convertible (a menos que sea un experto y furibundo detallista).

Y para completar esta joya, sustituyó el verde claro original (que aún se le puede ver en el interior maletero) por este fuerte verde metálico que luce hoy. Para su orgullo, Ivis adquirió un auto producido hace 65 años ¡nuevo! Este carro nunca se ha chapisteado (algo poco común en la isla de Cuba) y conserva sus líneas tal cual salió de la fábrica. ¡Qué maravilla!



Rueda un hermoso Buick de 1958, descapotable de color verde metálico, por La Habana; al volante una bella y joven modelo cubana: Ivis González



Fotos: costesía de la propietaria

LOS BUICK

A este señor, Buick, le debemos el motor OHV (válvulas en cabeza), creado por él en 1902, el cual revolucionó la industria automotriz. Pero el negocio quebró. Con un préstamo, Dunbar fundó, en 1903, Buick Motor Company, que fue piedra angular de General Motors en 1906, cuando Buick vendió a William C. Durant su empresa. Pero esa es otra historia.

David Dunbar Buick falleció de cáncer de colon, siendo pobre, en marzo de 1929, a los 74 años. 45 años después, en 1974, ingresó al Salón de la Fama del Automóvil. A principios del presente siglo, el historiador del automóvil Vincent Curcio, dijo: «Hasta la fecha, se han construido más de 35 millones de automóviles con su nombre, que nunca se perderá en la historia».

EL BUICK DE 1958

Representa el fin de una gran época de opulencia y excesos en la industria automotriz norteamericana de posguerra. La marca Buick fue durante la década de los cincuenta una de las más emblemáticas en Estados Unidos. Sus frontales imponentes y sus parrillas cromadas eran sinónimo de lujo y potencia.

En los años de 1955 y 1956 Buick ocupó el tercer lugar entre los autos más vendidos en su país, detrás de marcas tan populares como la Chevrolet y la Ford. Esto se considera un resultado extraordinario ya que Buick es una marca relativamente costosa. En 1957 la línea fue más baja y al público no le gustó esta idea, por lo que Chrysler desbancó a Buick que cayó al cuarto lugar en ventas.

En 1958 los modelos son más voluminosos que en 1957. Los boceles son bastante más anchos y el estilo es suficiente cargado de cromados para ser catalogado de barroco. Buick sufrió las mismas críticas que le fueron formuladas a toda las marcas de la General Motors ese año. Sin embargo, el público siguió amando la marca fundada por David Dunbar Buick.



MOTOS

Scooter chino

Voge SR1

con diseño italiano

Por : Willy Hierro Allen

Este gigante industrial chino está muy presente en el mercado de muchos países en vía de desarrollo e hizo su desembarco en Europa hace 19 años (2005) por medio de un su acuerdo con la alemana BMW, con la finalidad de fabricar el motor de 650 cc para la G 650 GS. Loncin Motorcycles es una de las empresas de este Grupo, que fabrica sus motores para motocicletas desde principios de los años noventa.

En 2020 reforzó su presencia en Europa a través de su marca Voge, la cual llegó tras firmar un acuerdo con otro de los fabricantes de renombre, MV Agusta. Según se dice, tal parece que Loncin, con una estrategia agresiva de perfeccionamiento industrial toma el camino de convertirse en un líder mundial en el desarrollo de motores para motocicletas.

Tras los éxitos de Voge en las cilindradas medias, con sus modelos naked y trail, y su primera incursión en sector de los scooter con un modelo de 400 cc, su SR4, Voge Motorcycles se presenta a uno de los mayores segmentos del mercado: el del scooter compacto de 125 cc, y lo hace todo con el propósito de asegurarse el éxito.



La Voge SR1 llegó al mercado de las motos scooter con dos proposiciones muy interesantes: un precio muy atractivo y la integración de la máxima tecnología presente en este segmento. La estructura de la SR1, dispone de un motor de 4T, refrigerado por agua, de carrera larga y con una culata de dos válvulas. La potencia de 11,6 CV es similar a la de su competencia, y le permite superar los 110 km/h

El gigante chino de las dos ruedas, Loncin, rueda en Europa con su marca Voge. La scooter SR1 tiene motor de 4T, 125 cc, refrigeración líquida, 11,6 CV de potencia a 8500 rpm y un par motor de 11 Nm a 6500 rpm.







El motor destaca por su suavidad de macha, prácticamente sin vibraciones y por una aceleración continua, sin sobresaltos en ningún momento. Viene con control de tracción (desconectable) para rodar en condiciones de muy baja adherencia. El bastidor de doble cuna de acero es lo suficientemente rígido y forma un conjunto compacto.

La posición de conducción es cómoda, incluso para aquellas personas de buen tamaño, con el asiento colocado bastante bajo y la posibilidad de mover las piernas a lo largo de las plataformas. Debajo del asiento cabe un casco integral y algo más, el hueco tiene un espacio de 29 L. Además, tiene una guantera con toma USB.

Desde el punto de vista de la tecnología trae lo último y más novedoso: la llave electrónica, apertura eléctrica de asiento y la trampilla de la gasolina, una gran pantalla TFT que se ve bastante bien incluso con la luz incidente, luz de emergencia de frenado, que activa los dos intermitentes cuando se frena con mucha fuerza, sistema ABS de doble canal y la exclusividad en su segmento: una cámara de vídeo en el frontal.

Este dispositivo almacena las imágenes en una tarjeta SD (situada debajo del asiento) y graba desde el momento que se enciende el contacto hasta que se apaga. De esta forma se visualizan tus recorridos y sirve, en caso de incidente, para determinar fecha y hora. Con una aplicación para el móvil, puedes descargar los vídeos sin sacar la tarjeta de memoria.

La scooter china Voge SR1 tiene montado su motor monocilíndrico, que se alimenta por inyección electrónica, en un chasis tubular de acero, encima de ruedas de 14 in delante, y 15 detrás; los frenos de disco, de 230 mm con pinza de dos pistones, alante, y disco de 220 mm con pinza de un solo pistón atrás. El depósito de gasolina carga 8 L y toda la moto pesa 139 kg. Se precio es de aproximadamente 2800 euros.





Yadea Kemper 2024

Por: Willy Hierro Allen

La naked Kemper, de ese gigante chino de la movilidad eléctrica, Yadea, es una motocicleta que desafía los estándares establecidos y gestiona mejor el rendimiento en áreas claves de la moto, tales como el tiempo de carga



En el Salón de Milán (EICMA), Italia, el consorcio mundial de las dos ruedas chino, Yadea, sorprendió con su modelo naked Kemper, una motocicleta que llega rompiendo los esquemas clásicos de la moto eléctrica, muy en partículas, el tiempo de recarga de la batería, tradicional talón de Aquiles de las motos eléctricas.

La Yadea modelo Kemper puede cargar hasta el 80 % de la capacidad de su batería en solo 10 minutos, aprovechando las cargas de corriente continua ultrarrápida. Además, esta recarga es compatible con todos los conectores de carga para vehículos eléctricos de Tipo 2 y CCS Combo 2. En la práctica, ello elimina la preocupación del motorista para rodar.

Este «portentoso milagro» se debe a uno de los mayores atractivos de la Kemper: una batería de litio ferrofosfato de 320 V y 20 Ah. Se trata de un dispositivo espectacular que te permite la carga de energía casi tan rápido como llenar el depósito de gasolina de una motocicleta de combustión. Y eso no es todo, las especificaciones de alta gama no se detienen ahí.

Está equipada con un motor de tracción media de 40 kW (56,3 CV) y un controlador IGBT de alta eficiencia, con una eficacia máxima del 98 %. Tal combinación permite que alcance un extraordinario par motor máximo de 570 Nm, con un rango de aceleración, de 0 a 100 km/h, de 4,9 segundos. Y por si esto fuera poco, alcanza los 160 km/h. Datos que, en comparación, superan el rendimiento de muchas motos de media cilindrada.





La Yadea Kemper está considerada una moto inteligente. Les cuento: tiene un asistente inteligente con aplicación para el smartphone, además de un panel de instrumentos con pantalla TFT, de 7 in, y una cámara trasera de 1080P, todo lo cual la hace un vehículo inteligente. Y hay más en la naked Kemper.

Dispone también de una aplicación que ofrece desbloqueo inteligente y el control inteligente, así como el seguimiento del GPS, eficaz monitoreo de seguridad y un buen sistema antirrobo. Asimismo, nos informa del estado de la batería, el controlador de la presión y temperatura de neumáticos y el diagnóstico general del vehículo.

Súmese a todo esto, la cámara del panel de instrumentos que te garantiza una grabación estable, al tiempo que guarda automáticamente imágenes para en cualquier caso de accidente. Por otra parte, la Yadea Kemper trae sistemas ABS+TCS dual (Bosch), frenos de disco Brembo y las suspensiones KYB, todo un arsenal de muy buenos elementos.

Por último, te daré varios datos de Yadea, el consorcio detrás de la naked Kemper. Es la principal comercializadora, a nivel global, de los vehículos eléctricos de dos ruedas, desde las motos de diferentes tipos a patinetas. Ha vendido más de 60 millones de sus productos en unos 90 países, con la gigantesca red de 40 000 establecimientos minoristas.

Esta compañía china ha generado a su alrededor una red de empresas de innovación y diseño de primer nivel y reconocido prestigio, tal como CATL, KISKA, BYD, Studio F.A. y Porsche, entre otras, cuyo potencial tecnológico se refleja en el desarrollo de los vehículos inteligentes, altas prestaciones y excelente diseño.

Los principales resultados de Yadea están en su I+D, con la novedosa serie de vehículos premium que, de conjunto, están consiguiendo armar toda una gama completa y, así, mejorar aún más su posición en el segmento eléctrico. Además, cuenta con un gran compromiso sostenible, acreditado recientemente por la certificación internacional ISO 14064-1 de huella de carbono.

A día de hoy, Yadea es la primera y única compañía del sector de las dos ruedas en conseguir esta categorización.



BMW R100RS

Este es uno de los modelos más representativos de la marca alemana. Se fabricó entre 1977 y 1984. Fue mucho más que un Sport Tourer, el cual posicionó a BMW entre los punteros del mercado mundial de motocicletas



Desde que se presentó en la IFMA de Colonia (Alemania), en septiembre de 1976, la BMW R100RS fue un éxito, tanto de la prensa y especialistas como del público. De repente, entre tantas motos, apareció esta que era totalmente diferente, impresionante, única: la primera moto de serie con carenado integral.

Y es, precisamente, que ese carenado integral fue la clave del éxito de la primera motocicleta sport + turismo con carenado integral de la historia. La BMW R100RS es todo un icono. Esta bóxer inauguró el segmento de las motocicletas deportivas que además sirven para viajar cómodamente, con el piloto resguardado tras un gran carenado integral.

Por: Willy Hierro Allen

BMW trabajó con la mejor tecnología disponible entonces. El director de ingeniería en esa época, Rudiger Gutsche, señaló: "el carenado de la RS fue el primer componente de una motocicleta en el que BMW empleó la innovadora tecnología CAD (Diseño Asistido por Computadora)" que BMW utilizaba solo para los automóviles.

Por cierto, también fue la primera motocicleta, de serie, que montó doble disco de freno delantero, aunque detrás estaba equipada con un freno de tambor. Y, curiosamente, la bomba de freno no estaba en el manillar, sino escondida dentro del carenado. La R100RS marcó un antes y un después, no solo en BMW, sino en el Mundo de la Motocicleta en general.

Lo cierto es que esta moto marcó una generación. Y sigue considerándose todavía, por muchos, como la mejor compañera de viaje, sin siquiera tener en cuenta que su diseño es de 46 años atrás. Mérito que le corresponde a Hans Albrecht Müth, su creador estético, quien también diseñó otro éxito de BMW: la R 90 S.



Ficha Técnica

Motor: 2 cilindros, tipo bóxer, enfriado por aire, OHV

Cilindrada: 980 cc.

Potencia máxima: 70 CV a 7.250 rpm

Par máximo: 76 Nm a 5.500 rpm

Alimentación: Carburadores Bing de 40 mm

Cambio: 5 velocidades

Embrague: Mono-disco en seco

Transmisión: De doble brazo con cardán

Chasis: Doble cuna de acero

Suspensión delantera: Horquilla convencional, 200 mm

Suspensión trasera: Doble amortiguador no ajustable, 125 mm

Freno delantero: 2 discos con pinzas ATE de dos pistones

Freno trasero: De tambor

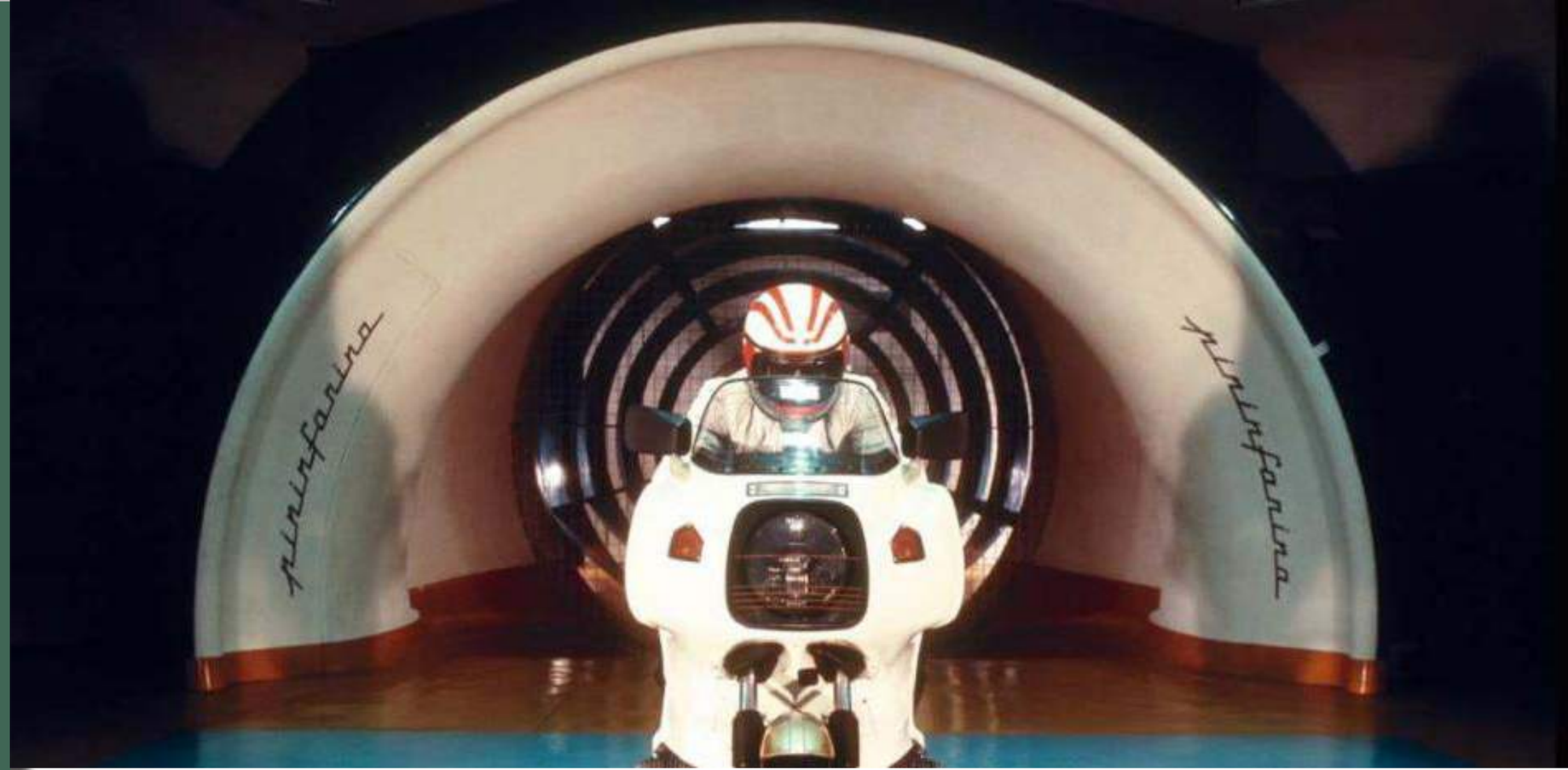
Neumáticos: 3.25 x 19” y 4.00 x 18”

Distancia entre ejes: 1.465 mm

Altura asiento: 820 mm

Depósito de gasolina: 24 litros

Peso en seco: 230 kg





Asimismo, fue la primera vez que se utilizó un túnel de viento para diseñar una motocicleta de serie, concretamente el de la Universidad de Stuttgart y posteriormente el de Pininfarina, con un coste de más de 5000 dólares al día, una gigantesca suma de dinero en esa época. Para lograr un carenado aerodinámico, se hizo tal gasto.

Y el resultado de este trabajo fue «un carenado realmente integral», que se fabricó en fibra de vidrio, con un peso de 9,5 kg. Se componía de siete piezas más la cúpula transparente. La instrumentación la forman cuatro esferas: las dos principales (velocímetro y tacómetro) en el timón y las dos pequeñas (voltímetro y reloj horario analógico) en el carenado.

El carenado de la BMW R100RS no solo ofrece total protección al piloto de cabeza a pies, sino que también aporta mayor estabilidad al rodar a altas velocidades. La R100RS alcanza 180 km/h. Además, aumenta hasta un 17 % más la presión sobre el eje delantero y, súmese a todo ello, que reduce el consumo de combustible.

A propósito de las siglas RS al final del nombre del modelo, fue con la idea de vincularla a las motos de competencia de BMW (Rennsport), aunque en realidad debió ser (en alemán): Reisen und Sport, que traducido al español sería: sport y turismo. Pero fueron tantas sus virtudes que este pequeño detalle no empaña su brillantez.

CARGA y PASAJE

El BOEING 737 MAX

sigue preocupando

Los accidentes vinculados a este nuevo modelo de la Boeing cuestionan decisiones de su fabricante al modificar consecutivamente hasta nuestros días un Modelo base de 1964

Por: Alfonso Cueto Álvarez

Boeing, con extenso historial produciendo aeronaves militares y civiles, lanza en 1964 el Boeing 737, concebido como un equipo para cortas-medias distancias. El éxito del modelo resultó en una variada familia que, sobre el diseño inicial, lo fue convirtiendo en un avión de medias-largas distancias. Así, el primer 737-100 llegó a convertirse en el 737-900 ER con notables diferencias, tales como 118 pasajeros a distancia de 2440 km el primero; hasta 215 pasajeros a 5926 km el segundo. Pero eso no fue suficiente para Boeing, pues aspiraba a ganar el mercado que ocupaba su rival, el A-320 Neo, en producción desde 2010.

El vuelo que obtiene el Certificado de la FAA (Administración Federal de Aviación de EE. UU.) se lleva a cabo el 9 de marzo de 2017. El primer MAX se entrega el 16 de mayo de 2017 a Malinda Air y comienza operaciones el 22 de ese mes. Si comparamos los parámetros de las series anteriores con la de los MAX, se entiende que se hayan entregado hasta hoy 387 unidades a diferentes aerolíneas de los 412 construidos hasta el momento; aún con las cancelaciones de algunas de ellas ante las incógnitas sobre la seguridad del equipo, cuyo costo oscila entre $USD 90,2 y 116,6 millones por unidad.

Parámetros de la Serie MAX:

	MAX7	MAX8	MAX 9	MAX 10	MAX 20
Cantidad de pasajeros	170 (1 clase)138 (2 clases)145	189 (1 clase) 170 (2 clases)	192 (1 clase) 180 (2 clases)	230 (1 clase) 188 (2 clases)	200
Distancia entre asientos	32 plg (81,3 cm) (1 clase)36 plg (91,4 cm) & 32 plg (81,3 cm) (2 clases)				
Longitud	116 ft 9 in (35.59 m)	129 ft 8 in (39.5 m)	138 ft 4 in (42.2 m)	143 ft 8 in (43.8m)	143 ft 8 in
Envergadura (Alas)	117 ft 10 in (35.9 m)				
Altura	40 ft 4 in (12.3 m)				
Velocidad de crucero	Mach 0.79 (522 mph, 842 km/h)				
Masa máxima de despegue		159 400 lb (72 303 kg)	181 200 lb (82 191 kg)	194 700 lb (88 314 kg)	
Capacidad de carga		966 ft^3 (27.3 m^3)	1555 ft^3 (44 m^3)	1826 ft^3 (51.7 m^3)	
Alcance a plena carga	(7038 km)	(6704 km)	(6658 km)	(5960 km)(	6658 km)
Motores (× 2)	CFM International LEAP-1B				

Como parte importante en estas, sale a la luz que alrededor del 70 % de la estructura de los 737 MAX no la fabrica Boeing, sino la contratista Spirit Aerosystems, que formó parte de la Compañía por 78 años y fue segregada en 2005 tras un proceso de reorganización de la gigante aeroespacial. Actualmente se encuentra en manos de inversores de capital privado y ha sufrido problemas económicos en los años de la pandemia que llevó a despidos masivos. Aunque recibió ayuda de Boeing, esta identificó problemas de calidad en los suministros de la Spirit. Muchos no dudan que la Contratista ha prestado mayor atención a sus ingresos que a la seguridad que demanda una industria tan exigente.

Con este nuevo elemento, es de esperar que los problemas del avión se agudicen y le deparen un futuro más incierto aún. Están en juego la seguridad aeronáutica y el mismo futuro de Boeing ante un rival mundial como la Airbus.

Con esa oferta, no es de extrañar que hasta marzo de 2019 Boeing contara con alrededor de 5000 pedidos y, en total, 54 operadores volaban el avión. Gran optimismo para Boeing, que no esperaba el duro golpe que recibiría cuando en octubre 2018 y marzo 2019, dos 737MAX 8 recién estrenados pertenecientes a las aerolíneas Lion Air y Ethiopian Airlines, ocasionan, por separado, la muerte de 188 y 157 personas entre pasajeros y tripulantes en accidentes técnicamente similares. La decisión de la FAA prohíbe los vuelos durante todo el 2019 y el fabricante suspende la producción de la aeronave.

Durante 20 meses, los MAX estuvieron en tierra pendientes de múltiples inspecciones, centradas fundamentalmente en el MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System), sistema que controla la estabilidad de la aeronave tomando en cuenta su ángulo de ataque, en particular en el momento del despegue, donde según las cajas negras recuperadas en ambos accidentes, se observaron constantes comandos hacia abajo de la nariz del avión, algo que desconcertó a las tripulaciones de vuelo respectivas y originó los desastres.

El 8 de diciembre de 2020 un 737 MAX volvió a volar con pasajeros. El vuelo 718 de American Airlines despegó del aeropuerto de Miami a las 10.40 h rumbo al aeropuerto La Guardia en Nueva York, y regresaba poco tiempo después a Miami. Parecía que al fin había terminado la odisea; no era así. El 5 de enero de 2024 un MAX 9 de la Alaska Airlines perdía parte del fuselaje a 5000 m de altitud. La pieza taponaba una puerta izquierda usada en otra configuración de la aeronave. La pericia de la tripulación logró un aterrizaje seguro en Portland, Oregón, sin pérdidas humanas. De nuevo a mantener en tierra los modelos similares y un nuevo periodo de investigaciones.



Ferry Francisco

Por: Loriet Gómez Mejias

El ferry Francisco es reconocido como el barco más rápido del mundo, con la capacidad de navegar a una impresionante velocidad de 110 km/h cargado de coches

Este ferry Ro-Pax, que opera en el Río de la Plata, entre Buenos Aires y Montevideo, ha establecido un récord Guinness por su velocidad y es conocido por poder conectar ambas ciudades en menos de dos horas y cuarto. Su nombre es un homenaje al Papa Francisco.

El Francisco, desarrollado por la empresa Incat y operado por Buquebus, es capaz de transportar hasta 1024 personas, incluyendo pasajeros y tripulación, y puede llevar aproximadamente 135 vehículos.

Su diseño revolucionario incluye dos niveles dedicados a los automóviles, con espacios de 4,5 x 2,3 m, y otros dos niveles que albergan un bar, vestíbulo, tienda, instalaciones sanitarias, salón y una sala VIP. Los pasajeros tienen disponibles cuatro tarifas que varían desde la económica hasta la VIP.

Para propulsarse, el Francisco utiliza dos turbinas de gas GE Energy LM2500, capaces de quemar gas natural licuado (GNL) o destilado marino, y cada una alcanza una potencia nominal de 22 MW. El sistema de propulsión también incluye un par de hidrojet axiales Wärtsilä LJX 1720 SR. Los tanques de almacenamiento de gas natural licuado aislados pueden mantener el combustible a -163ºC, lo que permite que el ferry opere hasta cuatro horas a alta velocidad, suficiente para un viaje de ida y vuelta de 250 millas náuticas en el servicio del Río de la Plata.

El Francisco es más rápido que otros ferries como el Betancuria Express, que alcanza 38 nudos, y el Ceuta Jet, que puede transportar hasta 428 pasajeros y 52 vehículos a un máximo de 35 nudos. Sin embargo, está por debajo de las velocidades alcanzadas por embarcaciones más ligeras, como la lancha eléctrica V32, que alcanzó 175 km/h.

El Francisco es un ejemplo de innovación en la industria del transporte marítimo, destacándose por su rendimiento y eficiencia en términos de velocidad y capacidad de carga. Su éxito demuestra cómo la tecnología avanzada puede transformar la experiencia de viaje en el agua, proporcionando una alternativa rápida y ecológicamente consciente a los viajes terrestres.



Para recorrer la Isla como gustes

TAXIS · CUBA

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

+53 7 7873 5703/ 05

www.taxiscuba.cu

comercial@taxiscuba.cu

Cuba

Holon Mover

minibús eléctrico, autónomo e inclusivo



Por: Willy Hierro Allen

El transporte de pasajeros puede hacerse con vehículos libre de emisiones, seguros, cómodos e inclusivos y el minibús Holon Mover sería un ejemplo

En el Grupo BENTELER son «especialistas en el procesamiento del metal y de los productos creados con él. A la industria automovilística facilitamos la movilidad, haciéndola más ligera, segura y sostenible». Así dice, más o menos, su página web. El año pasado, este Grupo presentó, con la marca Holon, un mover autónomo en el CES de Las Vegas, Estados Unidos.

El mover de Holon, exhibido por el Grupo BENTELER en el CES (Consumer Electronics Show), fue considerado como el primer medio de transporte público autónomo del mundo, construido bajo estándares automotrices, el cual mostraba seguridad, comodidad y buena calidad de fabricación. ¿Y qué sugirió?: «la movilidad debe cambiar».

Marco Kollmeier, director general de Holon, señala que este mover es una respuesta a las mega-tendencias sociales: la urbanización, la demografía y el cambio climático. Y si se requiere de un transporte de pasajeros, en un futuro próximo, que sea libre de emisiones, seguro, cómodo e inclusivo, el Holon Mover lo tiene.

Además de ser un transporte colectivo de pasajeros, en general, así como para aquellos con limitaciones (este minibús está preparado para ellos), el Holon Mover puede apoyar, también, en la solución a los problemas del tráfico urbano, una de las dificultades que se están volviendo frecuentes en las grandes ciudades.



Este mover está pasando aplicaciones en servicios de baja demanda, tales como viajes compartidos o servicio de transporte programado. El primer proyecto piloto (a la vista) es con una empresa alemana: Hochbahn, de la ciudad de Hamburgo, que es la segunda compañía de transporte público más grande de Alemania.

Por otro lado, ya se piensan otras aplicaciones para el Holon Mover, como dar servicios a instituciones privadas, tales como campus, aeropuertos y parques nacionales, entre otros. Diseñado por Pininfarina y Holon, el mini- bus buscará hacerse lugar en ese importante nicho de mercado europeo en los próximos años.

Pininfarina, el famoso estudio de diseño, ha estado trabajando junto a Holon en este mover. Cuentan que trabajaron desde cero, con el fin de hacerlo exclusivo. Y así es: un minibús único en su segmento, distinto a sus competidores, cuya diferencia se basa en la comodidad y seguridad de sus pasajeros.



El Holon Mover tiene una rampa de acceso al interior para facilitar las maniobras a personas de movilidad reducida, asientos plegables para hacer sitio a sillas de ruedas, así como algunas trabas en el piso que sirven de tope, para que, dichas sillas no corran el riesgo de moverse dentro del habitáculo mientras el vehículo está en marcha.

Al ser un minibús autónomo no tiene puesto de mando, por lo cual puede aprovechar el habitáculo completamente. Este espacio libre le facilita los movimientos a personas minusválidas, pues elimina las barreras físicas que tiene la mayoría de los vehículos del mercado. El habitáculo incluye pantallas informativas y, además, mensajes de voz.

Cuenta con luces LED por diversas zonas, así como un gran sofá que ocupa casi todo el perfil interior de este minibús eléctrico autónomo. Las grandes superficies acristaladas alrededor le dan gran luminosidad natural y mayor sensación de espacio. Dos rasgos caracterizan al Holon Mover: amigable y atractivo.

Es amigable porque facilita las posibilidades de acceso y también porque a bordo se siente segura cualquier persona. Y es atractivo ya que resulta un modelo icónico en diseño, tanto interior como exterior. En el exterior se destacan los grandes faros redondos, tanto delante como detrás, aunque es prácticamente asimétrico en ambos lados.

Por otra parte, al ser totalmente autónomo, puede circular en cualquier sentido, sin necesidad de hacer un cambio de orientación para que «la cabina» quede delante. Ya hay noticias de que trasportistas especializados de Alemania y Estados Unidos mostraron interés durante su presentación en el Consumer Electronics Show de Las Vegas. Estaremos al tanto.

EL GLACIER EXPRESS DE SUIZA

Invisibles tras las bellezas naturales que se muestran a los viajeros, se esconden obras ingenieras de gran magnitud. Sin ellas sería imposible el disfrute durante horas, de contrastantes escenarios a través de los Alpes Suizos

Por: Alfonso Cueto Álvarez



Una de las preguntas que pudiera hacerse quien oyera hablar de Suiza y sus ferrocarriles, bien pudiera ser: ¿Cómo un País de topografía tan opuesta entre valles y montañas puede tener un ferrocarril? «Con trabajo y tecnología», pudiera ser la respuesta; aunque faltarían otros atributos que redondearían la respuesta. Pero no será necesario extendernos en ello, pues solo queremos tratar en la presente sobre uno de los trenes más famosos por sus características y que precisamente presta servicio en la Confederación Helvérica; sí, en Suiza.

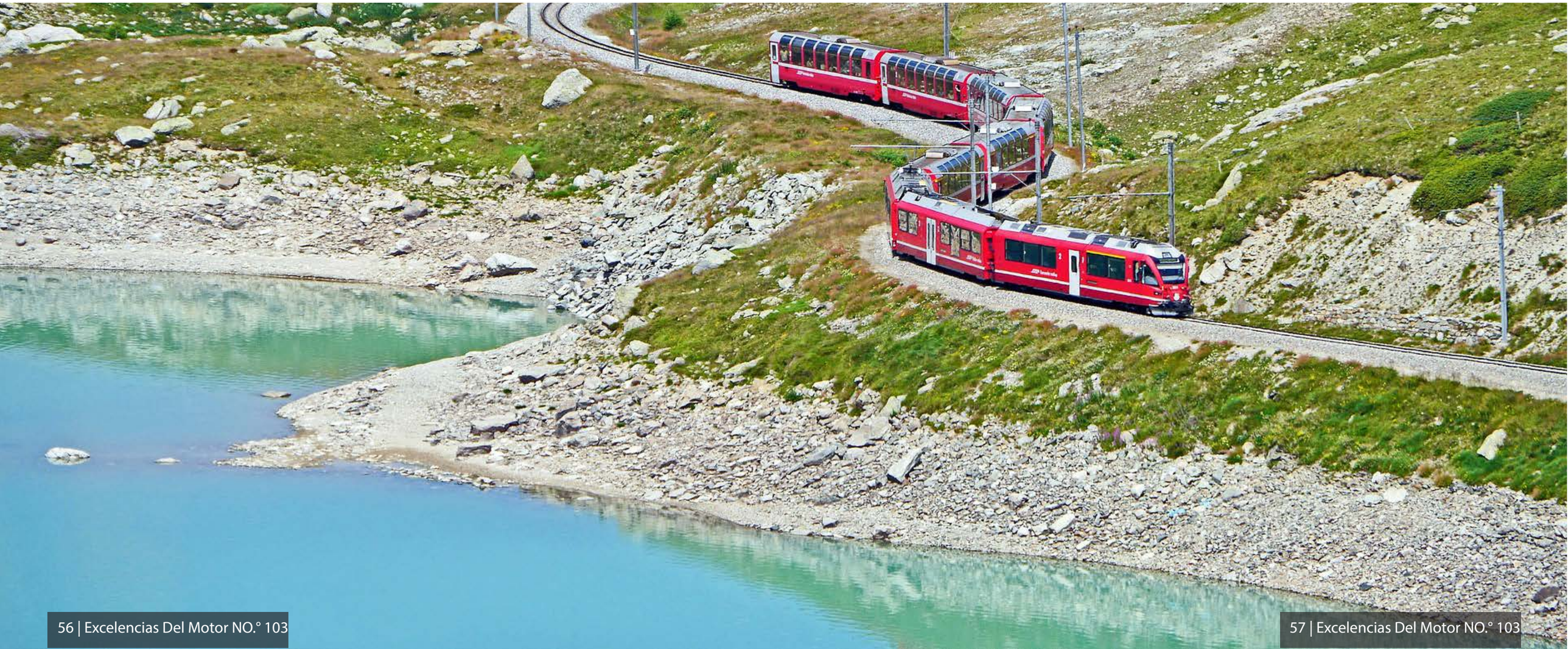
El denominado Glacier Express es un tren que presta servicio entre los dos mayores centros de recreo de montaña del país: Zermatt y St. Moriz, donde se encuentran respectivamente las escarpadas montañas del Matterhorn y Piz Bernina. Atraviesa en su recorrido los Alpes Centrales y su calificación de Expreso no tiene que ver con la rapidez de movimiento, pues su velocidad promedio es de solo 38 km/h. El recorrido completo de los 291 km y dura 8 horas, tiempo que posibilita apreciar los escenarios naturales en toda su magnitud.

La vía llega a alcanzar su punto más elevado en Oberalp Pass a 2033 m (6670 pies) y desciende hasta su punto más bajo en Chur a 585 m (1919 pies). En el recorrido cruza sobre 291 puentes y 91 túneles, entre estos últimos, el Furka, con 15,4 km de longitud a 1500 m (4900 pies) de altitud. La trocha clasifica entre las denominadas vías estrechas, o métricas, con 1000 mm. Esto le permite mayor facilidad que la Standard (1435 mm) en los giros que debe efectuar entre elevaciones, valles, túneles, etc. La alimentación eléctrica se efectúa mediante catenaria, a un voltaje no convencional de 11 Kv AC a 16.6 Hz.

Un detalle importante es que 23,9 km de ella, están dotados de cremallera, a fin de proporcionar seguridad en tramos con pendientes muy pronunciadas. Al igual que en casos semejantes, este agregado se encuentra al centro de la trocha, entre ambos rieles. Este servicio del Glacier Express no es el único que aprovecha las bellezas paisajistas que Suiza brinda a los visitantes. En un número anterior de *Excelencias del Motor* pudieron conocer de la Raethian, que en el 2023 estableció uno de los records de trenes largos, con más coches, haciendo un recorrido turístico por el país que a veces conocemos solamente por sus excelentes relojes.

El Servicio fue establecido el 25 de junio de 1930 al unirse distintas Compañías. Algunas de ellas disfrutaban de tracción electrificada, aunque en otras, esta aún era de vapor. El cambio a la electrificación total se efectuó entre 1941-42, al instalarse el sistema de catenaria en la totalidad del recorrido. Este adelanto no pudo ser correspondido en su totalidad, pues debido a la II Guerra Mundial y a pesar de la Neutralidad de la Confederación Helvética, no se operaron trenes entre 1943-1946.

Actualmente, su operadora es la Glacier Express AG. El ferrocarril transporta anualmente alrededor de 190 000 viajeros, brindando servicios diferenciados de Excelencia, 1ª, y 2ª Clase. Los adelantos tecnológicos introducidos le han permitido operar durante la mayor parte del año, venciendo estados meteorológicos adversos. Asimismo, se han incorporado locomotoras más eficientes y vagones panorámicos que permiten un horizonte superior a los pasajeros. Tampoco faltan los vagones Restaurant.

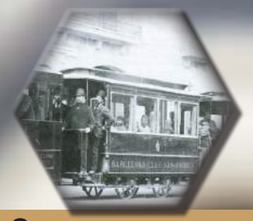


Historia

MEMORIAS DEL MOTOR

marzo

Por: Loriet Gómez Mejias



1 / 1879

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



8 / 1917

Fallece Ferdinand von Zeppelin, noble e inventor alemán, fundador de la compañía de dirigibles Zeppelin. Es considerado un pionero de la aviación.

8 / 1974

En París se inaugura el aeropuerto Charles de Gaulle. Diseñado y desarrollado por el arquitecto francés Paul Andreu, es el principal aeropuerto de la nación gala y unos de los más importantes centros de aviación en el mundo.





10 / 1904

Circula en Venezuela el primer automóvil, un Panhard Levassor. El automóvil fue traído por el Presidente de la República General Cipriano Castro, para la primera dama doña Zoila de Castro.



13 / 1902

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



15 / 1952

En Estados Unidos se disputa la primera edición de las 12 Horas de Sebring, una de las carreras de automovilismo de resistencia más importantes del país y de América.



17 / 1834

Nace Gottlieb Daimler, ingeniero y empresario alemán, cofundador de Daimler-Motoren-Gesellschaft. Fue uno de los pioneros de la industria automotriz mundial.



18 / 1858

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



18 / 1947

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



21 / 1960

Nace Ayrton Senna, piloto del automovilismo brasileño. Tres veces campeón del mundo de Fórmula 1, Senna está entre los más exitosos y dominantes pilotos de la era moderna. Para muchos expertos, es el más rápido de la historia



26 / 1927

Se disputa la primera edición de la Mille Miglia, la carrera de automovilismo de ruta italiana. Es una de las responsables del desarrollo de la categoría Gran turismo a la que se debe en gran parte el crecimiento deportivo de marcas como Alfa Romeo, Ferrari, Maserati y Porsche.

28 / 1935

El ingeniero aeronáutico español Virgilio Leret patenta en Madrid el primer motor a reacción, su mototurbocompresor de reacción continua, como propulsor de aviones y, en general, de toda clase de vehículos. Esta patente reunía el completo desarrollo teórico de un motor a reacción que estaba listo para pasar a la fase de experimentación.



MEMORIAS DEL MOTOR

abril



1 / 1921

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



2 / 1875

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



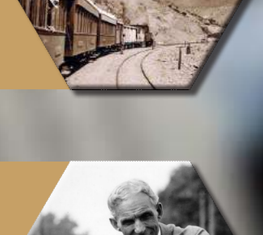
14 / 1912

En el medio del océano Atlántico norte (a 1950 km al este de Nueva York, 3430 km al oeste de Oporto (Portugal) y 600 km al sur-sureste de la costa de Terranova), el barco británico Titanic choca contra un iceberg a las 23:40 en su viaje inaugural: acabó de hundirse a las 2:20 de la madrugada siguiente. Mueren 1517 personas de las 2223 que viajaban a bordo.



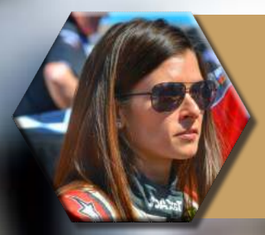
17 / 1964

Jerrie Mock se convierte en la primera mujer en dar la vuelta al mundo por el aire.A bordo de una avioneta familiar conocida con el nombre de Spirit of Columbus, recorrió el mundo en 29 días.



5 / 1910

Entre Chile y Argentina se inaugura el Ferrocarril Trasandino Los Andes-Mendoza. Hoy en ruinas, unía la ciudad chilena de Los Andes y la ciudad argentina de Mendoza. Funcionó hasta 1984.



20 / 2008

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



7 / 1947

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



23 / 1917

En Madrid (España), comienza la construcción del Metro de Madrid. Su primera línea fue inaugurada en octubre de 1919 por Alfonso XIII.



12 / 1992

En Madrid (España) se reinaugura, cien años después de su fundación, la Estación de Atocha, el mayor complejo ferroviario de España y uno de los más importantes de Europa.



27 / 2005

Primer vuelo del Airbus A380, el avión más grande del mundo. Dispone de una capacidad máxima de 853 pasajeros.

28 / 1887

En Francia se realiza la primera carrera de automóviles de la historia, con un recorrido de París a Versalles.





EL ELEVADO FERROVIARIO DE TALLAPIEDRA

El 23 de julio de 1910, el Congreso de la República de Cuba aprueba, tras polémicas discusiones, el canje de los terrenos de la estación de ferrocarriles de Villanueva -actual sede del Capitolio nacional-, por los terrenos del Arsenal, contiguos al área de Tallapiedra en la zona suroeste de la bahía habanera. La polémica versaba, en lo fundamental, en la diferencia de valor entre ambos terrenos; aunque existían también intereses de EE.UU. y británicos disputándose el control del transporte en la capital, algo que el entonces presidente José Miguel Gómez, supo manejar con habilidad.

En este caso el beneficiario era la United Railways of Havana & Regla Warehouses, compañía británica más conocida como los Unidos, que además del poder que ejercía en las actividades portuarias de La Habana, controlaba los ferrocarriles desde Mantua hasta Santa Clara en el occidente del país. Esta compañía crea la Havana Terminal Railroad, que sería la operadora de la nueva Terminal Central de Ferrocarriles, mostrando un edificio de gran belleza que terminado el 12 de noviembre de 1912, continúa acaparando la atención general y en estos momentos se encuentra en estado de restauración.

Con más de un siglo de explotación, es un referencial para la capital cubana. Sus rieles han visto pasar trenes a vapor, eléctricos y diésel-eléctricos (en ese orden), llevando los viajeros a una terminal que en pocos metros los sitúa en plena ciudad

La atención de casi todos se centraba en esa bella obra, aunque esta hubiera resultado inútil sin la construcción simultánea de un puente elevado que permitiría a los trenes su acceso a nivel, pues en una estación ferroviaria, la horizontalidad es vital en líneas y andenes, a fin de evitar deslizamientos que ocasionarían daños impredecibles. Por ello, a fin de garantizar ese nivel, se construyó el Elevado Ferroviario de Tallapiedra, cuya altura oscila entre los 3,2 m en su ascenso, partiendo de las cercanías del entronque de las calles Fábrica y antigua Avenida Gancedo, ascendiendo gradualmente hasta los 7,3 m en el área donde se ubican los andenes de pasajeros de la Terminal. La longitud total del elevado es de 800 m y el terraplén al que se acopla en su ascenso 200 m.

Por: Alfonso Cueto Álvarez



Toda la obra de la terminal de pasajeros se asienta en un área que fue rellenada para garantizar la horizontalidad mencionada. Se enmarca por el farallón de la calle Factoría, que va disminuyendo su altura hasta la calle Desamparados y se muestra como un cercado hasta la calle Egido. El patio de carga se encuentra en un nivel inferior y resulta visible el paredón que le sirve de límite con las salas y andenes de pasajeros. Por debajo del elevado, corren las líneas de acceso al mismo, sirviendo también en la actualidad para los movimientos de pasajeros de la terminal La Coubre.

La mención al comienzo del presente trabajo acerca del orden vapor, eléctrico, diésel- eléctricos en el tráfico sobre el elevado, se debe a que en 1907, la Havana Central, compañía norteamericana que operaba distintos servicios urbanos e interurbanos con coches eléctricos, fue absorbida por la United. Al construirse la Estación Central y el Elevado de Tallapiedra, los coches de la Havana Central (que así continuaron denominándose) usaron indistintamente la Estación Central, su antiguo Paradero cercano a la Alameda de Paula y/o la Estación de Villanueva.

Al desaparecer esta, operaron igualmente desde el paradero que existió en Zanja entre Águila y Galiano, hasta la desaparición del Servicio en 1941. Todos esos equipos rodantes han pasado por los rieles del conocido Elevado de Tallapiedra, que sigue ahí.

ASTON MARTIN VALU

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

Gran Bretaña, a raíz del lastre que había constituido la conocida Red Flag Act, había estado un tanto alejada del fenómeno del surgimiento del automóvil en la Europa decimonónica. Sin embargo, en el momento que William Lyons y su colega William Walmsley fundaron la empresa, el contexto era mucho más floreciente. Durante el siglo XIX, la reacción general a la introducción de vehículos de carretera propulsados a vapor derivó en la Red Flag Act, una serie de leyes emitidas a partir de la década de 1860 que dictaba, entre otras cosas, que cada vehículo autopropulsado debía circular antecedido por un hombre a pie que, portando una bandera roja, anunciara su proximidad. Esta ley, abolida en noviembre de 1896, privó de algún modo al país de la euforia e impulso que causó en otras naciones europeas el surgimiento de un vehículo autopropulsado por un motor de combustión interna. Tras su derogación el panorama cambió rápida y progresivamente, al punto de que en los primeros años del nuevo siglo existía en Londres un Automóvil Club que, entre otras cosas, fue responsable del primer encuentro de dos personajes medulares como Charles Stuart Rolls y Henry Royce.

En la década de 1920 el prestigio de la industria británica era indiscutible y ya existía la mayor parte de sus marcas icónicas. Sin embargo, el germen de lo que fue luego Jaguar Cars Ltd y que hoy sobrevive bajo el mando del grupo automotriz Tata Motors tuvo su inicio en este periodo.

Inicialmente, los amigos Lyons y Walmsley fabricaron sidecars para motocicletas bajo el nombre de Swallow Sidecars Co. La empresa luego se dedicó a fabricar carrocerías que eran montadas sobre chasis de modelos de alta popularidad como el Austin Seven y, posteriormente, Standard, Fiat o Wolseley. La aparición del SS One en 1932, con chasis Standard, fue uno de los primeros vehículos que comenzaron a anunciar la posterior tradición de vehículos deportivos fabricados por la marca. El modelo posee un antecesor, presentado en 1929 y denominado First SS. Se trató de un elegante biplaza de carrocería abierta con un diseño claramente orientado hacia la búsqueda de velocidad y maniobrabilidad.



Por: Ignacio M. Reyes Fandino

JAGUAR

Breves notas sobre su historia y presencia en Cuba

La historia del fabricante de automóviles británicos conocido como Jaguar se remonta al periodo de entreguerras del pasado siglo

Al SS 1 le sucedió el SS 2, inicialmente ofrecido en versiones coupe o convertible y luego en versión berlina. En octubre de 1933 la compañía fue rebautizada con el nombre de SS Cars Limited. Durante esta década fueron producidos automóviles deportivos y berlinas, denominados SS Jaguar a partir de 1936. Para esta fecha, Lyons se había asociado a William Heynes, quien fue contratado como Ingeniero Jefe de la compañía. Haynes dio la tarea a Harry Westlake de diseñar un nuevo motor, basado en el seis cilindros de válvulas laterales utilizado en el SS 1 y luego en el célebre SS 90 (del cual se fabricaron solamente 23 unidades) El resultado fue un motor con válvulas en cabeza que era capaz de desarrollar 102 hp, con el cual se equiparon los automóviles, precisamente, de 1936. De fines de esta década (1938) data el SS 100, llamado así por ser capaz de alcanzar las 100 mph. El modelo fue equipado con motores, igualmente de seis cilindros en línea en versiones de 2.5 y 3.5 litros. En la actualidad los SS 100 son vehículos muy cotizados en el mercado de los automóviles de colección, no solo por sus formidables condiciones de diseño y comportamiento (el automóvil era capaz de alcanzar los 100 km/h en 11 segundos), sino por los pocos sobrevivientes que existen de un total de 198 unidades equipadas con el motor 2.5 y 116 con la planta motriz de mayor capacidad.

En marzo de 1945, cuando aún no terminaba la guerra, la junta directiva de la compañía decidió rebautizarla con el nombre de Jaguar Cars Ltd. debido, según algunas versiones, a la nefasta similitud con las iniciales de las Schutzstaffel (SS) alemanas. Es entonces durante el periodo de posguerra que Jaguar Cars Ltd. Se afianza con una solidez sin precedentes en la industria de su país. Continua la producción de berlinas de lujo y, para 1948, presenta al público una de sus obras maestras de todos los tiempos, el Jaguar XK 120. Este deportivo biplaza fue equipado con un motor de seis cilindros y dos árboles de levas en cabeza que se fabricó ininterrumpidamente hasta 1998. Fue instalado en gran parte de la producción de automóviles durante sus cincuenta años de existencia. En 1960, cuando Jaguar adquirió Daimler Motor Co, el más antiguo productor de automóviles en Reino Unido, este motor también fue instalado en varios de los nuevos modelos que se fabricaron bajo esa marca. Durante la década de 1950 la fabricación tanto de vehículos de lujo como deportivos continuó. De este periodo destacan las berlinas MK-IX o las dos versiones siguientes al deportivo XK-120: el XK 140 y el XK-150. La marca gozó, igualmente, de prestigio en el terreno de las carreras con modelos de altísimo desempeño como el D Type o el XKSS. Ambos automóviles estuvieron presentes en Cuba durante la celebración de eventos deportivos internacionales y nacionales. Dos XKSS permanecieron en la Isla durante varios años y de un modo vago hemos conocido que fueron sacados del país en un momento previo a 1985. Existe, incluso, la leyenda de que fueron restaurados y hoy forman parte de una colección privada en Alemania. Si bien en el Museo del Automóvil de la Oficina del Historiador contamos con una serie de fotografías que muestran ejemplares del modelo en La Habana, no tenemos certeza de esta versión sobre el destino actual de los dos ejemplares.

Según la colección de fotografías tomadas por Armando de La Guardia durante la década de 1950 en La Habana, los automóviles de Jaguar de este periodo tuvieron una presencia muy destacada en el panorama automovilístico del país y, sobre todo, de la capital. Sus fotografías muestran modelos del XK-120, 140 y 150, además de berlinas MK-V y los mencionados XKSS. Varios de estos ejemplares lograron sobrevivir y, sobre todo, permanecer en la isla. En la actualidad, algunas berlinas de la serie MK forman parte del Club de Autos Clásicos Británicos. Un XK-120 que fuera, precisamente, propiedad de Armando de La Guardia, es parte de la colección personal de deportivos británicos del bailarín Carlos Acosta. Un XK-140 Open Two Seater forma parte del grupo de vehículos propiedad del ICAIC en los almacenes Cubanacan y, en un estado casi irrecuperable, se encuentra en el mismo sitio una berlina MK-VIII o MK-IX.

En el Museo del Automóvil de la OHC poseemos un ejemplar que pertenece a una generación posterior, igualmente prestigiosa y fabricada durante un gran periodo de tiempo. Se trata de un XJ-12 con carrocería de cuatro puertas, que fue utilizado como vehículo oficial en la Embajada Británica en La Habana durante la década de 1990. La serie XJ, ofrecida entre 1968 y 2019, cuenta con el record de haber fabricado las berlinas más veloces del mundo en su época, con velocidades máximas de 225 km/h. Esta alta velocidad se debió, durante muchos años, a un gigantesco motor de doce cilindros en V, estrenado a inicios de la década de 1970. Nuestro ejemplar, producido en 1989 posee, precisamente, ese motor V12 equipado con sistema de inyección de combustible. Se trata de un automóvil muy destacado tanto por su impecable ingeniería y un diseño altamente atrayente que sostiene y lleva a nuevos sitios la particular belleza de esas berlinas de lujo presentadas en la década de 1930 y luego en la posguerra.

La serie XJ de Jaguar, como el resto de los automóviles de la marca, logró de un modo brillante aferrarse a sus principios históricos de diseño e ingeniería. Quien desee comprobarlo puede acercarse a nuestro museo y apreciar nuestro ejemplar de 1989, un automóvil que contiene en sí una fusión del peculiar atractivo clásico de Jaguar y el buen gusto de su diseño exterior e interior con los principios de fabricación modernos que comenzaron a vislumbrarse en la década de 1980.

Principios que son, de algún modo, los responsables de la apariencia y comportamiento del automóvil actual.





Automóviles Jaguar

Jaguar es una marca de automóviles inglesa con más de 100 años de existencia. Es conocida por sus lujosas berlinas y excelentes deportivos.

Por :Willy Hierro Allen



El origen del logo de Jaguar se remonta a fines de la II Guerra Mundial, pero el nacimiento de la marca original: SS (Swallow Sidecar Company), fue fundada por William Lyons hace más de 100 años. El primer Jaguar salió en 1935 como un modelo no como una marca. Era un deportivo que se identificó como un SS90, cuyo «apodo» fue Jaguar.

Los primeros jaguares fueron estatuillas obsequiadas a los propietarios de los deportivos descapotables SS90 y SS100. Hay quienes dicen que estos emblemas se les vendían como un extra a los clientes que compraban uno de estos automóviles sport. Lo cierto es que así se crearon estas mascotas que, tras la II Guerra Mundial, constituyeron el nombre y logotipo de una de las más prestigiosas marcas inglesas de automóviles.



Ante todo debo decir que hoy Jaguar no es totalmente británica, es una marca filial del grupo hindú Tata Motors. En el año 2008, la compañía Ford vendió las marcas Jaguar y Land Rover al grupo hindú Tata Motors por la bicoca de 2300 millones de dólares. Aclarados origen y propietario de la marca Jaguar, veamos por qué se le da un nuevo nombre.

Al concluir la II Guerra Mundial, las siglas SS simbolizaban el recuerdo de lo peor del derrotado ejército nazi-germano, por ello el «apodo» del SS90 se convirtió en la marca de este automóvil deportivo. Así, el primer Jaguar (antes SS90) era un deportivo descapotable con motor de 2,5 L que daba 90 CV.

Luego llegó un modelo similar con mejoras en la suspensión, la dirección, los frenos y, por supuesto, el motor, el cual daba ahora 104 CV, potencia respetable en aquellos tiempos. ¿Y de dónde viene el jaguar, ese felino de gran tamaño, considerado la pantera americana? He ahí otra historia, una de esas interesantes anécdotas que colorean marcas y logotipos.



Cuentan que en la empresa Swallow Sidecar Company (SS), todos estaban enamorados de esos autos deportivos, y uno de los ejecutivos, Bill Rankin, propuso a William Lyons «bautizar» al nuevo modelo con el nombre de un animal fuerte, veloz y nervioso, pues así era «el carácter y la morfología» del SS90.

Se presentó a Lyons un nutrido abanico de nombres de animales y señalan que desde el primer momento se decidió por el jaguar. Probablemente se pensó que Lyons (León en inglés) escogería al Rey de la Selva, por ser su apellido, pero la cosa no fue así y seguramente los primeros sorprendidos fueron sus propios empleados.

Lo cierto es que Lyons seleccionó a la conocida pantera americana (jaguar) como el animal que representaría su deportivo descapotable. Y no sería un jaguar cualquiera, él mismo dio instrucciones para que fuera un «jaguar leaper», o sea: jaguar saltando. No obstante, dicen que cuando le dieron la figurilla, que ya estaba esculpida en madera, Lyons hizo arreglos de forma que fuera lo más real posible.

Esa figura, que originalmente se había escogido para nombrar un hermoso modelo, terminó por ser el nombre y logotipo de la centenaria marca de origen británico. Y para cerrar, otra curiosidad: este logo ha cambiado muy poco en los años de vida que lleva el jaguar saltando desde el capot de sus automóviles.





+MOTOR

El Puente de las Siete Millas:

Un icono de los Cayos de Florida

Por: Loriet Gómez Mejias

El Puente de las Siete Millas es una estructura icónica que ha capturado la imaginación de muchas personas y ha desempeñado un papel importante en la historia y la conectividad de la región

Los Cayos de Florida, un archipiélago pintoresco que se extiende hacia el sur de la punta de la península de Florida, albergan numerosos tesoros naturales y arquitectónicos. Uno de los puntos más destacados de esta maravillosa región es el puente de las 7 millas, también conocido como el Puente D'Vinci, una estructura icónica que conecta los Cayos a lo largo de aguas turquesas y paisajes impresionantes.

Con una longitud de aproximadamente 10,9 kilómetros, el puente de las 7 millas es una proeza de ingeniería que ha capturado la imaginación de residentes y visitantes por igual. Su nombre, si bien sugiere una distancia precisa, es en realidad una referencia poética que destaca la grandiosidad y magnificencia de esta estructura.

Forma parte de la Overseas Highway (Carretera Ultramarina), una vía que se extiende desde el continente a través de los Cayos de Florida, y que en su conjunto representa una hazaña de construcción que desafió y abrazó la naturaleza inigualable de la región.

Construido a principios del siglo XX, el puente de las 7 millas ha resistido el paso del tiempo y los embates de la naturaleza, convirtiéndose así en un símbolo perdurable de la conexión humana con el entorno marino. Este monumento a la tenacidad y al ingenio humano ha sido escenario de innumerables anécdotas y ha servido como testigo mudo del transcurso de la historia local y nacional.

Fue parte de un ferrocarril, la primera ruta de transporte sólida construida desde el sur de Florida hasta los Cayos por Henry Flagler en 1912. Es uno de los puentes más largos en existencia cuando se construyó, y es parte de la U.S. Route 1, una carretera que abarca 2,369 millas (3,813 km). Hay dos puentes en esta ubicación. El puente moderno está abierto al tráfico vehicular; el antiguo solo a peatones y ciclistas.

Después de que el ferrocarril fuera dañado por el huracán del Día del Trabajo de 1935, la línea fue vendida al gobierno de los Estados Unidos, que restauró el Puente de las Siete Millas para su uso automovilístico.

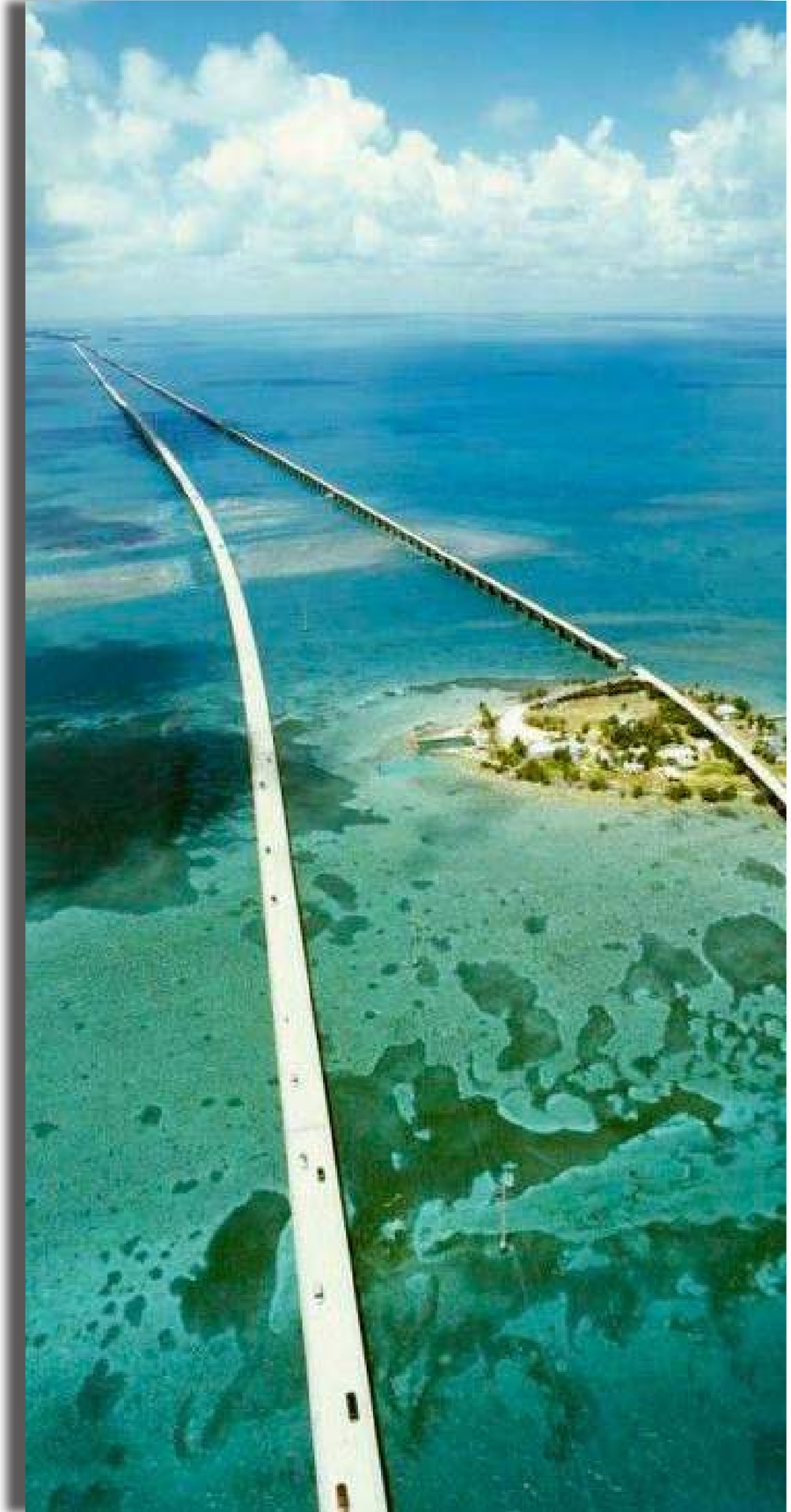


Se agregaron secciones no apoyadas en 1935 para ampliarlo para el tráfico vehicular. La pista desmontada se recicló, se pintó de blanco y se utilizó como barandas. Tenía un tramo oscilante para permitir el paso de los barcos en el Canal Moser del Waterway Intracoastal, cerca de donde el puente cruza Pigeon Key, una pequeña isla que albergaba un campo de trabajo para el ferrocarril de Flagler.

En la década de 1960, la carretera requería una reparación urgente y se diseñó el nuevo puente. La construcción del nuevo Seven Mile Bridge comenzó en 1978 y se inauguró en 1982. Este puente es más alto que el original y tiene una sección elevada para permitir que los barcos pasen por debajo. Además, es un poco más corto que el antiguo puente. El viejo puente todavía existe como un sendero muy popular para caminar y andar en bicicleta, con muelles de pesca en el camino, pero ha seguido sufriendo la exposición a los elementos.

Para mitigar los desafíos de la construcción en el mar, el puente se creó a partir de vanos de hormigón prefabricado que se construyeron fuera del sitio y se ensamblaron sobre el agua. Los nuevos ingenieros también hicieron algunos ajustes para hacer que el nuevo puente fuera más eficiente.

El puente también ha sido inmortalizado en la cultura popular a través de obras de arte, fotografías y referencias en la literatura y la música. Es un sitio emblemático que evoca una sensación de libertad y aventura para aquellos que lo cruzan. Así, pues, ha sido destacado en películas y series de televisión, como Licence to Kill, True Lies, Fast and Furious y Burn Notice.



Además, cada abril, el puente se cierra durante aproximadamente 2,5 horas el sábado por la mañana para la carrera del Puente de las Siete Millas, que conmemora el proyecto de reconstrucción del puente de las Keys. El evento comenzó en 1982 para conmemorar la finalización de un programa financiado federalmente que reemplazó las vigas que el magnate del petróleo Henry Flagler construyó a principios de los años 1900 para servir como base para su Ferrocarril Transoceánico.

El viaje a través del puente de las 7 millas es una experiencia que cautiva los sentidos. A medida que se avanza sobre las aguas cristalinas y el horizonte se expande, se tiene la sensación de estar inmerso en un sueño tropical. Los colores del océano y el cielo se funden en un abrazo etéreo.

Debido a su importancia histórica y estructural, el Puente de las Siete Millas ha sido objeto de esfuerzos continuos de preservación y mantenimiento. Las autoridades locales y organizaciones de conservación han trabajado para garantizar la integridad del puente y su importancia como patrimonio cultural.

En el futuro, se prevén proyectos de restauración y modernización para garantizar la seguridad y la viabilidad a largo plazo del puente, al tiempo que se conserva su belleza y legado histórico.





Todos los autos taxis de Austria serán eléctricos

Por: Willy Hierro Allen

El panorama del taxi austriaco está cambiando con la tecnología Matrix Charging. El pasado otoño ya había 66 e-taxis operando con 60 puntos de recarga. A fines de este año (2024), solamente e-taxis rodarán en Austria

A inicios de 2023, el 99 % de los autos que daban servicio de taxis eran propulsados con diésel, cosa que preocupaba al Gobierno local. De poco sirvieron las subvenciones de 8000 euros que comenzaron en 2016, y se extendieron por tres años, para arrancar la reconversión. En realidad no había suficiente oferta de modelos entonces. Sin embargo, ahora que la hay, el escollo principal estaba en los puntos de recarga para los taxis eléctricos.

La solución más innovadora para la recarga, en las paradas de taxis, es una casera, no artesanal. La presentaron dos empresas austriacas con sede en la ciudad de Graz: Magna, que producía automóviles de combustión de diferentes marcas y hoy giró 180 grados a la electro-movilidad; y AVL, una empresa referente en la medición de contaminantes y en los estudios de combustión que aplican a la mayoría de los fabricantes automotores. La tecnología es de la empresa easylink/Keba y se llama Matrix Charging.

Olvida los cables y las largas esperas para recargar. El taxi eléctrico solo necesita posicionarse sobre el pad de la recarga y, presionando un botón, desde la parte inferior del auto baja un pedúnculo que cierra el circuito y se inicia la recarga de la batería. El taxista no tiene que bajarse del vehículo. A la recarga no la afecta ni la lluvia ni la nieve. Esta tecnología obliga a la transformación del vehículo, como sucede en la recarga inductiva, pero no se necesita estacionar de manera milimétrica sobre el punto de recarga para obtener la máxima eficiencia.

La tecnología Matrix Charging no solo es eficiente, sino que también se ha diseñado para ser discreta en espacios públicos, sin necesidad de armarios o columnas sobre el suelo, los puntos de carga se integran perfectamente en el entorno urbano. Este sistema es compatible con dos de los modelos más populares: Volkswagen ID.4 y Hyundai IONIQ 5.



Con una eficiencia del 99 % y un costo de fabricación mucho más bajo que otros sistemas de carga, la nueva tecnología Matrix Charging es la elección inteligente, opina Herbert Kasser, funcionario del Ministerio Federal para la Acción Climática, el Medio Ambiente, Energía, la Movilidad, Innovación y Tecnología de Austria.

Según sus creadores, el sistema proporciona recargas a 22 kW en alterna o a 50 kW en continua. La potencia puede duplicarse en los autos dotados de sistemas eléctricos a 800 voltios, hasta los 100 kW. La placa de recarga soporta un peso de 2500 kg y está enterrada en el asfalto para quedar rasante.

A lo largo de este año 2024, más un centenar de taxis realizarán pruebas y validarán el sistema para los e-Taxi. Sus creadores declaran tener un coste muy bajo si se compara con otros sistemas inductivos y que su mecanismo de recarga se puede adaptar al 90 % de los modelos eléctricos actuales.

Este gran proyecto es posible gracias a la colaboración de múltiples socios austriacos, entre los que se encuentran las cámaras económicas de Viena y Estiria, Wien Energie, Energie Graz y muchos otros. Además, cuenta con el apoyo financiero del Fondo de Clima y Energía. A partir de 2025, solo se permitirán vehículos sin emisiones como taxis en Austria.





Por: Willy Hierro Allen

Cuando llegaron los faros de xenón, parecían las mejores luces del mundo. Y aparecieron los faros con tecnología LED ¡un nuevo mundo de luz! Ahora, los faros Láser nos ofrecen una capacidad de iluminación casi insuperable

Faros Láser
para autos y motos

Desde los coches de caballos alumbrados por un candil, a los automóviles de 6V con bombillos, pasó más tiempo que el trascurrido tras la habilitación de mi auto con nuevas luces LED, a la actual aparición de los faros Láser para motocicletas, automóviles o cualquier otro vehículo de transporte. El sistema de iluminación va cambiando, para mejor, una vez más.

Los fabricantes de vehículos de transporte, en su constante afán de hacer de la conducción una actividad segura y confortable, han ido incorporando diferentes tipos de iluminación en sus modelos más recientes y, así, lograr que el sistema de alumbrado sea de seguridad activa, muy eficiente. A eso llamamos desarrollo.

La primera noticia de las luces Láser para motocicletas fue en 2016. La moto BMW K 1600 GTL, un concept exhibido en el Consumer Electronics Show (CES), de Las Vegas, Estados Unidos, las tenía instaladas. Antes se habías estrenado en los automóviles BMW serie 7 y en el deportivo i8. En la moto fue una gran novedad.

Los faros de luz láser no sólo generan una luz especialmente brillante y de un blanco puro, sino que también obtienen un haz de luz que llega hasta 600 m, que es más del doble de lo que dan los faros convencionales. Además, la tecnología láser tiene una vida útil muy larga, producto de su construcción compacta, robusta y de bajo mantenimiento.

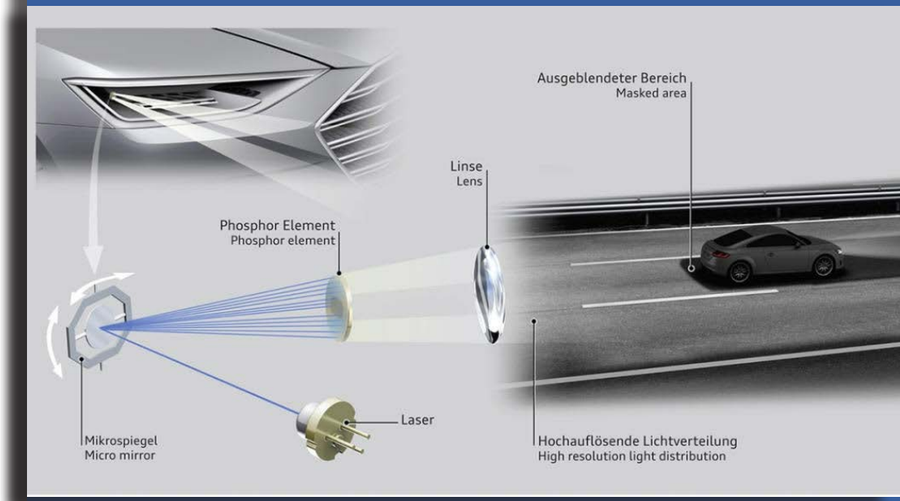


¿Cómo es un faro de luz Láser?

El faro láser consiste en un conjunto de diodos (unos 37 diodos LED), muy pequeños (8-10 veces más pequeño que un diodo normal), que consiguen que el haz de luz que emite sea casi puntiforme (un punto) y de tamaño no superior a unas milésimas de milímetros. Emite luz con un brillo cuatro veces superior a un LED convencional.

Como dije, su alcance de iluminación es unos 600 m de distancia, el que comparado con lámparas halógenas, cuyo alcance es de alrededor de 100 m, el Láser es muy superior. Las luces Láser no emiten calor y la propagación de la luz, se realiza mediante lentes especiales que proyectan la luz casi en línea recta.





Hay que destacar que los diodos láser emiten luz monocromática que, a la vista del ojo humano, se percibe de color azul, lo cual no es eficaz para los vehículos. Por lo tanto, del faro sale luz blanca debido a que, antes de que el rayo láser llegue al faro, atraviesa una placa de material cerámico y con refrigeración, que es alimentada con fósforo, consigue que se produzca luz blanca.

Este tipo de proyección de luz, unido a un sistema de cámaras y sensores, de conjunto, hace que el propio vehículo vaya adaptando su haz de luz a las condiciones de la conducción y de la carretera, sin necesidad de andar cambiando de luces de cruce a largas o de luces largas a las de cruce y, de esta manera, el conductor viaja más tranquilo.

Tal vez uno de los inconvenientes de este sistema de iluminación Láser es, todavía, su alto costo. Es de suponer que, más temprano que tarde, este alto precio disminuya a medida que la tecnología se desarrolle. El precio actual, instalado de forma opcional, es de unos 4 500 euros. La tecnología láser es el futuro aunque, por ahora, solo algunos modelos le incorporan grupos ópticos láser de forma opcional.

TRANSPORTE OCCIDENTE

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

FABRICACIÓN DE
FURGONES PERSONALIZADOS
CAJAS DE SEGURIDAD
PRESILLAS PARA PRESILLADORAS

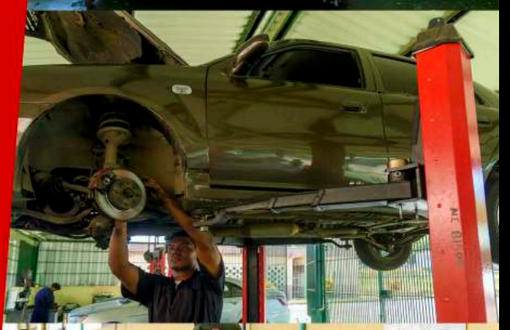
ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS

MANTENIMIENTO
FURGONES, GAZELLA, UAZ Y GEELY

REPARACIÓN GENERAL
CAMIONES, AUTOS RURALES Y CAMIONETAS









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

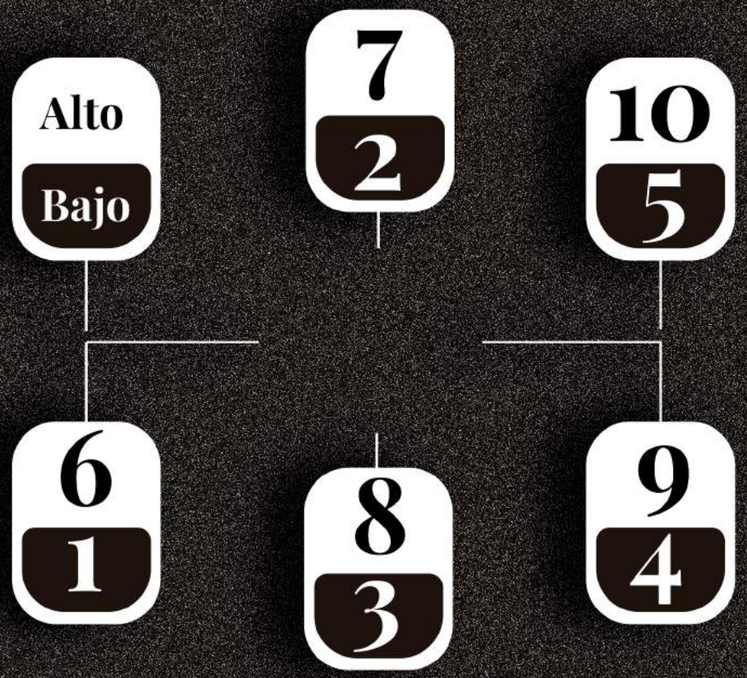


La nueva Sprinter construida para usted

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

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.

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



10 Tips para el cuidado de la caja de velocidades de tu vehículo

Por: Loriet Gómez Mejias

7 No pises el pedal de embrague durante largos periodos de tiempo: Mantener el pie sobre el pedal de embrague mientras se espera en un semáforo, por ejemplo, puede provocar un mayor desgaste en los componentes de la caja de cambios y disminuir su vida útil.

2 No cambies a marchas demasiado bajas: Cambiar a marchas demasiado bajas sobrecarga el motor y la caja de cambios, lo que puede causar daños. Trata de cambiar a la marcha adecuada para la velocidad que estás conduciendo.

10 No dejes la mano apoyada en la palanca de cambios: Muchas personas tienen el hábito de dejar la mano en la palanca de cambios mientras conducen. Esto puede provocar un mayor desgaste en los componentes de la caja de cambios, ya que se está ejerciendo una presión constante sobre ellos.

5 Apaga el motor antes de cambiar a marcha atrás: Es importante apagar el motor antes de cambiar a marcha atrás, ya que esto reduce el riesgo de dañar la caja de cambios.

6 Realiza el cambio de marchas de forma suave y gradual: Evita brusquedades y acelerones repentinos. De esta manera, se evita desgastar prematuramente los componentes de la caja de cambios.

1 No uses el embrague para frenar: Frenar utilizando el embrague es una mala práctica que puede dañar la caja de cambios. En lugar de eso, utiliza los frenos del coche.

8 Evita reducir de golpe las marchas: Si es necesario reducir la velocidad, lo recomendable es hacerlo de forma progresiva y ordenada, al mismo tiempo que se pisa ligeramente el pedal del embrague.

3 No fuerces la palanca de cambios: Es importante cambiar de marcha suavemente y no forzar la palanca de cambios. Forzar la palanca puede dañar la caja de cambios y el sistema de transmisión.

9 No aceleres demasiado antes de cambiar de marcha: Subir demasiado las revoluciones del motor antes de realizar el cambio de marchas puede provocar un mayor desgaste en la caja de cambios.

4 Realiza un mantenimiento regular: Para mantener la caja de cambios en buen estado, es importante realizar un mantenimiento regular. Esto generalmente implica cambiar el aceite de la caja de cambios en los intervalos recomendados por el fabricante.

Mayte Díaz Guerra:

Saber conducir brinda mucha independencia a la mujer

Por: Yuri Muñoz



La Habana. – Para una mujer, disponer hoy de un auto en Cuba, brinda mucha independencia, libertad y emancipación, debido al tiempo que puede ahorrar en la transportación y las facilidades económicas que proporciona, expresó en esta capital orgullosa la conductora Mayte Díaz Guerra.

A pesar de que en la Mayor de las Antillas se desarrollan múltiples acciones que propician la promoción de la mujer a todas las labores ocupacionales y aún proliferan muchos prejuicios de género, no cabe dudas de que su incorporación a tareas antes vedadas para ellas ha crecido enormemente. En el caso de la transportación, se ha caracterizado porque la mayoría de su fuerza laboral está compuesta por hombres, aunque es válido reconocer la efectividad de las medidas concretas emprendidas poco a poco para revertir esa situación en el país. De acuerdo con fuentes del Ministerio de Transporte de Cuba (Mitrans), mientras en América Latina y el Caribe solo el dos por ciento de la fuerza laboral vinculada al transporte estatal son mujeres, en la Isla las féminas representan la cuarta parte del sector, a raíz de la creación de eventos de género y círculos de interés por esa cartera.

En el Mitrans, las féminas ocupan más de la mitad de los cargos técnicos y más de cuatro mil poseen licencia para manejar automóviles, cifra que ha ido creciendo dado el interés que ponen para incorporarse a esta tarea y a otras como los triciclos eléctricos ecológicos y los Cocotaxis. Al respecto, un caso muy práctico y sumamente palpable ha sido el de Díaz Guerra, quien con apenas 21 años de edad aprendió a conducir en la Escuela de Educación Vial y Conducción de La Habana (Tramos), donde pasó el curso teórico y práctico para poder disponer de la licencia que le permitiera sentarse detrás de un timón.

En la plantilla del *Grupo Excelencias* como Cajera, Gestora de cobros y al frente de las cuentas bancarias de varias agencias de viajes, rememora su pronta decisión de aprender a manejar a pesar de ser todavía una estudiante, de los prejuicios existentes en el país, de que en su casa existía el automóvil de su padre, y de su escasa solvencia. Gracias al padre pudo pasar la escuela de automovilismo del municipio Plaza de la Revolución, ubicada en Calzada, entre H e I, en el Vedado, donde muy pronto contó con la autorización que le abrió las puertas a esa exclusiva experiencia, que siempre quiso y adoró tener.

No tuve dificultades para aprender porque siempre me gustó y soñé con tener la posibilidad de manejar un auto; incluso, durante los estudios, mi profesor Lázaro me felicitaba siempre porque era de los alumnos más avanzados que tenía y constantemente me congratulaba por la manera y rapidez con que yo asimilaba los conocimientos. Me encantaba sentarme diariamente al auto, y por eso, asimilé muy rápido las enseñanzas".

Cuando comencé a manejar, pensé para mí que esa experiencia era muy novedosa y positiva, aunque a mis amistades y vecinos no les guste, pues las personas se asombraban cuando veían a una mujer jovencita como yo manejando un automóvil, en esa época. Al pasar del tiempo, recuerda que contrajo matrimonio y su esposo "poseía un auto Lada 1600 y a pesar de que mi padre me quiso dar el Renault de 1988 que tenía, yo lo rechacé, pues yo ya poseía la licencia de conducción y podía manejar el de mi marido, con el que nos compartíamos las carreras, y a diario, nos turnábamos al frente".

Unos años más tarde, en 2016, adquirió en Panamá una motocicleta eléctrica, que se deterioró en apenas dos años, y tuvo la necesidad de vender inmediatamente, no obstante, en 2023, logró comprar otra, marca Excalibur, con la que alternaba el auto junto a su esposo. Resalta también que se vio en la obligación de sacar la licencia de moto con la cual pudo además conducir a sus dos hijos y aunque amaba trasladarse en ella, elegía hacerlo en el automóvil, el cual prefiere enormemente, debido no solo al peligro que representa andar con muchachos y bultos en este tipo de transporte.

Igualmente, manifiesta que tuvo la obligación de aprender de mecánica y aunque confirma que las mujeres tienen sus habilidades cuando se siente atrapada por alguna dificultad en el carro o por el tiempo, se busca un especialista que pueda arreglar el problema que presente el auto. Sobre la importancia de tener la posibilidad como mujer de hoy poder conducir, valora que le "encanta manejar y siento un placer enorme cuando logro sentarme al volante para trasladarme de un lugar a otro, ya que tiene muchas ventajas pues permite ahorrar tiempo y recursos, y no soy como otras que prefieren que las lleven", significó candorosa esta cubanita de 42 años.



Stellantis potencia Pro One para liderar el sector comercial

Stellantis pugna por ser líder del sector comercial. Su amplia gama incluye importantes marcas con motores de combustión interna, eléctricos con baterías, de celda de hidrógeno y variantes con extensor de autonomía

Por: Willy Hierro Allen



Stellantis Pro One se nombra la nueva división de negocios del potente grupo automovilístico. Pro One nace con la intención de aglutinar a los modelos comerciales de las diferentes marcas integradas en este gran conglomerado automotor y se ha propuesto el ambicioso objetivo de convertirse en líder mundial en el competido mercado de los vehículos comerciales.

Este nicho de mercado está liderado en la actualidad por Ford, seguido de Stellantis y con la nipona Toyota en la tercera posición. El gran poderío de Stellantis Pro One está en aunar la fuerza de sus seis marcas fabricantes de vehículos comerciales: Citroën, Opel/Vauxhall, Fiat Professional, RAM y Peugeot.

A día de hoy, Stellantis matricula un total de 1,6 millones de unidades de furgonetas de todos los tamaños, así como sus modelos pick-up, en todo el mundo. Ahora, para tratar de liderar este mercado, lanzará una nueva gama de furgonetas de tamaño compacto, medio y grandes, además de nuevos pick-up.

La potente ofensiva de Stellantis, pensando en sus clientes profesionales, se va a apoyar en las diez plantas instaladas en diferentes países. Un papel muy importante se ha reservado a las fábricas localizadas en la península ibérica, contando especialmente con la gallega de Vigo y la portuguesa de Mangualde.

Aspecto muy importante para impulsar esta estrategia de Stellantis con su división Pro One lo es el programa de vehículos limpios de contaminación, cero emisiones. Para ello, el fabricante va a propulsar sus nuevos modelos con la segunda generación de sistemas eléctricos, los cuales, aumentarán la autonomía de todos sus vehículos.

Además, Stellantis Pro One incluye furgonetas con pila de combustible de hidrógeno, cuya producción a gran escala empezó este año en sus plantas instaladas en Hordain (Francia) y Gliwice (Polonia), reafirmando de esta forma su compromiso con la movilidad sostenible. Pero esto no significa que renuncie al empleo de motores de gasoil, evolucionados para mejorar sus consumos y emisiones contaminantes.

Stellantis N.V.

Stellantis es un gigantesco grupo multinacional de la industria automotriz, cuya sede está en Ámsterdam, capital de los Países Bajos (antes Holanda). Fue constituido el 16 de enero de 2021 y es el resultado de una fusión de acciones, entre iguales, de los grupos ítalo-estadounidense Fiat Chrysler Automobiles y el francés Groupe PSA.

El nombre de la fusión: Stellantis, proviene del verbo latín stello que significa «brillar con estrellas». Esta sociedad mercantil neerlandesa fue creada, principalmente, para la venta de vehículos automotores, sistemas de propulsión, robótica, servicios financieros y otras tecnologías del sector automotriz.

Las marcas de automóviles que, como subsidiarias, agrupa y controla son: FIAT, Lancia, Alfa Romeo, Maserati y Abarth, de la FCA Italy; también Jeep, Chrysler, Dodge y RAM, de la FCA US; además de Peugeot, Citroën y DS, Opel y Vauxhall del Groupe PSA.

Otro de los ítems para logar los objetivos propuestos Stellantis Pro One es mejorar la vida a bordo, con interiores renovados, más confortables y con mayores elementos de ayudas a la conducción (ADAS), profundizando en la conectividad, como respuesta a la creciente demanda de los clientes en ese sentido.

Al propio tiempo, también se ha tenido en cuenta las trasformaciones que los clientes solicitan (alrededor del 50 % de los clientes requieren alguna adaptación o cambio en su nuevo vehículo comercial), para lo cual la firma tiene instalados más de 400 centros especializados en tales innovaciones repartidos por todo el mundo.

La nueva gama de vehículos comerciales de Stellantis está compuesta por tres tipos de carrocería: compacta, entre los que están el Citroën Berlingo, el Fiat Doblò, el Opel/ Vauxhall Combo y el Peugeot Partner; la media, con el Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Opel/ Vauxhall Vivaro y el Peugeot Expert; y la de tamaño grande que tiene el Citroën Jumper, Fiat Ducato, el Peugeot Boxer y el Opel/Vauxhall Movano.

A estos furgones y furgonetas hay que sumar la renovada gama del pick-up Ram, en Estados Unidos, con los nuevos Ram Pro-Master EV, que salió a finales de 2023; y el Ram 1500 REV, que se comercializará a fines de este año 2024. Estos modelos estrenan los nuevos sistemas de propulsión cero emisiones.

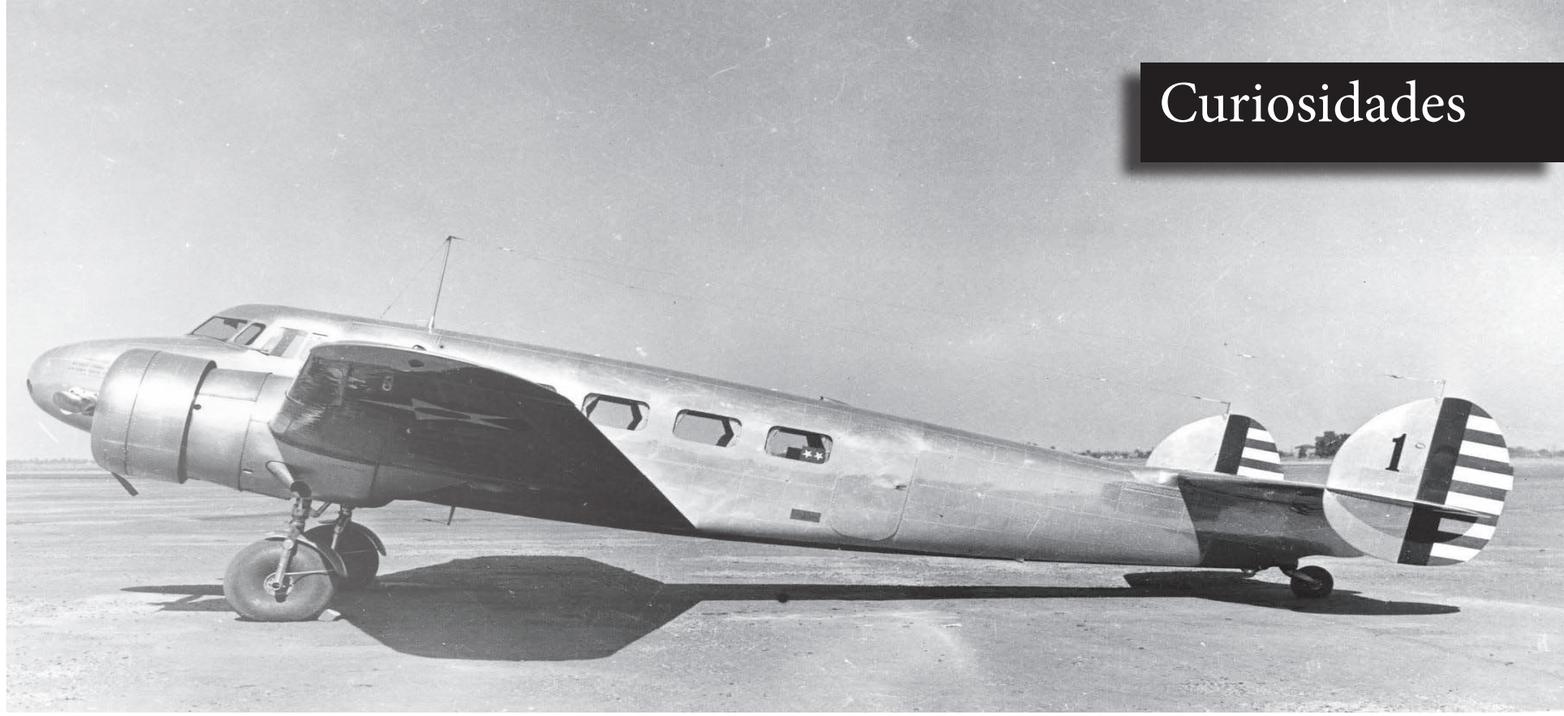
A estos furgones y furgonetas hay que sumar la renovada gama del pick-up Ram, en Estados Unidos, con los nuevos Ram Pro-Master EV, que salió a finales de 2023; y el Ram 1500 REV, que se comercializará a fines de este año 2024. Estos modelos estrenan los nuevos sistemas de propulsión cero emisiones.

El mercado de los utilitarios está en movimiento ¿Seguirá Ford de líder o Stellantis lo sacará de lo más alto del podio? ¿Y qué me dicen de Toyota, que no se detiene? Lo que sí es seguro, es el creciente interés de limpiar en medio ambiente ¿Será definitivamente el final de los combustibles o de los vehículos contaminantes?



¿Apareció el avión de Amelia?

El 2 de julio de 1937, mientras intentaba convertirse en la primera mujer aviadora en dar la vuelta al mundo, Amelia Earhart y Fred Noonan desaparecieron mientras volaban sobre el Océano Pacífico



Por: Amparo López Rego



Hace 87 años, en el Océano Pacífico, desapareció la intrépida piloto Amelia Earhart, junto a su navegante Fred Noonan, mientras volaba su Lockheed 10-E Electra.

El trágico evento es uno de los más grandes misterios de la historia de la aviación y ha sido objeto de muchas teorías, pero, tal vez ahora, gracias a la labor de un equipo de exploración de aguas profundas, la solución del enigma esté a punto de emerger.
Deep Sea Vision, con sede en Charleston, Carolina del Sur, declaró que un reciente descubrimiento en el Océano Pacífico podría resultar en el Lockheed 10-E Electra de Earhart.

Uno de los proyectos que desarrolla esta compañía exploradora es precisamente la búsqueda del avión de Amelia. Tony Romeo, piloto y ex oficial de inteligencia de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y fundador de Deep Sea Vision, ha expresado que descubrir el avión de Amelia Earhart es probablemente «lo más emocionante que haré en mi vida», y «me siento como un niño de 10 años que busca un tesoro».

El equipo de rastreo había escaneado, comenzando en septiembre pasado, casi 8400 km2 del fondo del Océano Pacífico; para ello utilizó el Hugin 6000, un dron submarino de última generación que posee el sonar más avanzado disponible y es capaz de escanear amplias franjas del lecho marino a unos 6000 m por debajo de la superficie del mar.

Como resultado de esta pesquisa, Deep Sea Vision ha encontrado imágenes que muestran un objeto en forma de avión que reposa sobre el fondo del mar, a unos 5000 m de profundidad y unos 160 km de la isla Howland, en la que, según el plan de vuelo de Earhart, debía aterrizar el Lockheed 10-E Electra para reabastecerse de combustible.

Romeo, quien forma parte del equipo de búsqueda, al que también se unieron dos de sus hermanos - igualmente pilotos- cree que la imagen del sonar puede corresponder al avión perdido y afirma que su experiencia en aviación proporcionó una nueva perspectiva en la estrategia de la investigación: «Siempre sentimos que un grupo de pilotos era el que iba a resolver esto, y no los marineros».

Ahora se impone regresar pues como el arqueólogo subacuático Andrew Pietruszka concluye, «hasta que no se eche un vistazo físico a esto, no hay forma de decir con certeza qué es».

EL PALACIO DE LOS TRENES



Es espectacular. Es la estación central ferroviaria más grande de la Unión Europea, uno de los mayores logros y uno de los más destacados símbolos del progreso que exhibe la Alemania contemporánea

Por: Amparo López Rego

«Todavía guardo una maleta en Berlín» dijo la admirada cantante y actriz Marlene Dietrich, en 1957. De primera mano puedo asegurarles que la capital alemana está repleta de razones para ser amada y nunca olvidada, con su mezcla de gente, culturas e historias, donde lo corriente y lo extravagante conviven y donde, singularmente, todo se conserva y todo se transforma. Entre las maravillas que esta asombrosa ciudad alberga, se encuentra una de las estaciones de trenes más impresionantes del mundo: la Estación Central de Ferrocarriles de Berlín, conocida en alemán como Berlin Hauptbahnhof. Esta obra maestra arquitectónica no solo sirve como un centro vital para el transporte ferroviario en Alemania, sino que también se ha convertido en un símbolo de la modernidad y la eficiencia del sistema ferroviario europeo.

HISTORIA Y DISEÑO

Fue diseñada, en 1993, por el arquitecto alemán Meinhard von Gerkan, del estudio Gerkan, Marg & Partners, quien resultó ganador del concurso para la nueva obra. Su construcción se extendió desde 1995 hasta 2006, sobre terrenos adyacentes al río Spree y en el lugar que ocupaba la estación Lehter Bahnhof -la cual se mantuvo funcionando hasta el 2002. Inaugurada el 28 de mayo de 2006, la novel estación central irrumpió en el panorama berlinés con el propósito de fusionar varias estaciones de trenes existentes en un único y concentrado foco de la actividad ferroviaria, exhibiendo un ejemplo de arquitectura actual que combina funcionalidad y estética de manera excepcional..

La Berlin Hauptbahnhof, que consigue con su diseño evidenciar un nuevo concepto de organización en este tipo de transporte, ocupa una superficie total de 430 m x 430 m, con un área central de 80 m x 80 m; existen cinco niveles en los que se distribuye la circulación ferroviaria, con una diferencia de altura de 25 m entre el nivel más alto y el más bajo; a los que se accede a través de escaleras fijas y mecánicas, además de ascensores internos y panorámicos. Los trenes regionales y aquellos de larga distancia se enlazan allí con el transporte citadino provisto por el S-Bahn (un sistema ferroviario hibrido urbano y suburbano), el metro, tranvías y autobuses.

En la estación, lo primero que atrapa la atención es su estructura abierta y transparente. Grandes ventanales permiten la entrada de luz natural, lo que crea un ambiente acogedor y luminoso en el interior, mientras que el uso de materiales modernos y líneas despejadas contribuye a la sensación de amplitud y orden.

INSTALACIONES Y SERVICIOS

La Estación Central de Berlín no es solo un lugar para abordar y desembarcar trenes, sino que también aloja una amplia gama de servicios y comodidades que obsequian a los pasajeros estancias más placenteras. Desde tiendas y restaurantes hasta servicios bancarios y oficinas de turismo, los viajeros encuentran todo lo que necesitan dentro de esta edificación, lo que incluye un amplio espacio para áreas de espera y zonas de recreación. De otra parte, la seguridad no es un problema pues toda la estación se patrulla por dos equipos de policía, una oficial, de la ciudad de Berlín, y otra privada.

CONECTIVIDAD Y SIGNIFICADO CULTURAL

La Berlin Hauptbahnhof es un nodo crucial en el sistema ferroviario europeo, que enlaza a la capital alemana con ciudades nacionales e internacionales. Aproximadamente, 1800 trenes corren diariamente desde y hacia la tan ocupada estación, moviendo alrededor de 350 000 pasajeros. Esta eficiente red de trenes de alta velocidad permite a los viajeros llegar a destinos como Múnich, Hamburgo, Ámsterdam y París en tiempo récord. La Estación Central de Berlín, por lo tanto, desempeña un papel fundamental en la movilidad y la conectividad en Europa. De otra, su ubicación estratégica, cerca de la Cancillería Federal y el Parlamento alemán, la convierte en emblema de la unidad y la historia reciente del país.

SOSTENIBILIDAD Y FUTURO

No es únicamente su funcionalidad y diseño lo que impresiona de la Estación Central de Berlín; también ha integrado principios sostenibles, de ahí que la eficiencia energética y el respeto al medio ambiente son elementos de gran importancia en el cometido de esta infraestructura. Los paneles solares del techo proveen cerca del 50 % de la energía que necesita, mientras que la luz natural que pasa por los cristales resta la necesidad de iluminación artificial en gran parte del complejo durante las horas del día. El compromiso de asegurar la continuación de sus servicios sin agotar los recursos o causar daño al medio ambiente, refleja la visión de una ciudad responsable.

La Berlin Hauptbahnhof es mucho más que un simple punto de partida y llegada. Es un testimonio de la habilidad humana para diseñar estructuras que no solo cumplen su propósito principal, sino que también se convierten en hitos culturales y arquitectónicos. Al visitar esta estación, no solo experimentamos la eficiencia del transporte ferroviario, sino que también abrazamos la rica historia y la modernidad de Berlín.



DEPORTES



Temporada 2024: Red Bull impresiona con nuevo diseño

Por: Leo Allen

En esta pre-temporada sobresalen el diseño revolucionario de Red Bull y la salida de Hamilton de Mercedes, en 2025, con rumbo a Ferrari. Veamos.



Oracle Red Bull Racing tiene seis campeonatos de constructores, donde se incluyen los dos últimos (2022 y 2023) y siete de pilotos, sumando los tres más recientes (2021, 2022 y 2023). Lleva tres años al mando de la máxima categoría del automovilismo mundial y tal parece que el team de la marca de bebidas austriaca no se cansa de ganar.

Para esta temporada 2024, el director técnico del equipo, Adrian Newey, ha vuelto a sorprender con un diseño completamente renovado, cuyos cambios más significativos se localizan en el suelo, en los pontones y en la tapa motor. Salta a la vista el morro, con un alerón delantero más corto y estrecho.

Es un nuevo morro, un tanto más grueso y con una pronunciada curva que tira hacia abajo. Además, adelantaron la entrada de los pontones hasta el límite, y también se redujo su tamaño, lo cual provoca que no caigan de una manera repentina, sino de forma bastante más sostenida. Por otro lado, un nuevo suelo deja claro que no tendrán el fondo plano.

En la tapa motor aparece una nueva protuberancia que cierra esa parte de la carrocería por completo, pero que, al mismo tiempo, permite establecer un nuevo estilo de refrigeración sin necesidad de branquias. Así, el RB20 trae un novedoso diseño revolucionario, el cual ya está dando que hablar a los especialistas.

Otra comidilla de boxes esta pre-temporada es la salida de Lewis Hamilton del equipo Mercedes, el año próximo, para formar parte de Ferrari. No es casual la salida del piloto británico de este equipo, ya que evidentemente no conseguirá con Mercedes su anhelado octavo campeonato mundial. Ya había logrado seis con Mercedes y uno, el primero, con McLaren.

Este piloto británico que acaba de cumplir 39 años (7/1/85), cuenta con un importante grupo de récords en la Fórmula 1: debutó en el GP de Australia (2007) convirtiéndose en el primer piloto negro en la Fórmula 1, además tiene la mayor cantidad de victorias, más poles, más podios, más puntos en su carrera y más vueltas lideradas, entre otros registros. Cuando ganó el Campeonato Mundial de F1 (2008), se convirtió en el piloto más joven en ganar el campeonato a la edad de 23 años y 301 días. Aunque en 2010, fue superado por Sebastian Vettel.

Hoy Hamilton comparte con el alemán Michael Schumacher la cifra de más campeonatos mundiales de Fórmula 1: siete. Cuando el argentino Juan Manuel Fangio completó cinco, en 1957, parecía que nadie podría igualarlo. No fue hasta 2002 que Schumacher logró sus cinco primeros: dos con Benetton (1994 y 1995) y otros tres con Ferrari (2000, 2001 y 2002). Pasaron 45 años con Fangio como campeón inalcanzable. El argentino falleció en 1995, a los 84 años, en el trono de campeón absoluto con sus cinco coronas. Pero Schumacher continuó ganando en 2003 y 2004, cinco en total con Ferrari, para completar los siete. En 2025 Hamilton correrá con Ferrari ¿y podrá ganar su octavo título?



ESCUDERÍAS

Escudería	País	Chasis	Motor
Oracle Red Bull Racing	Austria	RB20	Honda RBTP
Mercedes-AMG PETRONAS Fórmula One Team	Alemania	W15	Mercedes
Scudería Ferrari	Italia	SF-24	Ferrari
McLaren Fórmula 1 Team	Reino Unido	MCL38	Mercedes
Aston Martin Aramco Formula One Team	Reino Unido	AMR24	Mercedes
BWT Alphine F1 Team	Francia	A524	Renault
Williams Racing	Reino Unido	FW46	Mercedes
Visa Cash App RB Fórmula One Team	Italia	VCARB 01	Honda RBTP
Stake F1 Team Kick Sauber	Suiza	C44	Ferrari
Money Gram Haas F1 Team	EE. UU.	VF-24	Ferrari

PILOTOS

Piloto	País	No.	Escudería
Max Verstappen	Países Bajos	1	Red Bull
Sergio "Checo" Pérez	México	11	Red Bull
Lewis Hamilton	Reino Unido	44	Mercedes
George Russell	Reino Unido	63	Mercedes
Charle Leclerc	Mónaco	16	Ferrari
Carlos Sainz Jr.	España	55	Ferrari
Lando Norris	Reino Unido	4	McLaren
Oscar Piastri	Australia	81	McLaren
Fernando Alonso	España	14	Aston Martin
Lance Stroll	Canadá	18	Aston Martin
Pierre Gasly	Francia	10	Alphine
Esteban Ocon	Francia	31	Alphine
Logan Sargeant	EE. UU.	2	Williams
Alexander Albon	Tailandia	23	Williams
Daniel Ricciardo	Australia	3	RB
Yuki Tsunoda	Japón	22	RB
Guanyu Zhou	China	24	Kick Sauber
Valtteri Bottas	Finlandia	77	Kick Sauber
Kevin Magnussen	Dinamarca	20	Haas
Nico Hulkenberg	Alemania	27	Haas



El Dakar 2024

Por: Leo Allen

La 46 edición del Dakar rodó, por quinto año consecutivo, por las arenosas zonas desérticas de Arabia Saudita. Se recorrieron casi 8000 km entre el 5 y 19 de enero, en 14 etapas, con un día de descanso intermedio. En una de las etapas, de 48 horas, todos los competidores durmieron en el desierto

Este año fueron 778 competidores los que lidiaron por lograr el famoso trofeo Touareg del Dakar, entre pilotos y equipos. En total corrieron 153 automóviles, en distintas categorías; 137 motocicletas, 46 camiones, 10 quads, 80 clásicos, así como 10 vehículos del Dakar Futuro, todos ellos agrupados en cinco categorías: T1. T2, T3, T4 y T5.

Organizado por la ASO (Amaury Sport Organization) el Rally Dakar es parte del Campeonato Mundial de Rally Raid que a partir de este año, ha puesto nombre a cada categoría con el fin de ajustarse a las nomenclaturas de la FIA (Federación Mundial de Automovilismo) y la FIM (Federación Mundial de Motociclismo).

Así, la T1 se llama Ultimate y tiene los vehículos de mayor porte, la T2 es para los autos de producción: la Stock, en la T3 corre todo prototipo que sea todoterreno modificado y se llama Challenger, la T4 para los UTV y se conoce como SSV, al tiempo que en la T5 van los camiones y así mismo se llama: Camiones.

¿Cuáles fueron los ganadores de podios en el Dakar 2024?

AUTOS

El triunfo fue para la pareja española de Carlos Sainz (piloto) y Lucas Cruz (copiloto), del Team Audi Sport, en un Audi RS Q e-Tron E2, de propulsión híbrida. La segunda plaza la ocuparon Guillaume de Mévius (piloto belga) y Xavier Panseri (copiloto francés) del equipo Overdrive Racing, en el Toyota Hilux T1+, con motor V6, biturbo, de 3,5 litros. Y en tercero Sebastien Loeb (piloto francés) y Fabián Lurquin (copiloto belga), de equipo Bahrain Raid Xtreme, con un prototipo Prodrive BRX Hunter Hypercar, con motor Ford V6 de 3,5 litros.

MOTOS

El ganador ha sido el estadounidense Ricky Brabec, del equipo Monster Energy Honda, seguido por el piloto de Botswana, Ross Branch, de Hero Motosports. Es bueno recordar que Hero Moto Corp. Ltd., marca que coló su moto en el podio, es un fabricante de motocicletas y scooter indio, con sede en Nueva Delhi. Además, es el mayor productor de vehículos de dos ruedas del mundo. Y en tercer lugar, llegó el francés Adrien van Beveren, quien también es del equipo Monster Energy Honda.





QUADS

El argentino Manuel Andújar, del Team Dragón Rally Service, se alzó con la victoria final del Dakar 2024 en quads. Lo persiguió, a la distancia de unos siete minutos, el francés Alexandre Giroud, del equipo Yamaha Racing-SMX-Dragón, para alcanzar el segundo lugar del podio. Y en tercero entró, más de cuatro horas después, el piloto esloveno, Juraj Varga, del equipo Varga Motosports Team. Todos estos corredores compitieron con quads Yamaha Raptor 700.

CAMIONES

El trio de finalistas checos, formado por el piloto Martin Macík Jr., con František Tomášek y David Švanda, del Team MM Technology, lograron ganar el Dakar 2024 con el portentoso camión Iveco Power-Star y su gigantesco motor de 13 litros, seis cilindros y 24 válvulas, que tiene una potencia de 1000 CV con un par motor de 3 600 Nm. Segundo llegaron los también checos Aleš Loprais, Jaroslav Valtr Jr. y Jiří Stross, del Team Insta-Forex Loprais Praga, con el prototipo Praga. Y el tercero fue para otro camión Iveco, tripulado por el piloto neerlandés Mitchel van den Brink, su compatriota Jarno van de Pol y el competidor español Moisès Torrallardona, todos del equipo Eurol Rally Sport.

Se nos ha ido Pepe

Cuánto he leído de Pepe en estos últimos días: ayudante, mecánico, piloto, campeón, organizador, entrenador jefe, ejecutivo de la FIM Latinoamérica y todo un adalid del deporte de la velocidad sobre dos ruedas. Fue grande.



Por: Willy Hierro Allen

Me sorprendió, como sucede cuando un amigo, inesperadamente, se va. Y cada nota que leía ahora sobre él, me llevaba a un pasado que vivimos en estrecha amistad. Luego la vida nos separó, pero seguimos siempre siendo amigos. A Pepe me lo presentó Joe Montes, que igual que yo montaba una Victoria Avanti, la de él azul y blanca, la mía roja y negra.

Pepe tenía una Puch Moped rojo marrón, todas eran de 50 cc. Aunque ya debíamos habernos conocido, pues los tres estudiábamos en la HMA (año 57/58/59) pero no fue así, realmente era una escuela muy grande. Entre el montar en las motos y las novias, nos unía una pasión: las carreras. Luego se sumó otro amigo: Tony Garofalo, que andaba en una Moto Guzzi mayor que las de nosotros: tenía 73 cc.

Tony se sentía empoderado porque su moto era mayor y "debía" correr más. Hasta que una noche, tras acaloradas discusiones, probaron la Guzzi con una Victoria fantasma, preparada por otro Tony, apodado "El Clavo", que dejó atrás a la Moto Guzzi y atónitos a todos nosotros. A partir de esa noche, apostamos por la Victoria Avanti.

Pepe trajo la noticia: habrá carreras de autos y motos en la Avenida del Puerto. Con partes de mi moto y piezas sueltas, armamos una Victoria Avanti. Joe compró el carburador grande Amal de 16 mm (traía uno de 12) y Tony arregló el tubo de escape. Cuando arrancó, Pepe le puso el número 40 (que nos pintó su papá en una placa) el mismo de Rafael "El Gallego" Cabrera, corredor de autos en alza donde Pepe trabajaba.

Y nos fuimos a correr. Ni éramos conocidos ni mucho menos favoritos, ya que había muy buenas motos, preparadas por su fabricante, y corredores célebres. Sin embargo, contra todo pronóstico, ganamos esa carrera y se hizo famosa a la Victoria Avanti. Pepe y Joe escribieron a Alemania y de la fábrica mandaron planos para preparar nuestra moto.

La familia de Joe emigró y lo perdimos. Pepe compró una Victoria Avanti y creamos una escudería con dos motos, con números 40 y 2, así como dos pilotos, Pepe y yo. Y corrimos y ganamos copas y medallas. Una tarde fue Pepe a verme para decirme que correría motos mayores, iba a vender la Victoria, pero solo si yo estaba de acuerdo quien sería el dueño.

Resultó ser Rafael "El Flaco" Ferrer, quien ya era parte del grupo. Tony se convirtió en un gurú de la mecánica que terminó apodándose Macabeo. Y yo, casado y con dos hijos, me dediqué a la mecánica y monté un taller de motos. Pepe se hizo campeón en la 175 cc y otra vez la vida nos puso lado a lado: yo también correría en la 175, pero no en el mismo equipo, ahora seríamos contrarios. Fue en la actual Isla de la Juventud (antes Isla de Pinos). La moto de Pepe era una belleza casi duplicaba la velocidad de las demás. El experimentado amigo Benigno Jull (Nino), que corría también en la 175, dijo que la pelea sería entre él y yo, Pepe se iría delante. Y así fue, solo que la moto de Pepe se rompió y Nino y yo llegamos a la meta empatados. Finalmente gané por una rueda. Poco después, en San José de las Lajas, Pepe ganó y yo quede en segundo lugar.

No corrí más, dejé la mecánica y me convertí en periodista. Y volví a ver a Pepe en el karting, donde clientes de la revista que dirijo, patrocinaban las carreras y tenían equipos. Una mañana vino Pepe y me dijo: mira a quien te traigo. No lo conocí. ¡Era el Flaco Ferrer! que ya de flaco no le quedaba nada. Qué alegría, almorzamos juntos. También vino Macabeo, para ver si era cierto que aún tenía mi Victoria Avanti. Nos hicimos una foto junto a la moto, en el garage.

Entre mis amigos de Facebook está Pepe, sus aventuras, premios y hasta reconocimientos, se publicaron en nuestra revista, web y redes sociales, lo último fue una actividad en el Museo del Automóvil. Su fallecimiento me golpeó duro y no pude callar estos recuerdos nuestros, desconocidos para la mayoría, en los que Pepe fue tan modesto protagonista como yo.

Marc Márquez y las DUCATI acaparan titulares pre-campeonato 2024

Por: Leo Allen

El campeonato mundial de MotoGP 2024 se disputará en 21 carreras, con 11 equipos, 22 pilotos y 5 marcas, del 10 de marzo al 17 de noviembre. Y la comidilla en boxes son Marc Márquez y Ducati, que ya no todas son rojas.

El piloto español Marc Márquez (el pasado 17 de febrero cumplió 31 años) no es "uno más" en el motociclismo mundial hoy día. En su palmarés tiene 4 campeonato mundiales: uno en 125, otro en Moto-2 y dos en la MotoGP (2013 y 2014) con Honda. En la historia del Mundial es el cuarto piloto que ha sido campeón en tres categorías, después de Mike Hailwood, Phil Read y Valentino Rossi

A Marc no le fue bien en los últimos tiempos, entre accidentes y una moto que se fue quedando atrás, ya no contaban con él en los podios. En 2023 terminó en el lugar número 14, a 371 puntos del campeón Pecco Bagnaia. Pero este año todo cambió. El Gresini Racing MotoGP presentó, en enero, a Marc Márquez luciendo los colores de esta escudería. El Gresini Racing fue fundado por el fallecido Fausto Gresini (1961/2021). Para su viuda y actual propietaria del equipo, Nadia Padovani, contar con los hermanos Márquez (Marc y Alex) es una oportunidad única para que su equipo luche, en 2024, por el título de MotoGP y, de paso, atraer a más patrocinadores a su escudería.

Cuentan que tras los descalabros de 2023, Marc pensó dejar Honda por un equipo privado (hay siete escuderías privadas en el mundial de MotoGP) y su representante contactó con Gresini, sin embargo el acuerdo con Honda era hasta 2024… Resueltos los problemas legales con los japoneses, Marc se incorporó a la escudería italiana. Y empezaron los comentarios cuando la nueva Ducati número 93 salió a la pista, para pruebas, con Marc Márquez al timón. Dicen que Dani Pedrosa hizo muecas (lo cual negó el experimentado piloto) y Enea Bastianini, del Ducati Lenovo Team (equipo oficial de la fábrica italiana), dijo que: "ya se puede ver que él es más rápido que nosotros en varios sitios".

Ahora bien, si Marc Márquez preocupa los pilotos, las Ducati aventajan al resto de las marcas, otra vez, este año. Ducati tiene su team oficial con el actual campeón, "Pecco" Bagnaia, y su compañero Enea Bastianini (lugar número 15 en 2023) y, además, tres de los siete equipos privados corren con Ducati. Y créalo: el team oficial de Ducati no ganó el campeonato 2023. Su piloto fue campeón, pero no su equipo. Ganó una de las escuderías privadas, la Prima Pramac Racing. No nos precipitemos, aún no hay nada claro, solo les traje comentarios y titulares, apreciaciones y… veremos que sucede. Hay que esperar a que comience el campeonato.



PILOTOS

País	Piloto	Número	Moto
Italia	Francesco "Pecco" Bagnaia	1	Ducati Desmosedici GP24
Italia	Enea Bastianini	23	Ducati Desmosedici GP24
España	Maverick Viñales	12	Aprilia RS GP
España	Aleix Espargaró	41	Aprilia RS GP
Italia	Luca Marini	10	HondaRC213V
España	Joan Mir	36	HondaRC213V
Sudáfrica	Brad Binder	33	KTM RC 16
Australia	Jack Miller	43	KTM RC 16
Italia	Fabio Quartararo	20	Yamaha YZR M1
España	Alex Rins	42	Yamaha YZR M1
España	Raúl Fernández	25	Aprilia RS GP
Portugal	Miguel Oliveira	88	Aprilia RS GP
Italia	Franco Morbidelli	21	Ducati Desmosedici GP24
España	Jorge Martin	89	Ducati Desmosedici GP24
Italia	Fabio Di Giannantonio	49	Ducati Desmosedici GP23
Italia	Marco Bezzecchi	72	Ducati Desmosedici GP23
España	Alex Márquez	73	Ducati Desmosedici GP23
España	Marc Márquez	93	Ducati Desmosedici GP23
Francia	Johann Zarco	5	Honda RC213V
Japón	Takaaki Nakagami	30	Honda RC213V
España	Pedro Acosta	31	KTM RC 16
España	Augusto Fernández	37	KTM RC 16

EQUIPOS

Marca	Escudería	Moto
Equipos oficiales de fábrica		
Aprilia	Aprilia Racing	Aprilia RS GP
Ducati	Ducati Lenovo Team	Ducati Desmosedici GP24
Honda	Repsol Honda Team	Honda RC213V
KTM	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC 16
Yamaha	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha IZR M1
Equipos privados e independientes		
Aprilia	Trackhouse Racing MotoGP	Aprilia RS GP
Ducati	Prima Pramac Racing	Ducati Desmosedici GP24
Ducati	Pertamina Enduro VR46 Racing Team	Ducati Desmosedici GP23
Ducati	Gresini Racing MotoGP	Ducati Desmosedici GP23
Honda	LCR Honda Castrol	Honda RC213V
Honda	LCR Honda IDEMITSU	Honda RC213V
KTM	GasGas Factory Racing Tech3	KTM RC 16



Publirreportaje

MCV COMERCIAL S.A. DISTRIBUIDOR DEL GRUPO FAW

Por: Ernesto Podada Escoto

La empresa MCV Comercial S.A. que nació en 1995 como Distribuidor Autorizado del Grupo Daimler AG y por consiguiente de su marca Mercedes-Benz, ha ido incluyendo otras importantes líneas y sus fabricantes a su portafolio, consiguiendo satisfacer las más exigentes demandas de sus clientes.

Ahora amplía aún más su gama de productos y opciones como Distribuidor del gigante asiático FAW (First Automobile Works). Se trata de uno de los seis grandes fabricantes de automóviles de China. Se funda en 1953 iniciando con la fabricación de vehículos comerciales. En 1988, Chrysler le vendió a FAW buena parte de la maquinaria de producción, así como la licencia de diseño de su motor gasolina de 2.2 litros de cilindrada. En 1991 se unió a Volkswagen y comenzó a enfocarse en la fabricación de automóviles. Desde entonces, se han formalizado acuerdos con otras marcas extranjeras, como Toyota y Mazda. En 2004, sus ventas de vehículos superaron el millón de unidades. Hoy sus producciones sobrepasan los 4 millones de unidades anuales. En Latinoamérica ha estado presente fundamentalmente en México, Chile, Perú y Bolivia. En general ha tenido clientes en más de 80 países.

Una de las marcas de autos promovidas por FAW es Bestune (anteriormente conocida como Besturn) que inició producciones en el 2006 con plataforma de Ford y propulsiones Mazda y Volkswagen. En 2021 estaba presente en más de 30 países de todo el mundo.

Entre los múltiples modelos de Bestune se encuentran los de la Serie T, (entre ellos el T 55 y el T 77), así como la Serie E (Eléctricos) con el NAT. Estos 3 modelos de vehículos estarán disponibles, para su comercialización en Cuba, a través de MCV Comercial S.A. (ahora como Distribuidor del Grupo FAW) a partir de este año 2024. Veamos algunas de las características técnicas de estos 3 autos.



Los modelos T 55 y T 77 son SUV Compactos con una longitud total de 4,43 metros el primero y de 4,52 metros el segundo, ambos con 5 puertas, una atractiva curva en el diseño y una parrilla delantera en forma de gotas de lluvia. En el interior de estos coches destaca un cuadro de instrumentos a color de 7 pulgadas y una pantalla central de 12,3 pulgadas para infoentretenimiento. El corazón de ambos es un motor de gasolina de 1,5 litros, turboalimentado con una potencia máxima de 169 CV y 258 Nm de par acompañado de una caja automática DCT de 7 velocidades. Estos autos comparten además una dirección eléctricamente asistida, un techo panorámico y volante multifuncional, así como muchas de las opcionales de confort y seguridad que pueden aparecer en un auto de lujo.

La versión eléctrica NAT se trata de un monovolumen de 4,45 metros equipado con un bloque que desarrolla 136 CV de potencia y 300 Nm de par, esto combinado con una caja automática y tracción en el eje delantero. La batería es de fosfato de hierro y litio, y tiene 55 KWh con lo que se asegura una autonomía de unos 350-400 km. Puede alcanzar una velocidad máxima de 150 Km/hora. Posee una puerta lateral derecha deslizante lo que amplía el acceso a las plazas traseras.

Sin dudas, con estos novedosos productos, MCV Comercial S.A. amplía su variedad de ofertas para las líneas SUV y eléctricos, asegurando su acostumbrado servicio de post-venta y brindando nuevas opciones para sus clientes con atractivos precios.









EVENTOS



Alianza de Clubes de Amores

Por: Lupe Fuentes Macías

El pasado domingo 11 de febrero y como antesala del Día del Amor y la Amistad, 7 novias vestidas de blanco sentadas en motos eléctricas desfilaron por las calles acompañadas de una gran y excelentemente organizada, caravana de motos engalanadas que partieron desde la calle 3ra. y G en El Vedado hasta el Centro Cultural La Cecilia en el municipio Playa. Una jornada ideal para reunir a los 12 clubes que integran la Alianza.(1)

El Ave María de Schubert en las voz de los cuatro tenores cubanos, Habana Boys, marcó la entrada de las novias al recinto siendo recibidas por los 7 novios (2), iniciándose así la ceremonia matrimonial. Cada paso fue concebido al detalle, los más pequeñines esparciendo pétalos de rosas, la aceptación de uno al otro, el intercambio de los anillos, el brindis con las copas en las manos entrelazadas, que fueron secundados por los aplausos de centenares de personas entre familiares y amigos.

El primer baile, con la icónica canción de amor Can´t Help Falling in Love, interpretada por Elvis Presley (3), remontó el recuerdo a la decada de los 50. Por supuesto, que la música mexicana ya se ha convertido en expresión obligada y los Mariachi Coloso Monterrey consiguieron un gigantesco coro entre todos los participantes. Y, qué emoción cuando se comunicaron por video llamada con Oscar Núñez, expresidente del Club de Motos Eléctricas.

Es indudable y además, meritorio, que Alianza de Clubes es una gran familia. Para cualquiera de los asistentes que no formamos parte de estos Clubes, recibimos y sentimos una cordialidad generalizada, alegría en cada uno de los rostros, satisfacción de las parejas y sus familiares. Una organización impecable, sobre todo, mucha educación y amor.



Quiero terminar este artículo con las palabras de Michel Collado, comunicador de Alianza de Clubes, expuestas en la página de Facebook de esta organización:

Lo que para algunos puede ser una experiencia, en la Alianza De Clubes lo hemos convertido en un estilo de vida. Ayudar, crear conciencia, brindar amor, colaborar y promover una vida positiva son nuestra meta en cada rodada.

¿Quiénes ganaron el sorteo ExM/18?

La premiación del sorteo ExM/18 (Excelencias del Motor/18 aniversario) se llevó a cabo en el café cocert-restaurant Gato Tuerto, del Vedado, esa bella instalación recreativa con vista al Malecón habanero. Y reunidos allí, colaboradores, ganadoras y ExM, se efectuó la esperada premiación.

Las premiadas recibieron de Hermanos CID Productos Lácteos, una caja de helado de chocolate a Yulien Vaillant, y una tanqueta de Yogurt de fresa a Nancy Pérez. Además a ambas se le entregaron un galón de pintura (a escoger el color preferido) de la Mypime MFR vida a color. El lácteo lo dio María Karla Oropesa, y la pintura fue entregada por Greter Reyes, quienes son community manager en sus respectivas empresas.

Asimismo, Yulien y Nancy recibieron de la tienda automotriz Actiwao, tres espray (cada una): uno para limpiar partes y piezas, otro de lubricante de cadena y un tercero para limpiar carburadores. La Cooperativa Taxi Rutero 1, obsequió a las triunfadoras un calendario 2024, al tiempo que, por su parte, ExM premió, a cada una, con una recarga de móvil. Este sorteo se realizó a través de la red social Instagran de ExM.

En esta entrega de premios colaboraron Los Portales - Ciego Montero y el café concert-restaurant Gato Tuerto. Y estuvieron presentes también, por ExM, Sergei Montalvo Aróstegui, community manager, Goitybell Hierro Caveda, coordinadora y Willy Hierro Allen, editor jefe.





Fotos: Serguei Montalvo Anóstegui



Excelencias del Motor fortalece alianza entre clientes

Por: Pablo Rafael Fuentes

Fortalecer alianzas entre clientes enaltece las misiones de proyectos sociales. Una máxima que distinguió el intercambio que sostuvo Excelencias del Motor con sus proveedores el pasado viernes 16 de febrero.

Entre risas, cantos y bailes transcurrió la velada donde se presentó la edición 102 de la revista, y los presentes conocieron de la gestión editorial de un colectivo que por 18 años ha mantenido la sistematicidad de publicaciones bimestrales.

Willy Hierro Allen, uno de los fundadores de la revista Excelencias del Motor, al reseñar el trabajo realizado durante estos años, recordó las primeras ediciones impresas, presentadas en la XXIV Feria Internacional de Turismo de La Habana (2006).

Igualmente destacó la misión editorial de la revista que en la actualidad destaca por la diversidad temática en productos de Motor.

Al calor de los 18 años, Excelencias del Motor, cuenta además con su sitio web www.excelenciasdelmotor.com que en cada jornada renueva sus publicaciones con impacto y repercusión en redes sociales.

En la actualidad y atendiendo a las estadísticas, hoy nos prefiere un público amplio de diversas nacionalidades entre las que resaltan: España, México, Cuba, Argentina y Colombia, que llegan a nosotros en busca de historias, curiosidades, y eventos relacionados con el fascinante mundo del Motor.

Desde nuestra casa editora el reconocimiento para nuestros clientes, entre ellos: MFR Vida a color, Servicios Generales de Automoción, Wenchi Grupo, La Fábrica, Taller Barrios, y Ta Tamanía. Y el agradecimiento a colaboradores sistemáticos como Los Portales-Ciego Montero, Hermanos CID, y los Tres Chinitos.



Fotos: Abdel Alejandro González Pérez

Guía de servicios



Taxi COOPERATIVA 1 RUTERO

La mejor manera de llegar a su destino



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

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 vehiculo, 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)

www.tdea93.com


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


ACTIWAO
TIENDA AUTOMOTRIZ
Castrol
GTX
(+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 especialiado en clima
+53 5284 4546 / +53 5429 4954
Calle 6, entre 100 y 7.ª, Boyeros.
Disgnósticos / 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.

KMILO

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. S.U.R.L.

Mercedes-Benz BMW Audi

FAMILIA HERO SERIGRAFÍA

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



Osvaldo Hernández Naranjo

email: osva3cu@gmail.com

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

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

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

MIPYME
Servicios Generales de Automoción S.R.L

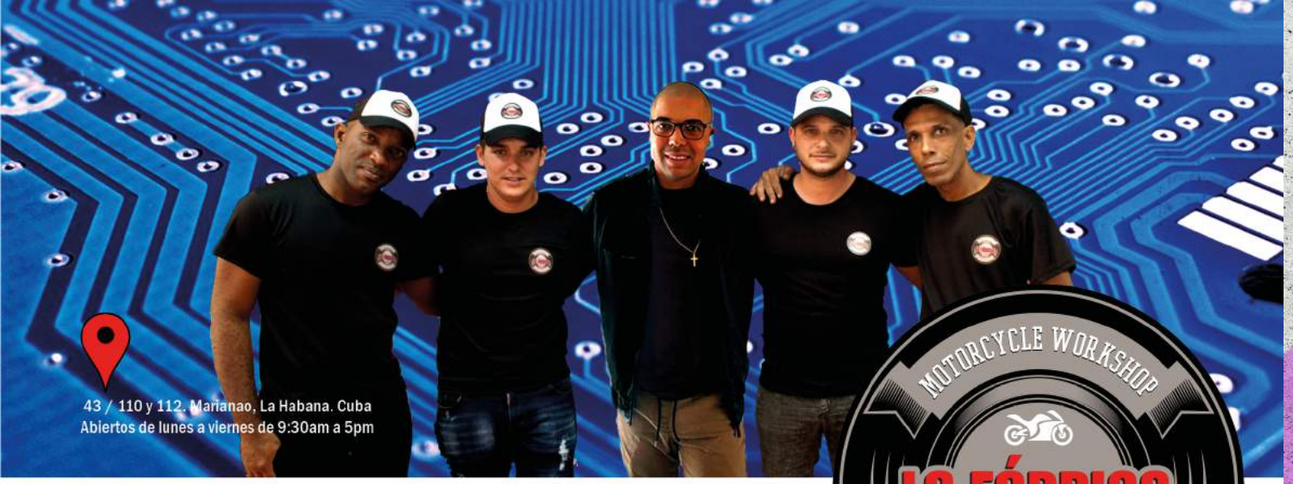
SERVICIOS GENERALES AUTOMOCIÓN S.R.L



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



MOTORCYCLE WORKSHOP

LA FÁBRICA

since 2020

LO BUENO NO SALE BARATO



MOTORES

- Defectación
- Mantenimiento
- Barnizado
- Sustitución de sensores
- Cambio de imanes permanentes
- Defectación de imantacion
- Sustitución de rodamientos y retenes



CAJA REGULADORA

- Instalación y reparación de electricidad
- Montaje, reparación, calibración y configuración de cajas reguladoras
- Reprogramación o sustitución de microcontroladores
- Remplazo de postes de cajas Votol para mejorar la conductividad
- Cambio de rango de trabajo a diferentes voltajes
- Desbloqueo de corriente para cajas Votol
- Autoaprendizaje para cajas Votol



OTROS SERVICIOS

- Montaje de baterías
- Montaje y configuración de GPS en tiempo real
- Montaje de sistema de alarmas
- Montaje de convertidoras dc-dc 72v - 12v (caja de luces)
- Montaje de accesorios led, luces led de asistencia, indicadores intermitentes, flasher 12v, neblineros y neones.
- Montaje de pizarras digitales con configuración
- Montaje de la dirección de scooter en caja de bolas
- Sustitución de rodamientos delanteros

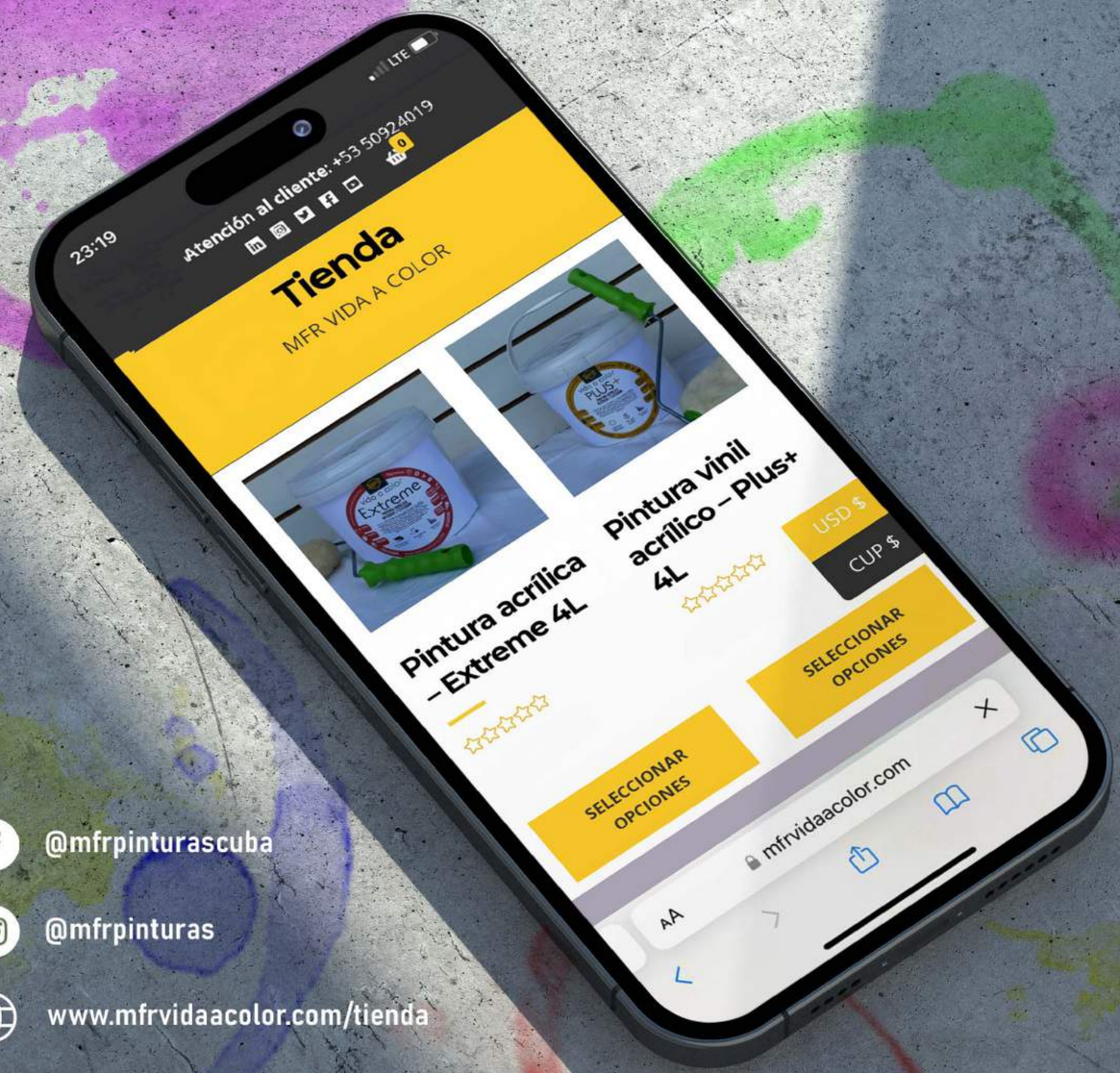
La Fabrica

+53 533 627
+53 015 664

la_fabrica537

Productores y comercializadores de pinturas, barniz e impermeabilizante

Compras en Cuba desde el exterior



@mfrpinturascuba

@mfrpinturas

www.mfrvidaacolor.com/tienda

marketing@mfrvidaacolor.com

+53 50924019

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

MFR®

KARAOKE BAR BAR

Entrada GRATIS

24 h



CONTACTAMOS CON

Salón Climatizdo, Portal, Terraza, Casa de Vinos-Licorera-Reservado,

calle10, e/ 3ra y 5ta, Miramar, Playa

+53 720 24408

Los 3 chinitos

@3chinitos-official

18 años
Excelencias del motor

FITL 2024

La Habana, Cuba

Punto de encuentro comercial para los profesionales del Transporte y la Logística. Creando alianzas para el desarrollo y la sostenibilidad del transporte en Cuba.

3-5Abril

FERIA INTERNACIONAL DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA



CONTACTOS

HAVANATOUR
eventos@havanatour.cu

PALCO
maylenaportal@palco.cu
+53 7230 1128

MITRANS
fitl@nc.mitrans.gob.cu

Cuba MITRANS PALCO havanatur