

EXCELENCIAS DEL MOTOR

• AÑO 20 •
Nº 111

www.excelenciasdelmotor.com

edición bimestral



08 | **FERRARI ELETTRICA: ASÍ NACE
EL PRIMER FERRARI 100% ELÉCTRICO QUE
REDEFINE EL FUTURO DEL CAVALLINO**

14 | **KOVE 450 R, UNA SÚPERSPORT CHINA**

24 | **AIRBUS PROYECTA UN AVIÓN ENORME**

30 | **¿QUIÉNES CONSTRUYERON LOS
TRANVÍAS HABANEROS?**

36 | **BENAVIDES GANA EL DAKAR
EMPUJADO POR UN SUEÑO CON MESSI**

44 | **XIX RALLY DE REGULARIDAD COPA CASTROL**

51 | **¿UNA RUTA POLAR DE LA SEDA?**



60105



8 424094 1186006



20
ANIVERSARIO

EXCELENCIAS DEL MOTOR

*Dos décadas
cambiando de marcha,
pero con la misma
pasión por el destino*

excelenciasdelmotor 
@exclmotor 
excelenciasdelmotor 
excelenciasdelmotorcuba 
(+53) 72057284 
www.excelenciasdelmotor.com 



RECORRER LA ISLA CON TAXIS - CUBA



LA EXPERIENCIA MÁS COMPLETA

Humboldt No. 9, entre Marina y Hospital, Centro Habana, La Habana, Cuba
☎ +53 7 7873 5703 / 05 🌐 www.taxiscuba.cu 📧 comercial@taxiscuba.cu


Taxis-Cuba-Empresarial

@TaxisCuba




@empresataxiscuba

Empresa Taxis-Cuba

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

EDITORIA EJECUTIVA

LORIET GÓMEZ MEJIAS

ARTE Y DISEÑO

LYUDIS CONTRERAS ABREU

EDITOR WEB

PABLO RAFAEL FUENTES

WEB MASTER

IVÁN GUTIÉRREZ DEL TORO

COMMUNITY MANAGER

SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI

COMERCIAL

YARIMA PUPO FONSECA

YENISEY PÉREZ PÉREZ

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 Méxi-

co, 54720, Tel: +52(55) 5871 4034, teléfono celular: +52 (044) 5523 160511, e-mail: alejandrang@

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: Raísa

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 Loar-

que, Bloque I, C. 7207 Tegucigalpa. Tel: +504 2267354, celular: +504 99287571, e-mail: kari28@

hotmail.com RUSIA: Irina Kuznetsova Berkutova, e-mail: irene90_08@mail.ru BRASIL: Emanuela

Fernandes Franco, Florianópolis 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 Is-

idro 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: Ma-riella 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.excelenciastavel.com
www.tucadhu.org

SUMARIO

06 JEWELS OF THE OCEAN: EL RENACIMIENTO DEL LUJO CONTEMPORÁNEO EN EL CORAZÓN DEL CARIBE

AUTOS

08 FERRARI ELETTRICA: ASÍ NACE EL PRIMER FERRARI 100% ELÉCTRICO QUE REDEFINE EL FUTURO DEL CAVALLINO

10 KIA SPORTAGE X-PRO PRESTIGE AWD 2026, TOPE DE GAMA ESPECTACULAR

12 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT / GT 1300 JUNIOR / 1750 GT VELOCE: EL ARTE ITALIANO SOBRE RUEDAS



KIA SPORTAGE X-PRO

MOTOS

14 KOVE 450 R, UNA SÚPERSPORT CHINA

16 LA VERGE TS PRO 2026 REESCRIBE LAS REGLAS DEL JUEGO ELÉCTRICO

18 INDIAN CHIEF, LA ICÓNICA “MOTO INSIGNIA” DE LA MARCA ESTADOUNIDENSE



VERGE TS PRO 2026

CARGA Y PASAJE

20 FREIGHTLINER CASCADIA DE QUINTA GENERACIÓN: EFICIENCIA Y TECNOLOGÍA AL MANDO DE LA CARRETERA

22 UN NUEVO PROYECTO FERROVIARIO EN LAS ARENAS

23 PRELUDE FLNG: LA EPOPEYA DEL GIGANTE QUE QUISO REINVENTAR EL GAS EN ALTA MAR

24 AIRBUS PROYECTA UN AVIÓN ENORME



AIRBUS A390

HISTORIA

26 MEMORIAS DEL MOTOR

28 EL PRIMER AUTOMÓVIL OFICIAL DE UN PRESIDENTE: EL ORIGEN DE UNA TRADICIÓN QUE CAMBIÓ LA MOVILIDAD DEL PODER

30 ¿QUIÉNES CONSTRUYERON LOS TRANVÍAS HABANEROS?



PANHARD
ET LEVASSOR

DEPORTE

32 NORRIS: CAMPEÓN QUE APAGÓ LOS MOTORES DE UN RÉCORD

34 CALENDARIO FÓRMULA 1 2026

35 CALENDARIO MOTOGP 2026

36 BENAVIDES GANA EL DAKAR EMPUJADO POR UN SUEÑO CON MESSI

FÓRMULA 1. EQUIPO
MCLAREN



EVENTOS

38 FIHAV 2025

42 LA ALIANZA DE CLUBES DE MOTOS ELÉCTRICAS FORTALECE SU IMPACTO EN LA HABANA

44 XIX RALLY DE REGULARIDAD COPA CASTROL

FORD A



+MOTOR

46 COMO SI EL TIEMPO NO HUBIESE PASADO

48 GMC FUTURLINER: EL FUTURO SOBRE RUEDAS

48 ¿UNA RUTA POLAR DE LA SEDA?

GMC FUTURLINER





FOTOS: DANIELA MARÍA GARCÍA ÁLVAREZ

Jewels of the Ocean:

El Renacimiento del Lujo Contemporáneo en el Corazón del Caribe

POR LORIET GÓMEZ MEJÍAS

EN EL PANORAMA DEL DISEÑO CUBANO ACTUAL, DONDE LA RESILIENCIA SUELE SER LA PROTAGONISTA, EMERGE UNA PROPUESTA QUE HA DECIDIDO HABLAR EL LENGUAJE DE LA SOFISTICACIÓN Y EL MAR: JEWELS OF THE OCEAN

Lo que comenzó como un sueño de estética romántica ha evolucionado hasta convertirse en un referente de la joyería boutique, redefiniendo lo que significa el lujo en la mayor de las Antillas.

El ADN de Jewels of the Ocean ha experimentado una transformación fascinante. Tras una etapa de lanzamiento signada por lo comercial, la marca hoy abraza una estética depurada y minimalista.

«La inspiración oceánica sigue siendo nuestro corazón, pero ahora la interpretamos desde la madurez del diseño, con un enfoque más minimalista y atemporal».

Esta evolución se traduce en líneas limpias y volúmenes equilibrados, donde la textura es la verdadera protagonista. Ya no se trata solo de representar el mar, sino de evocar su fuerza y su calma a través de piezas atemporales.

Para elevar el valor artístico de sus colecciones, la marca ha trascendido la plata S925, integrando elementos que narran historias: perlas naturales y nácar trabajados de forma artesanal; piedras semipreciosas como amatistas y topacios; baños en oro estratégicos que aportan contrastes de alta gama; elementos orgánicos marinos sometidos a tratamientos técnicos avanzados.

¿Cómo reconocer un «Jewels of the Ocean» sin ver el logo? La respuesta está en la piel del metal. La marca ha logrado un equilibrio único entre la delicadeza femenina y la fuerza estructural. Sus rasgos distintivos incluyen texturas fluidas que imitan el movimiento de las olas; acabados híbridos, donde el brillo del pulido convive con la sobriedad de las zonas satinadas; y formas orgánicas estilizadas, como estrellas de mar y conchas que abandonan lo literal para volverse escultóricas.

En el taller de Jewels of the Ocean, el futuro y el pasado se dan la mano. Mientras se utilizan herramientas modernas de precisión para optimizar procesos, la orfebrería clásica (fundición y engaste manual) sigue siendo el alma de la pieza.

Aquí el artesano no es un simple ejecutor, sino un co-creador. Bajo una cultura de «detalle extremo», cada joya es sometida a rigurosos

controles de calidad que cumplen con estándares internacionales, garantizando que el diseño cubano pueda competir en cualquier vitrina del mundo.

Y es que la marca gestiona con maestría el deseo de sus clientes mediante un modelo dual: custom (diseño por encargo) para quienes buscan una conexión emocional única, y ediciones limitadas como enfoque principal de la marca, reforzando la percepción de escasez y posicionamiento premium.

A pesar de los retos logísticos actuales, Jewels of the Ocean ha demostrado una solidez empresarial envidiable. Mediante la diversificación de proveedores y una gestión anticipada de inventarios, han logrado una estabilidad que les permite proyectar su crecimiento de forma controlada.

La visión a largo plazo es ambiciosa pero clara. En 20 años, la marca aspira a ser recordada como la entidad que redefinió el lujo contemporáneo en Cuba, rescatando la rica tradición joyera de la Isla, mientras proyecta una identidad estética propia y culturalmente relevante.

Con una boutique exclusiva como núcleo y una estrategia digital de alto impacto, Jewels of the Ocean no solo vende joyas; ofrece una experiencia completa de elegancia, carácter y herencia marina.



FERRARI ELETTRICA: así nace el primer Ferrari 100 % eléctrico que redefine el futuro del Cavallino

EL FABRICANTE ITALIANO ABRE UN NUEVO CAPÍTULO CON SU MODELO MÁS AUDAZ: UN GT DE CUATRO MOTORES, MÁS DE 1000 CV Y LA BATERÍA CON MAYOR DENSIDAD ENERGÉTICA DEL MERCADO. UNA REVOLUCIÓN TÉCNICA QUE PRETENDE CONSERVAR —Y REINTERPRETAR— LA ESENCIA FERRARI

POR LORIENT GÓMEZ MEJAS

Maranello amaneció distinto aquella mañana en la que Ferrari invitó a un selecto grupo de periodistas a su nuevo «e-building», una instalación silenciosa y luminosa donde el rugido de los V12 deja paso al zumbido eléctrico de bancos de pruebas hipertecnológicos. Allí, sin dramatismos y sin el ritual habitual de revelar carrocerías, Ferrari presentó aquello que define a sus coches más que cualquier línea exterior: su corazón técnico.

Se llamará Elettrica, y será el primer Ferrari 100 % eléctrico de producción. No un prototipo, no un experimento; un coche real que llegará en 2026. Y lo hará con la ambición de demostrar que la electricidad no es un límite, sino una oportunidad para reinventar la deportividad.

La marca lo dejó claro desde el primer minuto: «Este coche es más Ferrari que eléctrico». Para sostener tal declaración, desarrolló internamente todos los componentes clave del Elettrica, desde los motores hasta la batería.

El resultado es un tren motriz quad-motor, con un motor para cada rueda, una rareza aún en la industria. La potencia total supera los 1000 CV, pero más sorprende su nivel de control: el vectorizado de par independiente en las cuatro ruedas permite ajustar, en milisegundos, cómo se mueve el coche en cada curva.

La batería merece capítulo aparte. Son 122 kWh de capacidad, organizados en 210 celdas y 15 módulos. Su densidad energética —195 Wh/kg— es la mayor registrada en un coche de producción. No es una cifra para la galería: significa más energía en menos peso y, por tanto, más agilidad.

El 85 % de la batería está totalmente integrada en el piso del vehículo, mientras que el 15 % restante se aloja bajo los asientos traseros, logrando un centro de gravedad 80 mm más bajo que un Ferrari térmico comparable. En otras palabras: este Ferrari pesa, pero manda ese peso al sitio perfecto.

A eso se suma una arquitectura de 880 V, capaz de aceptar recargas rápidas de 350 kW, lo que reduce los tiempos de carga y mejora el rendimiento sostenido.

Ferrari podría haberse justificado, haber dicho que un eléctrico «no debe compararse» con un térmico. Pero no lo hizo. En su lugar, lanzó cifras contundentes.

*0 a 100 km/h en 2,5 s
Velocidad máxima: 310 km/h
Autonomía superior a 530 km (WLTP)*

Sí: es un eléctrico que supera los 300 km/h. Una provocación tecnológica. Y el reparto de potencia también tiene personalidad:

*Eje delantero: 210 kW
Eje trasero: 620 kW*

Una configuración que reafirma la esencia Ferrari: tracción trasera cuando se puede, tracción total cuando se necesita.

Para domar semejante arsenal, el Elettrica incorpora la más avanzada suspensión activa desarrollada por la marca, derivada de su experiencia en competición e ingeniería híbrida.

El Elettrica no será un superdeportivo de dos plazas. Ferrari lo concibe como un GT de cuatro asientos, quizá el Ferrari más orientado al uso real y cotidiano de su historia moderna. No será un SUV, no será una berlina; será

una reinterpretación contemporánea del gran turismo italiano.

Curiosamente, Ferrari ha decidido revelar la tecnología antes del diseño definitivo. Un guiño claro: quieren que entendamos que este coche no existe a pesar de ser eléctrico, sino gracias a serlo.

El Elettrica no elimina motores de combustión: Ferrari ya anunció que en 2030 solo el

20 % de su gama será 100 % eléctrica. Pero este coche marca un antes y un después: es la prueba de que la marca puede evolucionar sin renunciar a su carácter.

La pregunta ya no es si puede existir un Ferrari eléctrico. La pregunta es: ¿cómo no lo hubo antes?



Kia Sportage X-Pro Prestige AWD 2026, tope de gama espectacular

EN ESTA NUEVA VERSIÓN PARA 2026, LA KIA SPORTAGE SE RENUEVA PARA HACER HONOR A SU CONDICIÓN DE MODELO DE REFERENCIA DENTRO DE LA MARCA, Y LA VERSIÓN TOPE DE GAMA, X-PRO PRESTIGE AWD, VIENE CARGADA CON ARGUMENTOS PARA ATRAER A QUIENES BUSCAN UN SUV COMPACTO CON AMBICIÓN PREMIUM. CON UNA ESTÉTICA MÁS CONTUNDENTE, TECNOLOGÍA DE VANGUARDIA Y CAPACIDADES OFF-ROAD MODERADAS, ESTA VERSIÓN ELEVA EL LISTÓN DE LA GAMA

POR JORGE
ESTENGER WONG

El paragolpes delantero adopta una reinterpretación del lenguaje «Opposites United» de Kia, con una parrilla más amplia y faros LED que incluyen iluminación diurna tipo star-map. En el interior, destaca una pantalla flotante de 12,3 in como estándar para el sistema de info-entretenimiento, compatible con Apple CarPlay y Android Auto. La ambientación del X-Pro Prestige incluye asientos de corte premium, volante y pomo revestidos, y detalles de acabado que buscan diferenciarlo del resto de la familia.

Bajo el capó del Kia Sportage X-Pro Prestige AWD 2026 encontramos un motor atmosférico de 2,5 L de cuatro cilindros que entrega 187 CV de potencia a 6100 rpm y un par motor de 241 Nm a 4000 rpm. La transmisión es automática, de 8 velocidades y la tracción es total AWD, a las cuatro ruedas. Asimismo, equipa modos de terreno como Mud, Snow y Sand, junto con neumáticos específicos de perfil todo terreno ligero. En cuanto al consumo de combustible, se estima un rendimiento combinado de aproximadamente 10,2-11,0 L/100 km.

En dimensiones, el SUV coreano, mide 4,66 m de largo y ofrece un volumen de carga de 1121 L con los asientos traseros en uso y hasta 2100 L con ellos abatidos.

El X-Pro Prestige añade elementos avanzados como control de crucero adaptativo con función stop-and-go, carga inalámbrica compatible, múltiples puertos USB-C, y sistemas de asistencia de nivel elevado. La garantía es otro de sus puntos fuertes: 5 años o 60 000 millas para la cobertura básica y hasta 10 años o 100 000 millas para el tren motriz.

En cuanto al precio, la edición X-Pro Prestige AWD arranca en un MSRP de 39 590 USD, según la fuente oficial de Kia USA, que lo hace muy atractivo en medio de un mercado sometido a tensiones increíbles.

Con esta versión, Kia demuestra que la Sportage puede ir más allá de lo puramente

urbano y compactarse hacia un perfil más sofisticado: combina estética diferenciada, tecnología de primer nivel, tracción integral y un bloque mecánico sencillo pero efectivo.

Motor / potencia	2.5 L 4 cilindros atmosférico – 187 hp @ 6.100 rpm.
Transmisión / tracción	Automática de 8 velocidades. Tracción integral AWD a las 4 ruedas.
Consumo estimado	Ciudad: 9.94 km/L - Carretera: -12.97 km/L.
Precio estimado de arranque	MSRP desde US \$39,590.
Garantía básica	5 años / 60 000 millas, según fabricante.
Espacio de carga	1121 L de carga con asientos traseros en uso.
Enfoque de la versión	SUV compacto tradicional, motor de gasolina buen equipamiento tope de gama sin electrificación fuerte.

Alfa Romeo Giulia Sprint GT / GT 1300 Junior / 1750 GT Veloce:

EL ARTE ITALIANO SOBRE RUEDAS

POR JORGE ESTENGER WONG

EL ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT Y SUS DERIVACIONES GT 1300 JUNIOR Y 1750 GT VELOCE REPRESENTAN UNA DE LAS CIMAS DEL DISEÑO Y LA INGENIERÍA ITALIANA

Aunque el proyecto nació en 1963, con el lanzamiento del Giulia Sprint GT original, su etapa de mayor evolución técnica y estilística llegó entre 1968 y 1974, con las versiones que consolidaron la leyenda.

Diseñado por Giorgetto Giugiaro para el estudio Bertone, el Giulia Sprint GT fue concebido como un coupé deportivo compacto, elegante y utilizable a diario. Alfa Romeo logró un equilibrio magistral entre estética, prestaciones y confort. Las versiones posteriores, como el GT 1300 Junior y el 1750 GT Veloce, refinaron la fórmula original con motores más modernos y un enfoque más competitivo.

El corazón de estos modelos fue el célebre motor Twin Cam de aluminio con doble árbol de levas, un símbolo de innovación en la época. El GT 1300 Junior tenía una cilindrada de 1290 cc y entregaba hasta 89 CV, mientras el 1750 GT Veloce tenía 1779 cc con 122 CV.

Ambos estaban equipados con transmisión manual de 5 velocidades y tracción trasera, ofreciendo una experiencia de conducción puramente mecánica y directa.

Por su parte, el chasis monocasco, la suspensión delantera independiente y los frenos de disco en las cuatro ruedas colocaron a Alfa Romeo por delante de muchos competidores. La dirección de cremallera brindaba precisión y respuesta inmediata, sello de los deportivos de la marca.

Gracias a todo ese «hardware», el 1750 GT Veloce alcanzaba 190 km/h y aceleraba de 0 a 100 km/h en unos 9 segundos, con un consumo medio de 10-11 L/100 km. Su comportamiento equilibrado y su sonido metálico definieron el placer de conducir «a la italiana».

Del GT 1300 Junior y el 1750 GT Veloce se produjeron unas 114 000 unidades que cimentaron el prestigio de Alfa Romeo como la «Ferrari del pueblo». Aquellas berlinettas no solo representaron el esplendor técnico de la marca, sino también su alma artística. Un eterno clásico que demuestra que la pasión puede transformarse en ingeniería.



Kove 450 R, una supersport china

POR WILL HIERRO ALLEN

DISEÑADA PARA AUTÉNTICOS MOTEROS, ESTA NAKED NO PASARÁ INADVERTIDA; ESTÁ HECHA PARA DOMINAR CADA TERRENO CON PRECISIÓN, LIGEREZA Y POTENCIA

La marca de motos china Kove, que es una de las de mayor proyección internacional, presentó en el Salón Internacional de la Motocicleta de Pekín, China, esta Kove 450 R,

modelo que representa su incursión en el segmento de las motos naked deportivas.

La Kove 450 R se perfila como una opción racing para esos entusiastas de las motocicletas que buscan un vehículo de alto rendimiento. Dotada de un motor de cuatro cilindros en línea de 443 cc que desarrolla 71 CV de potencia y un torque (par motor) de 39 Nm, resulta una motocicleta que promete.

Es evidente que este propulsor fue diseñado con propósitos deportivos, con doble árbol de levas en cabeza (DOHC) y cuatro válvulas por

cilindro, tanto así que alcanza las 13 000 rpm. Todo ello le permite cruzar la línea de los 200 km/h con relativa facilidad.

En cuanto al chasis (cuadro), es notorio el uso del aluminio, material que también incluye el basculante (tenedor trasero), elemento que se traduce no solo en peso, sino además en una buena agilidad en la conducción, así como una excelente respuesta rápida al acelerar o maniobrar. La distancia entre ejes es de 1385 mm.

La Kove 450 R viene equipada con neumáticos rin 17: 120/70 delante y 160/60 detrás.



Uno de sus puntos a favor es la posición del piloto, muy cómoda y confortable, lo cual es ideal tanto para nuevos entusiastas como para pilotos experimentados. Otro de los aspectos muy efectivos es el sistema de frenos.

El montaje axial de sendas pinzas radiales delanteras, de cuatro pistones, marca Taiko (Colove). Estas pinzas de freno trabajan sobre los dos discos delanteros de 300 mm. Ello garantiza la potencia de frenado, además que el sistema de frenos está asistido por ABS para garantizar la seguridad en las más diversas condiciones.

Y en cuanto a tecnología y comodidades, la Kove 450 R trae características avanzadas, tales como el control de tracción (TCS), un quickshifter para los cambios ascendentes y pantalla TFT, en color, que le ofrece al piloto una interfaz moderna y accesible. Súmese a ello que toda la iluminación de la motocicleta es LED, lo cual asegura una óptima visibilidad en cualquier condición.

Esta supersport china no pasará inadvertida, tiene potencial racing.



La Verge TS Pro 2026 reescribe las reglas del juego eléctrico

EN LOS TALLERES DE VERGE MOTORCYCLES, UN EQUIPO DE INGENIEROS FINLANDESES HA PASADO LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS PERFECCIONANDO LO QUE PODRÍA SER EL SALTO DEFINITIVO DE LAS MOTOCICLETAS ELÉCTRICAS AL MAINSTREAM. EL RESULTADO: LA TS PRO 2026

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

Todo comenzó en 2018 cuando un grupo de ex-ingenieros de Nokia y Tesla se reunieron en un garaje de Helsinki con una misión audaz: crear una moto eléctrica que no solo compitiera con las de combustión, sino que las superara en cada aspecto. Hoy, esa visión se materializa en la TS Pro 2026.

«Eliminamos la cadena porque era el último vestigio de la era mecánica», explica Marko Rantanen, ingeniero jefe de Verge. El resultado es un motor sin cubo que integra rotor de fibra de carbono y estator de aluminio, reduciendo el peso en un 50 % mientras mantiene los mismos 1000 Nm de par que hacían temblar a sus predecesores. La ausencia de transmisión no solo elimina el mantenimiento, sino que transforma cada aceleración en una experiencia pura y directa.

Los finlandeses entienden del invierno y de los viajes largos, por eso la TS Pro 2026 ha sido diseñada para jornadas interminables. Con una postura de 25°, un asiento a 780 mm y suspensiones Öhlins/Wilbers recalibradas tras miles de kilómetros de pruebas en las carreteras heladas de Laponia, esta moto nació para dominar cualquier terreno y clima.

«Pasamos tres inviernos probando diferentes configuraciones hasta encontrar el equilibrio perfecto entre agresividad deportiva y confort de gran turismo», relata Jukka Mäkinen, piloto de pruebas principal. «El resultado es una moto que puedes usar para ir al trabajo o para cruzar Europa sin sentir fatiga».

Y la autonomía, talón de Aquiles de las eléctricas, dejó de ser un problema. Verge ha desarrollado una batería de 20,2 kWh que no solo es

la más grande del mercado superbike, sino que redefine lo que significa libertad en dos ruedas. Con 217 millas en ciudad y la capacidad de añadir 60 millas en solo 15 minutos de carga, la TS Pro 2026 elimina la ansiedad de autonomía del vocabulario motorista.

«Puedes salir de Helsinki por la mañana, llegar a Estocolmo por la tarde, y con una parada para café estar listo para continuar hacia Oslo», celebra Laura Virtanen, directora de producto. «Eso es lo que llamamos verdadera libertad eléctrica».

Pero las cifras solo cuentan parte de la historia. Los pilotos de prueba reportan que en condiciones reales, con una conducción mixta y utilizando la regeneración inteligente, la TS Pro 2026 consistentemente supera las 193 millas de autonomía real. «Es la primera eléctrica que puedes llevar a una ruta de curvas y no preocuparte por llegar a casa», confirmó un tester anónimo durante las pruebas en los Alpes suizos.

Sentir la aceleración de la TS Pro 2026 es experimentar una distorsión del tiempo y el espacio. Los 3,5 segundos que tarda en pasar de 0 a 60 mph se convierten en una experiencia sensorial donde tu cerebro lucha por procesar la brutalidad de 1000 Nm de par aplicados instantáneamente al asfalto. No hay embrague, no hay cambios, solo una fuerza implacable que te pega al asiento y no suelta hasta que tú decidas soltar el acelerador.

La plataforma Starmatter es mucho más que un sistema de infoentretenimiento. Es

un cerebro digital que aprende de tu estilo de conducción, adapta la entrega de par según las condiciones del camino, y predictivamente optimiza el consumo de energía basándose en tu ruta habitual. Las actualizaciones OTA no solo corrigen errores, sino que desbloquean nuevas funcionalidades que hacen que tu TS Pro evolucione contigo.

FICHA TÉCNICA

Motor	Donut Motor integrado en la rueda trasera
Potencia pico	150 kW
Par máximo	1000 Nm
Batería	25,2 kWh útiles
Autonomía	Hasta 390 km (ciclo combinado)
Transmisión	Directa
Chasis	Tubular de acero con subchasis de aluminio
Suspensión delantera	Horquilla invertida WP APEX 43
Suspensión trasera	Monoamortiguador WP regulable
Frenos	Doble disco Brembo Stylema + disco trasero integrado
Neumático delantero	120/70 R17
Neumático trasero	190/55 R17
Peso	239 kg
Altura de asiento	785 mm
Capacidad de carga	150 kg
Carga rápida CC	20-80 % en 28 min
Electrónica	Visión 360°, radar, V2X, modos, ABS/TC inclinación, OTA



Indian Chief,

la icónica «moto insignia» de la marca estadounidense

NACIDA ALLÁ POR 1922, LA INDIAN CHIEF (EN ESPAÑOL JEFE INDIO), FUE EL MODELO MÁS FAMOSO DE LA INDIAN MOTORCYCLES COMPANY, UNA MARCA QUE SE NIEGA A DESAPARECER TRAS 155 AÑOS DE UNA PRESENCIA, ALGO IRREGULAR, EN EL MERCADO

POR WILLY HIERRO ALLEN

Diseñada por Charles B. Franklin, la primera Indian Chief salió en 1922 para remplazar al modelo Powerplus; sin embargo, este se mantuvo con el nombre de Standard hasta 1923. El Chief tenía características similares al modelo Scout, más pequeño, también creado por Franklin, tales como la caja de cambios atornillada al motor y la transmisión primaria mediante tren de engranajes.

Al año siguiente (1923), salió el Big Chief, provisto de un motor mayor. El Chief tenía 69 in³; mientras que el nuevo Big Chief, 74. Se promocionaba con sidecar, pero rápidamente se hizo popular entre los motociclistas (sin sidecar) quienes disfrutaban de su potencia y velocidad. Finalmente, el Chief de 69 in se discontinuó en 1928, quedando como Indian Chief el de 74.

A fines de la década del 30, Indian Motorcycles fabricó el

modelo 340-B, basado en el Chief, con sidecar y guardafangos abiertos para la guerra. El Ejército de Estados Unidos compró 3000 unidades y Francia 5000. Para 1940, todos los modelos Indian se rediseñaron y el Chief se benefició con una suspensión trasera (que no tenía) tipo émbolo. Los guardafangos se hicieron más grandes y decorativos.

Si bien la producción bélica benefició a Indian, concluida la guerra quedó sin modelos civiles para comerciar. En la postguerra se duplicó la cantidad de motos vendidas, pero Indian no está preparada para este gran mercado y no puede sacar provecho alguno. El único modelo que sobrevivió fue el Chief, que finalmente salió al mercado en 1950.

Esta nueva Indian Chief trae horquilla telescópica delante (que reemplazó la vieja horquilla de viga), un motor más poderoso: ahora con 80 in (1300 cc), que desarrolla 40 CV de potencia y alcanza fácilmente las 100 mi/h (160 km/h). Pero no logra competir en un mercado lleno de opciones de dos ruedas.

Con una economía devastada y las ventas por el suelo, Indian Motorcycles está a punto de cerrar. Sin embargo, un nuevo pedido de la Policía de New York, que quiere la Indian Chief para sus tropas motorizadas, revive la producción. Pero no es suficiente y, en 1953, tras cumplir el pedido, cierra la fábrica.

En 1999, llega la Indian Motorcycle Company of America (IMCA), empresa que fabricó motocicletas Indian Chief en California (1999-2003). Al inicio usaron clones de motores Harley-Davidson Evolution, armados por piezas, pero las versiones posteriores incorporaron el motor de la Indian Powerplus, de fabricación propia.

En 2006, Stephen Julius, gerente general de Indian Motorcycle Company, relanza la empresa y anuncia su reubicación en Carolina del Norte. Tras dos años de investigaciones del mercado americano de motocicletas, los objetivos de Indian se orientan hoy a un nicho de mercado en expansión: el de las motocicletas crucero de gran tamaño.

Para 2011 se supo que Polaris (una firma conocida por fabricar motos de nieve, quads y las motocicletas Victory) adquirió la Indian Motorcycle de acuerdo con Julius. «Polaris utilizará sus conocimientos en ingeniería, de fabricación y distribución para así completar

la misión que tomamos en el relanzamiento de la marca en 2006», señaló Stephen Julius.

Todo indica que Indian funcionará de manera independiente de Victory y de Polaris, centrándose en sus modelos clásicos.



FREIGHTLINER CASCADIA DE QUINTA GENERACIÓN:

eficiencia y tecnología al mando de la carretera

POR JORGE ESTENGER WONG

EL NUEVO FREIGHTLINER CASCADIA MARCA LA QUINTA GENERACIÓN DEL TRACTOR MÁS EMBLEMÁTICO DE LA MARCA ESTADOUNIDENSE, Y LLEGA DISPUESTO A MANTENER SU LIDERAZGO ENTRE LOS CAMIONES CLASE 8 DE NORTEAMÉRICA

Presentado a finales de 2024 y con producción en Estados Unidos a partir de 2025, este modelo renueva el concepto de eficiencia, seguridad y conectividad para las flotas modernas.

Desde su debut en 2007, el Cascadia ha sido sinónimo de confiabilidad y ahorro de combustible. En esta versión, Freightliner logra un 1,9 % más de eficiencia aerodinámica gracias a un capó

rediseñado, nuevos deflectores y un parachoques Max Aero que mejora el flujo de aire bajo el chasis. En conjunto con un chasis más ligero y materiales optimizados, el consumo se reduce y la rentabilidad por kilómetro se incrementa notablemente.

En el corazón del nuevo Cascadia laten los motores Detroit DD13 y DD15, con potencias que alcanzan los 505 CV y 1850 lb-ft de torque, combinados con la transmisión automatizada Detroit DT12. Próximamente, Freightliner ofrecerá el motor Cummins X15N de gas natural, una alternativa limpia y potente para rutas de largo recorrido.

La cabina, más silenciosa y ergonómica, ofrece tableros digitales, compatibilidad con Apple CarPlay y Android Auto, asientos calefactados y una amplia gama de configuraciones day-cab o sleeper de hasta 72 in. Todo orientado al confort del conductor y a reducir la fatiga en largas jornadas.

En materia de seguridad, el salto tecnológico es notable. El nuevo sistema Detroit Assurance 6 integra frenado autónomo de emergencia, asistencia activa de carril, detección lateral y el innovador MirrorCam System, que sustituye los espejos por cámaras con visión infrarroja. Además, la plataforma Detroit Connect permite monitoreo remoto, diagnósticos predictivos y actualizaciones OTA, elevando el estándar de conectividad en el transporte pesado.

El impacto para las flotas es claro: mayor eficiencia, menor tiempo de inactividad y más seguridad operativa. Con una red de servicio y repuestos líder en América del Norte, Freightliner apunta a mantener bajos los costos totales de propiedad.

En síntesis, el Freightliner Cascadia 2025 es mucho más que una evolución: representa el nuevo rumbo del transporte de carga, donde tecnología, aerodinámica y sostenibilidad se combinan para dominar la carretera del futuro.



FOTO: © DAIMLER TRUCK AG / EVERY EFFORT MEDIA
FOTOGRAFÍA OFICIAL DE PRENSA DEL FREIGHTLINER CASCADIA QUINTA GENERACIÓN.

EMCARGA
Empresa de Cargas por Camiones



LIDERA LAS CARGAS

SERVICIOS
a personas naturales y jurídicas

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

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

☎ + (537) 879 9018 / + (537) 879 0913

✉ leticia@emcarga.transnet.cu

**PRESTAMOS SERVICIOS
EN TODA CUBA**



UN NUEVO PROYECTO FERROVIARIO EN LAS ARENAS

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ



EL GRUPO DE LOS LLAMADOS PAÍSES DEL GOLFO HAN IDO DIVERSIFICANDO SU ACTIVIDAD ECONÓMICA HACIA SECTORES NO VINCULADOS DIRECTAMENTE A LOS HIDROCARBUROS. ARABIA SAUDITA ES UNO DE ELLOS

En la Web hemos visto en los últimos años construcciones hoteleras y de otro tipo que nos parecen ajenas a los países donde se han efectuado o se proyecta su construcción. Si citamos a Arabia Saudita pensamos en sus grandes producciones petroleras y no imaginamos que es uno de los mayores productores de vegetales de la Zona, proveyendo a otros Estados del área con tan importantes componentes de la nutrición.

En esos desarrollos ha estado presente la posibilidad real de que, en un futuro, tal vez no tan lejano, otras fuentes energéticas reduzcan la importancia de sus volúmenes actuales de producción de hidrocarburos.

Arabia Saudita está desarrollando el Puente de Tierra, conocido también como «Milagro del Desierto», un ambicioso

proyecto que pretende conectar Yeda, en el Mar Rojo, con Dammam, en Golfo, a través de Riad. El nuevo tren de alta velocidad reducirá el tiempo de viaje entre Riad y Jeddah con un trayecto de menos de cuatro horas, un contraste significativo en comparación a las 12 horas de viaje en un vehículo automotor.

La iniciativa conectará las principales ciudades del Reino y redefinirá el futuro del transporte en la zona, así como las relaciones comerciales entre las diferentes ciudades de la península arábiga. La estructura ferroviaria tendrá una longitud aproximada de 1500 km para conectar ambas ciudades. El proyecto es la piedra angular de *Saudi Vision 2030*, un marco estratégico que pretende independizar a Arabia Saudita del comercio de petróleo y desarrollar sectores como la salud, el turismo o la educación.

El Puente de Tierra toma su nombre por la imposibilidad de usar la arena del lugar en su construcción por ser extremadamente fina, casi polvo, necesitando materiales de una granulometría mayor para crear el lecho de la vía. La obra ampliará la red ferroviaria del país de 5300 km a más de 8000 km y posicionar a Arabia Saudita como un centro logístico y de transporte clave para el Golfo y las regiones aledañas.



La compañía Saudí de Ferrocarriles (SAR) es la encargada de gestionar la construcción de la red de estaciones que guiarán la ruta a lo largo de las ciudades del reino. Conectarán el Puerto Rey Abdullah con ciudades de gran importancia industrial, como Yanbu. La SAR, como propuesta de mejora moderna ferroviaria, ha encargado 15 nuevos trenes capaces de alcanzar velocidades de hasta 200 km/h. La inversión total de la obra se calcula en US\$ 7000.

A este proyecto se une el «Sueño del Desierto», que permitirá a los pasajeros disfrutar, en los 1290 km de viaje en un tren de lujo, paisajes naturales del reino, desde Riad hasta Qurayyat.

Esperemos qué otros pasos se darán en esta diversificación de la economía del Reino Hachemita.



Prelude FLNG: la epopeya del gigante que quiso reinventar el gas en alta mar

POR LORIE GOMEZ MEJIAS

POR MOMENTOS PARECE UNA NOVELA DE AVENTURAS INDUSTRIALES. EN EL INMENSO AZUL DEL NOROESTE AUSTRALIANO, DONDE EL VIENTO CORTA EL SILENCIO Y EL MAR SE CURVA HASTA CONFUNDIRSE CON EL CIELO, REPOSA PRELUDE FLNG, LA MEGAESTRUCTURA QUE PROMETIÓ CAMBIAR PARA SIEMPRE LA EXPLOTACIÓN DE GAS NATURAL

Medio kilómetro de acero, 600 000 t en operación, y una ambición técnica que rozaba lo imposible: llevar una planta de gas natural licuado directamente al yacimiento, sin necesidad de construir costosos complejos en tierra firme.

Desde sus primeros trazos, Prelude nació como un símbolo de audacia. Royal Dutch Shell convocó a un consorcio internacional para dar forma a un concepto inédito: una fábrica flotante capaz de extraer, procesar, licuar, almacenar y exportar gas desde el corazón del océano. El casco, botado en 2013, era ya un mensaje en sí mismo: más largo que cuatro campos de fútbol, tan pesado como seis portaaviones, y tan compacto que cada metro debía ser pensado como un delicado rompecabezas industrial.

La llegada de Prelude a su ubicación definitiva, en 2017, fue recibida como un hito. Para 2019, tras años de pruebas, enviaba su primer cargamento de GNL al mundo. La industria observaba con mezcla de admiración y cautela: allí, flotando sobre las olas, funcionaba la mayor planta de GNL jamás construida... sin un centímetro de tierra bajo sus cimientos.

Pero en la narrativa de los grandes desafíos técnicos, la épica nunca llega sola. Y Prelude, como si se tratara del protagonista de una novela de realismo industrial, pronto comenzó a acumular capítulos complejos.

Apagones eléctricos, fugas, incendios menores, parones prolongados: el gigante no tardó en mostrar la otra cara de la ingeniería extrema. En 2020, un corte de energía obligó a suspender operaciones durante casi un año. En 2021, un incidente con humo desencadenó otra paralización y nuevas inspecciones.

Cada stop significaba algo más que pérdidas: evidenciaba lo delicado que resulta



comprimir una planta terrestre en un espacio flotante limitado. Lo que en tierra se soluciona ampliando distancias de seguridad, aquí debía resolverse con paredes, escotillas y protocolos milimétricos.

Los técnicos que han trabajado en la estructura relatan, no sin respeto, la densidad operativa del lugar: líneas de alta presión, tanques de GNL, sistemas de licuefacción, alojamientos y áreas de trabajo... todo distribuido en una especie de ciudad industrial compacta. Un logro técnico. Un riesgo constante.

Pese a los tropiezos, el concepto FLNG continúa siendo visto como una puerta al futuro. Muchos yacimientos remotos —demasiado alejados de la costa para justificar gasoductos— solo podrían explotarse con tecnología flotante. Prelude fue el primero de su especie a gran escala, el experimento que debía demostrar que la visión era viable.

Y tal vez por eso su historia genera tanto interés: cada avance reafirma la audacia del proyecto; cada fallo recuerda los límites de la ingeniería y de la ambición energética en un mundo que exige seguridad, sostenibilidad y rentabilidad.

Hoy, Prelude sigue operando, más estable que en sus primeros años, aunque no exenta de desafíos. Para sus defensores, es un símbolo del futuro energético marino. Para sus detractores, un ejemplo de lo que ocurre cuando la innovación corre más rápido que la prudencia. Para la industria, un experimento de valor incalculable que ha obligado a repensar diseños, protocolos y expectativas para las próximas generaciones de plantas flotantes.

Entre luces y sombras, la historia de Prelude FLNG continúa escribiéndose mar adentro. Una historia de ingeniería descomunal, de riesgos y aprendizajes, de ambición y realidad. Una historia que, como toda epopeya moderna, no termina en la metalurgia o el gas, sino en el intento humano de dominar entornos imposibles.

Quizá dentro de décadas, cuando otras unidades FLNG proliferen con madurez técnica y estabilidad, se recuerde a Prelude como al pionero torpe pero valiente: aquel gigante flotante que abrió el camino hacia el futuro, incluso cuando el mar y la tecnología parecían empeñados en cerrarlo.



AIRBUS proyecta un avión enorme

TODO PARECE INDICAR QUE AIRBUS FABRICARÁ EL MODELO GIGANTE A390. EN EL ESPACIO AERONÁUTICO VUELAN PROYECTOS E IDEAS SOBRE UN AVIÓN ENORME

Como suele suceder, los sueños que viajan en los fantásticos vehículos de la imaginación han «creado» una gigantesca aeronave de pasajeros capaz de transportar a 1000 personas. Al gigante aeronáutico francés Airbus se le atribuye este ambicioso proyecto: el A390, que se perfila como el avión de pasajeros más grande del mundo.

Y si tiene dudas, le comento que además será un avión de fuselaje ancho y el primero en tener tres pisos. El Airbus A390 tendrá dos variantes. El A390-800 sería el mayor, con los tres pisos; pero habrá otro tipo más pequeño, de dos pisos, el A390-900.

Sin embargo, estas variantes aún no están finalizadas y pueden cambiar a medida que el proyecto avanza. Hasta donde se ha podido

conocer, este coloso de los cielos montará seis poderosos motores, a reacción, de Rolls Royce, y podrá volar hasta 7500 millas náuticas (más de 13 000 km) sin la necesidad de hacer escalas.

Debido a su gran tamaño, el A390 requerirá pistas de 1,2 millas (casi 2 km: 1,9 km), tanto para despegar como para aterrizar. Airbus no ha lanzado una nueva familia de aviones desde el debut del A350 hace ya más de una década, y este nuevo proyecto de un gigante de los cielos ha despertado sumo interés en el mundo aeronáutico.

«Si bien se sabe que el fabricante europeo de aviones está trabajando en cierto diseño de fuselaje estrecho (sin nombre), muchos especulan que también está preparando un nuevo

diseño de fuselaje ancho. Esta nueva familia de aviones se denominaría Airbus A390, según la nomenclatura habitual del fabricante», señaló Simple Flying.

El programa A350 de Airbus ha sido todo un éxito para la compañía, con casi 1400 pedidos y más de 650 entregas hasta la fecha. Este birreactor de fuselaje ancho (A350) es hoy el avión más famoso del fabricante europeo, que debutó en 2007.

Aunque aún no se ha confirmado la fecha de lanzamiento del A390, ya la aerolínea alemana Lufthansa anunció que será el primer cliente, el que presentará el nuevo coloso, pues ya hizo la solicitud de un avión. Por otra parte, Emirates, la aerolínea de Dubái, se convertirá en el mayor usuario del Airbus A390, con un pedido de 190 aviones.



CIEGO
MONTERO



www.losportales.cu

facebook.com/losportalescuba

[@losportalescuba](https://twitter.com/losportalescuba)

MEMORIAS DEL MOTOR

Enero

POR LORIE GÓMEZ MEJAS

Febrero



1 DE ENERO DE 1914

Entra en servicio en Estados Unidos la primera aerolínea regular del mundo, St. Petersburg-Tampa Airboat, que sirvió de prototipo para la industria aérea mundial actual.



3 DE ENERO DE 1496

En Italia, Leonardo da Vinci prueba por primera vez su máquina voladora, el Ornitóptero. Para su construcción pasó incontables horas observando el vuelo de las aves.



3 DE ENERO DE 1899

Se utiliza la palabra *automóvil* por primera vez en la revista *The New York Times*. Su primera aparición había sido 7 meses antes en la revista científica *Scientific American*, pero al ser una revista especializada el término quedó con poca proyección. La palabra se populariza por el editorial del periódico neoyorquino.

9 DE ENERO DE 1923

Se realiza el primer vuelo en autogiro de la historia. Fue construido por el ingeniero de caminos, canales y puertos, además de aviador, Juan de la Cierva. Su funcionamiento es basado en la rotación de las alas.



13 DE ENERO DE 2009

Fallece la australiana Nancy Bird-Walton, pionera de la aviación. Durante su vida fue galardonada con la Orden del Imperio Británico (OBE) en 1966, la Orden de Australia en 1990 y nombrada *Dama de la Venerable Orden de San Juan de Jerusalén*. Fue declarada por la National Trust of Australia en 1997 como una de las personalidades australianas más destacadas de la historia.



12 DE ENERO DE 1936

Del aeropuerto de Camagüey (Cuba) despegó el aviador cubano Menéndez Peláez para realizar el vuelo transatlántico La Habana-Madrid. Este hecho lo convierte en el primer aviador hispano en volar de América a Europa.



19 DE ENERO DE 1978

En Alemania el último Volkswagen Sedán deja las líneas de producción del país. Comienzan las exportaciones de este modelo, producido por Volkswagen de México, a diversos mercados europeos, con algunas diferencias respecto al modelo destinado al mercado nacional.



21 DE ENERO DE 2001

La alemana Jutta Kleinschmidt, de la escudería Mitsubishi, se convierte en la primera mujer que gana el Rally Dakar en su categoría de coches. La prueba concluyó en las playas de la capital senegalesa tras 11 000 km de recorrido.



22 DE ENERO DE 1926

El hidroavión español Plus Ultra comienza el primer vuelo sobre el Atlántico Sur. Partió del mismo lugar del que siglos atrás lo hiciera Cristóbal Colón. Argentina conserva el hidroavión en el Museo Udaondo y España exhibe una réplica visitable.



28 DE ENERO DE 1855

Se lleva a cabo el primer viaje en la locomotora *Gorgona* entre la localidad de Chagres y la Ciudad de Panamá, con lo que quedó inaugurado el primer ferrocarril transcontinental del mundo.



29 DE ENERO DE 1886

Karl Benz patenta el Benz Patent - Motorwagen, el primer automóvil con tracción por gasolina. El vehículo tenía 3 ruedas y alcanzaba una velocidad de 16 Km/h.



30 DE ENERO DE 1951

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



2 DE FEBRERO DE 1913

Es inaugurada la Grand Central Terminal, la mayor estación ferroviaria del mundo, reconocida mundialmente como un monumento importante de la ciudad de Nueva York.



12 DE FEBRERO DE 1908

Comienza la carrera automovilística alrededor del mundo, de Nueva York a París. Fue organizada por el periódico *New York Times*, y se inscribieron 6 autos: 3 franceses, 1 alemán, 1 italiano y 1 estadounidense. El ganador fue el alemán George Schuster a bordo de un Thomas Flyer representando a Estados Unidos.



16 DE FEBRERO DE 1979

Nace Valentino Rossi, piloto italiano de motociclismo. Ha ganado 9 títulos mundiales en cuatro categorías: 125cc (1997), 250cc (1999), 500cc (2001) y es hexacampeón en MotoGP (2002-2005 y 2008-2009). Ha participado en la máxima categoría, con los tres grandes equipos de motociclismo de su momento: Honda, Yamaha y Ducati, siendo desde 2013 piloto del Movistar Yamaha MotoGP.



18 DE FEBRERO DE 1898

Nace Enzo Ferrari, piloto y empresario automovilístico italiano, fundador de la Scuderia Ferrari y más tarde de la marca de automóviles que llevaría su nombre.



21 DE FEBRERO DE 1920

El argentino Raúl Pateras Pescara patenta en España el primer helicóptero con palas contrarrotativas. Fue el primer autogiro capaz de ser controlado en vuelo, a diferencias de sus antecesores que no tuvieron utilidad práctica por sufrir de vibraciones y giros descontrolados a poco de despegar.



26 DE FEBRERO DE 1974

Nace Sébastien Loeb, piloto francés de rallies. En 2011 se convirtió en el piloto más laureado de la historia del automovilismo, cuando obtuvo su octavo título mundial de rally. Ostenta el récord de títulos en el Campeonato Mundial de Rally con nueve campeonatos, los cuales obtuvo de forma consecutiva de 2004 a 2012, así como los récords de victorias en competencias de rally con setenta y ocho, de podios con ciento dieciséis y de victorias en tramos con novecientos.



5 DE FEBRERO DE 1878

Nace André Citroën, pionero de la industria automovilística e ingeniero francés, fundador de la marca Citroën en 1919. Algunas de sus innovaciones fueron el encendido eléctrico y la tracción delantera.



14 DE FEBRERO DE 1916

Nace Juan Gálvez, piloto de automovilismo argentino. Es conocido por ser el máximo campeón del Turismo Carretera con 9 campeonatos.



17 DE FEBRERO DE 1993

Nace Marc Márquez, piloto de motociclismo español que, actualmente, corre en MotoGP. Ha ganado ocho títulos del Campeonato del Mundo de Motociclismo en tres categorías diferentes: 125cc, Moto2 y seis veces en MotoGP.



18 DE FEBRERO DE 2001

Muere Dale Earnhardt en la última vuelta de las 500 millas de Daytona. Es reconocido por haber ganado 76 carreras de la NASCAR Cup Series y siete títulos. Se le asocia con el Chevrolet número 3 color negro que usó desde 1988 hasta su muerte. Su agresividad al volante le valió los apodos El Intimidador y Darth Vader.



23 DE FEBRERO DE 1893

Rudolf Diesel recibe la patente del motor diésel. Su aporte supuso enormes ventajas: motores más pequeños y más ligeros, además de que no requerían la utilización de una fuente adicional de combustible para el encendido. Los motores diésel actuales siguen basándose fundamentalmente en su invento original.



28 DE FEBRERO DE 1940

Nace Mario Andretti, piloto de automovilismo estadounidense. Ganó cuatro veces el Campeonato Nacional del USAC, y el campeonato mundial de Fórmula 1 del año 1978. Andretti es la primera y única persona en ganar las 500 Millas de Indianápolis, las 500 Millas de Daytona y Fórmula 1.

EL PRIMER AUTOMÓVIL OFICIAL DE UN PRESIDENTE:

el origen de una tradición que cambió la movilidad del poder

POR JORGE
ESTENGER WONG

LA HISTORIA DEL AUTOMÓVIL PRESIDENCIAL COMENZÓ EN FRANCIA, A FINALES DEL SIGLO XIX, CUANDO EL PAÍS VIVÍA UNA ETAPA DE ACELERADA MODERNIZACIÓN

El protagonista fue Émile Loubet, presidente de la Tercera República, quien entre 1899 y 1905 se convirtió en el primer jefe de Estado del mundo en adoptar un automóvil oficial para sus desplazamientos. Este gesto, más que una simple preferencia por la tecnología, representó un símbolo de progreso nacional y consolidó el prestigio de la industria automotriz francesa.

El vehículo utilizado fue un Panhard et Levasor, firma pionera fundada por René Panhard y Émile Levassor, considerada en aquellos años líder en ingeniería y organización industrial.

Aunque el registro exacto del chasis presidencial no ha sobrevivido, se sabe que correspondía a un modelo de potencia cercana a 16 HP, impulsado por un motor de cuatro cilindros. Este tipo de mecánica permitía alcanzar velocidades próximas a los 40 km/h, cifra notable en una época dominada por carruajes y vías aún en transición hacia el tránsito motorizado.

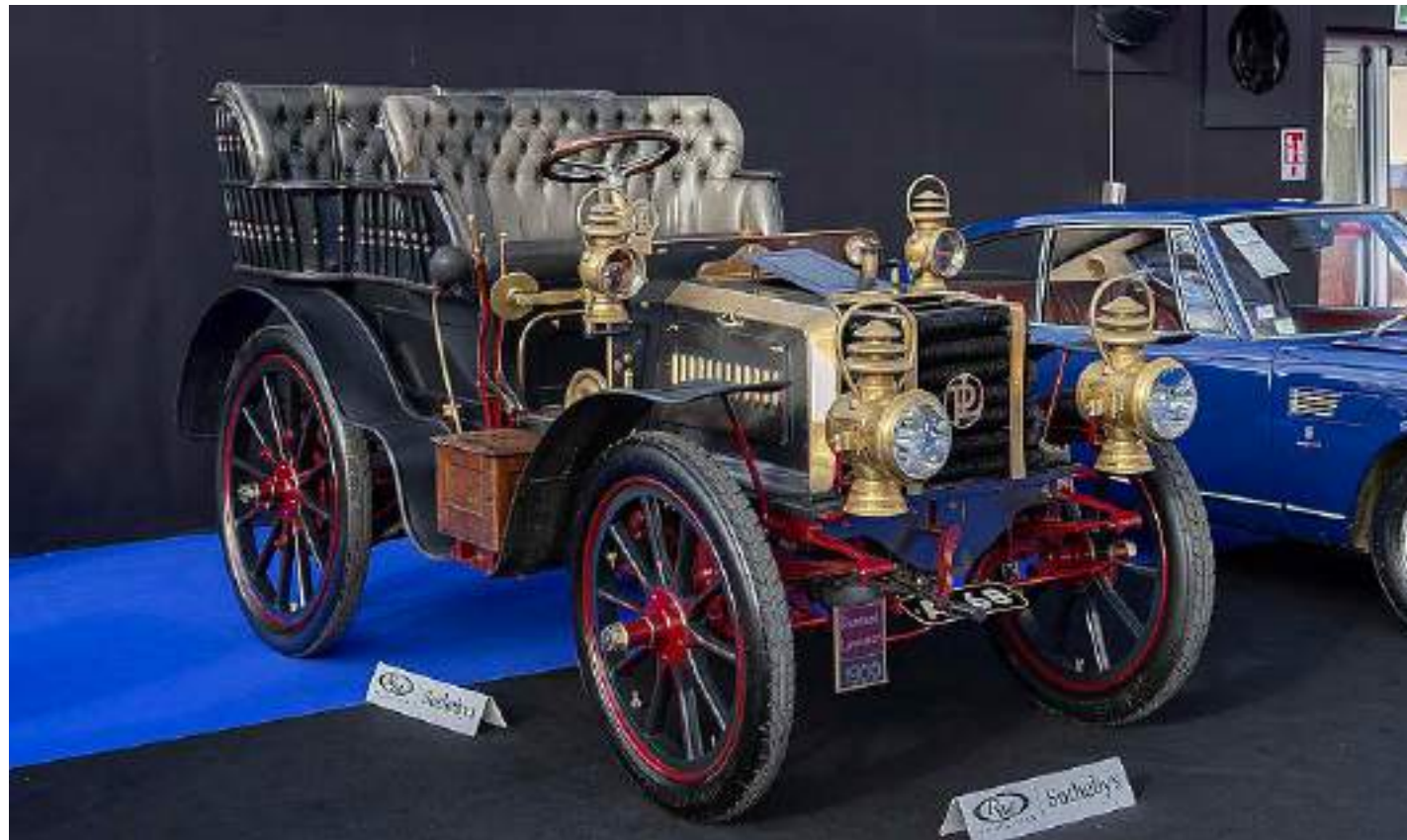
El coche presentaba una carrocería Landaulet, formato muy apreciado para funciones de Estado. Este diseño combinaba un compartimiento cerrado para el conductor con una sección trasera semicubierta, reservada para el mandatario. La tapicería de lujo, las maderas finas y la posibilidad de viajar con la capota parcialmente abierta ofrecían un equilibrio ideal entre elegancia, visibilidad pública y comodidad. Era un automóvil sobrio, distinguido y a la vez eficaz en actos ceremoniales.

El Panhard presidencial prestó servicio durante cinco años, aproximadamente, desde 1899 hasta alrededor de 1904-1905. Para entonces,

la industria automotriz evolucionaba con tanta rapidez que las administraciones públicas renovaban sus vehículos de forma frecuente. Nuevos modelos más potentes y refinados fueron integrándose al parque oficial del Estado francés, relegando los primeros automóviles a un segundo plano.

En cuanto al destino posterior del ejemplar utilizado por Loubet, la evidencia histórica es escasa. Los archivos disponibles no confirman su conservación ni su existencia actual. La hipótesis más aceptada sostiene que, como muchos vehículos tempranos, fue vendido, modificado o desguazado, en una época en la que ni el Estado ni los fabricantes consideraban estos coches como patrimonio histórico digno de preservación.

Pese a su desaparición física, aquel Panhard inauguró una tradición global: la del automóvil como emblema de representación, poder y modernidad presidencial. Su legado perdura más allá de su rastro material.



Clase A



GLA



Clase B

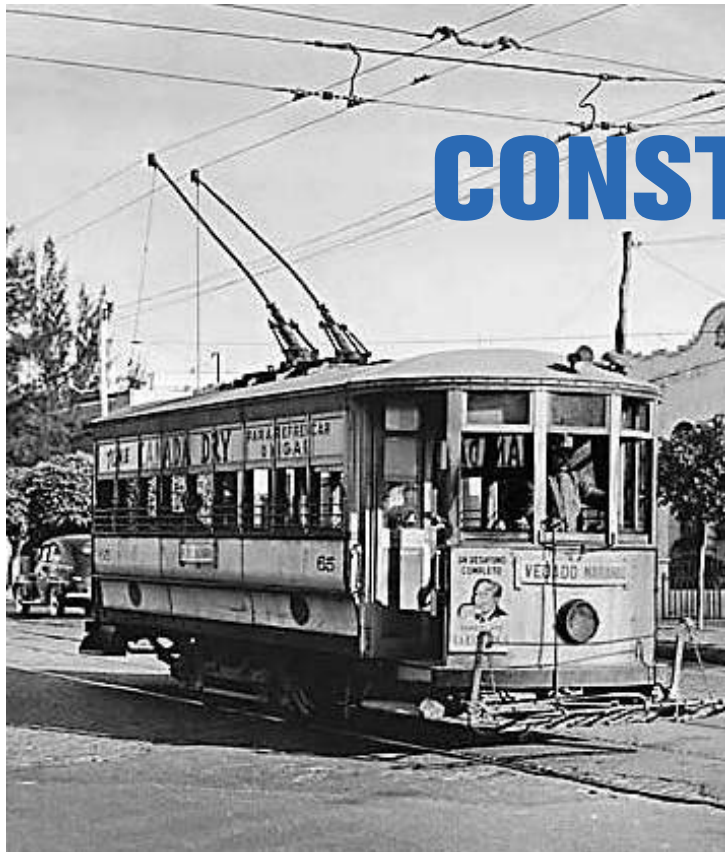
Los nuevos compactos, una opción ideal para el personal ejecutivo y una oferta excelente para la renta al turismo.

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.



¿QUIÉNES CONSTRUYERON LOS TRANVÍAS HABANEROS?

AUNQUE EXISTEN ESCRITOS ACERCA DE SU INAUGURACIÓN Y EL FIN DEL SERVICIO EN LA CAPITAL CUBANA, MUY POCO SE MENCIONA SOBRE SUS CONSTRUCTORES, PIEZA CLAVE EN LA EXISTENCIA DE ESE MEDIO QUE TANTO HA REPRESENTADO EN SU SERVICIO DE TRANSPORTE

POR ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

El 4 de abril de 1900, la naciente Havana Electric Railway Company (HERCO) cerró contrato con la Jackson & Sharp (J. & S.), de Wilmington, Delaware, Estados Unidos, los primeros 110 tranvías que inaugurarían en 1901, el servicio electrificado que sustituiría al de tracción animal existente en esos momentos. Se incluían el sistema de tracción a la General Electric y los trucks a la Mc.Guire, ambas norteamericanas.

Esta empresa, fundada en 1863 por el hojalatero y comerciante detallista Job H. Jackson y el carpintero Jakob F. Sharp, se dedicó a fines del siglo XIX y principios del XX a la construcción de carros de ferrocarril y construcción naval. Con alrededor de 1000 empleados, ya en 1880 constituía la mayor planta productora de equipos rodantes en el continente americano, hasta que llegó a tener en 1900 cerca de 1500 empleados entre la construcción de equipo rodante y astilleros.

Fue absorbida por la American Car and Foundry (ACF) en 1911, después de un leasing por diez años, concentrándose a partir de ese momento en la construcción de coches de pasajeros para la exportación. Al declinar la demanda en años posteriores, cesó la producción en 1950 y en 1952, se efectuó la venta de la J. & S. a una compañía de almacenes. Esta ACF la veremos vinculada también a la J. G. Brill y los tranvías capitalinos, tanto por la venta de trucks a la Herco para la construcción de tranvías en Cuba, como en la desaparición de estos en 1952.

La compra de los 110 carros constituyó una de las mayores órdenes por una sola vez hecha en la historia de estos equipos a escala mundial. A fines de 1901 todos arribaron a Cuba, para posibilitar así la inauguración de las primeras líneas electrificadas de la capital. Mediante la adquisición de trucks a la firma Mc.Guire y motores y mandos para la conducción de los tranvías a la General Electric, se comenzaron a fabricar en los talleres del Vedado, que ubicado en Calle Línea desde 18 hasta 20, era a la vez uno de los Paraderos de la red tranviaria.

Todos los equipos medían 10,4 m de longitud por 2,44 m de ancho y pesaban, según el modelo y el truck por usar, entre 7,7 y 9 ton. En los modelos posteriores que circularon en La Habana no se utilizó la claraboya o monitor de cristales que aparece en el techo y que podía abrirse o cerrarse para mayor circulación de aire y entrada de luz. Se comprobó en la práctica que no era indispensable dada la ventilación natural por el frente y los costados del carro y que, en caso de lluvia, con frecuencia no podía cerrarse debidamente. A partir de 1921, llevaron un techo de arco. Todos los que fueron reconstruidos a partir de esa fecha siguieron ese modelo.

Otro detalle a señalar en algunos tranvías reconstruidos es el reflector que se le adicionó al frente, en el techo. Lo usaban aquellos que en sus recorridos cruzaban por el puente de los tranvías en la Calle 11 en el Vedado hasta Marianao, dado que el farol en el centro era un simple bombillo incandescente de poca luminosidad que servía fundamentalmente para que los peatones vieran el tranvía; no para transitar por lo que actualmente es la ave. 31 en Miramar, que por aquellos tiempos reservaba el centro de la misma a estos vehículos sobre una franja de césped, sin ninguna iluminación especial a la vía.

Quienes visiten hoy en La Habana el espacio de Línea y 18 en actividades de feria, exposiciones y otras actividades artísticas o culturales, sabrán lo que representó esta restaurada instalación para el transporte de la capital.



NORRIS:

campeón que apagó los motores de un récord

En Abu Dabi, la última carrera del año, Max pasó primero, pero no festejó como hubiese deseado. Sus 421 unidades resultaron insuficientes ante un Norris que cruzó tercero, lo mínimo que necesitaba para conservar el liderazgo en la general.

El joven británico, de 26 años de edad, firmó su primer cetro mundial y le devolvió a su país la hegemonía perdida en 2021, cuando Verstappen comenzó su seguidilla de títulos.

Desde 2008 ningún piloto de la escudería McLaren se colgaba el metal dorado, cuando Lewis Hamilton ganó el primero de sus siete títulos de por vida.

Norris protagonizó una temporada de altibajos: empezó ganando la carrera de Australia, también fue rey en los codiciados grandes premios de Mónaco y Gran Bretaña, y en junio su nombre era

un imán para los focos mediáticos. Pero después tuvo algunas jornadas que lo pusieron al remolque de Verstappen y debió ir recortando diferencia en un dual meet que entregó espectáculo y rivalidad.

En definitiva, llegó a Abu Dabi con ventaja y le bastaba un lugar entre los tres primeros para consumar el éxito definitivo en un año en el que dominó en siete carreras y sumó 18 podios.

Verstappen conquistó ocho competencias y figuró entre los tres mejores en 15 de las 24 que conformaron el calendario de 2025.

La temporada de 2026 augura igualmente la misma cantidad de carreras, con 11 equipos que incluyen el debut de la nueva escudería de Cadillac y el empleo de motores más limpios, con 50 % de potencia eléctrica.

A partir del 6 de marzo vuelven las emociones de la F1, cuando levanten la bandera a cuadros en el gran premio de Australia. Velocidad, estrategia y tecnología con el pie en el acelerador de las emociones.

POSICIONES DEL CAMPEONATO DE PILOTOS

1. Lando Norris	423
2. Max Verstappen	421
3. Oscar Piastri	410
4. George Russell	319
5. Charles Leclerc	242
6. Lewis Hamilton	156
7. Kimi Antonelli	150
8. Alexander Albon	73
9. Calor Sainz	64
10. Fernando Alonso	56

POSICIONES DEL CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES

1. McLaren	833
2. Mercedes	469
3. Red Bull	451
4. Ferrari	398
5. Williams	137
6. Racing Bulls	92
7. Aston Martin	90
8. Haas	80
9. Sauber	68
10. Alpine	22

POR NORLAND ROSENDO GONZÁLEZ

DOS PUNTOS PODRÍAN PARECER NADA Y A LA VEZ UN MUNDO. POR ESA DIFERENCIA, LANDO NORRIS SE ALZÓ CON EL TÍTULO MUNDIAL DE FÓRMULA 1 (F1) EN LA TEMPORADA DE 2025, Y POR ESE MISMO MARGEN MAX VERSTAPPEN QUEDÓ IMPOSIBILITADO DE ABRAZARSE CON MICHAEL SCHUMACHER COMO LOS ÚNICOS GANADORES CINCO AÑOS SEGUIDOS





Calendario Fórmula 1 2026

POR LORIET GÓMEZ MEJÍAS

Fecha	Gran Premio	Circuito	País
8 de marzo	GP de Australia	Albert Park	Australia
15 de marzo	GP de China	Internacional de Shanghái	China
29 de marzo	GP de Japón	Suzuka	Japón
12 de abril	GP de Baréin	Internacional de Baréin	Baréin
19 de abril	GP de Arabia Saudita	Corniche de Yeda	Arabia Saudita
3 de mayo	GP de Miami	Autódromo Internacional de Miami	Estados Unidos
24 de mayo	GP de Canadá	Gilles Villeneuve	Canadá
7 de junio	GP de Mónaco	Circuito de Mónaco	Mónaco
14 de junio	GP de Barcelona-Catalunya	Barcelona-Catalunya	España
28 de junio	GP de Austria	Red Bull Ring	Austria
5 de julio	GP de Gran Bretaña	Silverstone	Reino Unido
19 de julio	GP de Bélgica	Spa-Francorchamps	Bélgica
26 de julio	GP de Hungría	Hungaroring	Hungría
23 de agosto	GP de Países Bajos	Zandvoort	Países Bajos
6 de septiembre	GP de Italia	Monza	Italia
13 de septiembre	GP de España (Madrid)	Circuito de Madrid (IFEMA)	España
26 de septiembre	GP de Azerbaiyán	Circuito Callejero de Bakú	Azerbaiyán
11 de octubre	GP de Singapur	Marina Bay	Singapur
25 de octubre	GP de Estados Unidos	Circuito de las Américas	Estados Unidos
1 de noviembre	GP de la Ciudad de México	Autódromo Hermanos Rodríguez	México
8 de noviembre	GP de São Paulo	Interlagos	Brasil
21 de noviembre	GP de Las Vegas	Circuito de Las Vegas	Estados Unidos
29 de noviembre	GP de Qatar	Internacional de Lusail	Qatar
6 de diciembre	GP de Abu Dabi Yas	Marina	Emiratos Árabes

Calendario MotoGP 2026

POR LORIET GÓMEZ MEJÍAS

Fecha	Gran Premio	Circuito	País
27 feb - 1 mar	GP Thailandia	Chang International Circuit (Buriram)	Thailandia
20-22 mar	GP Brasile	Autódromo Internacional Ayrton Senna (Goiânia)	Brasil
27-29 mar	GP América	Circuito de Las Américas (Austin)	USA
10-12 abr	GP Qatar	Circuito International Lusail	Qatar
24-26 abr	GP España	Circuito de Jerez-Ángel Nieto	España
8-10 may	GP Francia	Le Mans	Francia
15-17 may	GP Cataluña	Circuito de Barcelona-Cataluña	España
29-31 may	GP Italia	Mugello	Italia
5-7 jun	GP Hungría	Circuito Balaton Park	Hungría
19-21 jun	GP Rep. Checa	Autódromo Brno	Rep. Checa
26-28 jun	GP Holanda	Circuito TT Assen	Países Bajos
10-12 jul	GP Alemania	Sachsenring (Chemnitz)	Alemania
7-9 ago	GP Gran Bretaña	Silverstone	Reino Unido
28-30 ago	GP Aragón	MotorLand Aragón	España
11-13 sep	GP San Marino	Circuito Marco Simoncelli	Italia
18-20 sep	GP Austria	Red Bull Ring-Spielberg	Austria
2-4 oct	GP Japón	Mobility Resort Motegi	Japón
9-11 oct	GP Indonesia	Circuito Mandalika International Street	Indonesia
23-25 oct	GP Australia	Phillip Island	Australia
30 oct - 1 nov	GP Malasia	Circuito Sepang International	Malasia
13-15 nov	GP Portugal	Autódromo Internacional do Algarve	Portugal
20-22 nov	GP Valencia	uito Ricardo Tormo	España

BENAVIDES GANA EL DAKAR

EMPUJADO POR UN SUEÑO CON MESSI



EN UN FINAL MÁS PARECIDO A UNA CARRERA DE CIENTO METROS QUE A UN RALLY DE MÁS DE 5000 KM EN EL DESIERTO SAUDITA, EL ARGENTINO LUCIANO BENAVIDES GANÓ SOBRE UNA KTM EL DAKAR 2026 EN LA CATEGORÍA DE MOTOS, APENAS DOS SEGUNDOS POR DELANTE DE QUIEN AMANECIÓ EL ÚLTIMO DÍA CON MÁS OPCIONES DE ALZAR LA COPA

POR NORLAND ROSENDO GONZÁLEZ

Luciano aprovechó en la etapa 13, la del cierre, un error de navegación del hasta entonces líder en la clasificación general, el estadounidense Ricky Brabec (Honda), para hacerse con la corona en la espectacular competencia, la más dura a motor en el mundo, con tiempo total de 49:00.41 h.

El argentino soñó que Messi le había entregado el trofeo y ese amuleto simbólico guió las ruedas de su moto en las jornadas finales, hasta que logró el remate de lujo, celebrado con locura en la meta junto a familiares, equipo técnico y todo el que hasta allí fue a felicitarlo.

A sus 30 años de edad, Luciano gana por primera vez el Dakar y suma otro lauro a la vitrina familiar, donde lucen también los

triumfos de su hermano mayor Kevin, rey en las ediciones de 2020 y 2024.

Entre los automovilistas el catari Nasser Al-Attiyah conquistó su sexto Dakar y se colocó a dos del máximo ganador histórico, el francés Stéphane Peterhansel.

Casi diez minutos sacó de ventaja al español Nani Roma (a 9.42 sobre un Ford) y su éxito estuvo virtualmente decidido varias etapas antes del último día del rally.

Al volante de un Dacia, Al-Attiyah cubrió todo el trayecto en 48:56.53 h y dejó para los libros otra marca que no pasará desapercibida: él y Carlos Saiz son los únicos en colgarse el premio del Dakar con cuatro fabricantes distintos de coches.

La marca Iveco exhibió los mejores «músculos» entre los camiones al firmar

el uno-dos en la competencia. Después de alternar en el liderazgo de la general, se impuso el equipo conformado por el piloto lituano Vaidotas Zala, el navegante Paulo Fiúza (Portugal) y el mecánico Max van Grol (Países Bajos) con tiempo de 56:58.38 h.

En la puja por el título sobre los equipos más pesados, el checo Alès Loprais, acompañado en las agotadoras jornadas por David Kripal y J. Stross, necesitaron más de 20 min. que los ganadores.

La edición 48 del Rally apagó los motores, queda en el éter la música con claxon de los ganadores, mientras cada fabricante empieza a proyectar ajustes innovadores enfocados en el próximo año, cuando volverá, sobre el desierto, el espectáculo sobre ruedas del Dakar.



LA XLI FERIA INTERNACIONAL DE LA HABANA, EN EL RECINTO FERIA DE EXPOCUBA, CONTÓ CON LA PRESENCIA DE 715 COMPAÑÍAS EN REPRESENTACIÓN DE 52 PAÍSES PROVENIENTES DE TODOS LOS CONTINENTES



FOTOS: SERGEI MONTALVO
Y YENISEY PÉREZ PÉREZ



POR GABRIELA CAMILA CASTELLANOS MORA

Pese al complejo panorama internacional, la grave crisis económica interna y los daños ocasionados en las provincias orientales tras el paso del huracán Melissa, la tradicional cita comercial resultó necesaria.

La revista *Exceencias del Motor* tuvo su stand en el acostumbrado espacio del pabellón 8A y dio a conocer todo el accionar de sus clientes y amigos, entre ellos el proyecto Lola Show, una de las iniciativas culturales y de entretenimiento más vibrantes de la escena cubana.

MCV Comercial, por una movilidad sostenible



La empresa mixta MCV Comercial S.A. presentó un conjunto de equipamientos que permiten colocar estaciones de carga a partir de paneles solares, convertidores y almacenamientos de energía en función de potenciar la electromovilidad.

Salam Mousa Reyes, jefe de Marketing de MCV, comentó en exclusiva a la revista *Exceencias del Motor* que la compañía busca opciones de vehículos que no sean solamente eléctricos sino también sostenibles mediante el uso de energías renovables.

Entre las novedades de FIHAV 2025, sobresalieron autos Mercedes Benz con una amplia gama de prestaciones. Entre las expectativas de la compañía en esta gran cita comercial figuró la importancia de afianzar la confianza en MCV, empresa que va más allá de la venta de vehículos al ofrecer servicios de postventa como garantía real.

Otra de las fortalezas de la firma es su presencia en todo el territorio nacional, pues donde sea que llegue el cliente puede abastecer el coche de combustible, recargar y cambiar una pieza o componente averiado.

Actiwao S.U.R.L eleva su visibilidad empresarial en FIHAV 2025

La tienda automotriz Actiwao S.U.R.L llegó a la 41 FERIA Internacional de La Habana (FIHAV 2025) con el objetivo de mostrar los productos de su catálogo y aumentar la visibilidad dentro de los clientes tras más de dos años en el mercado.

Liset Duro Benítez, comercial de Actiwao, comentó en exclusiva al equipo de la revista *Exceencias del Motor* que como novedad trajeron consigo el nuevo camión que emplea la empresa para entregar la mercancía a domicilio.

Duro Benítez señaló que cuentan con dos tiendas, en los municipios capitalinos Playa y Cerro, y se dedican a la venta de productos para autos donde se sitúan los aceites, neumáticos, baterías, alfombras y accesorios.



Con FIHAV 2025, **Finauto** afianza su presencia en Cuba



Durante más de un cuarto de siglo, Finauto International LTD ha consolidado su presencia en Cuba, participando activamente en cada edición de la Feria Internacional de La Habana (FIHAV).

En su XLI edición, la compañía mantuvo su compromiso y participación ininterrumpida, reafirmando su sólida trayectoria en el país.

Massimo Bonanno, presidente de Finauto, comentó que trajeron consigo nuevos modelos de la marca SsangYong, actualmente KGM, con una gama muy moderna de autos 100 % coreanos y de altísima calidad.

Bonanno explicó que la empresa se dedica a la venta de carros, al suministro de sistemas de energía solar y al equipamiento de talleres.

Además, puntualizó que el sistema energético implementado por Finauto es totalmente independiente de la Unión Eléctrica de Cuba, y los autos entran al país prácticamente libres de aranceles.

MECANITEC SURL, excelencia, confianza y calidad en el mercado automotriz cubano

Más allá de un producto de calidad completo, MECANITEC SURL ofrece al cliente un servicio de excelencia, rápido y confiable, que aseguran los distingue de otras entidades similares.

Lidaisi Rodríguez Gómez, gerente de Ventas de la empresa privada en cuestión, explicó que se dedican a la comercialización de neumáticos, baterías, lubricantes y variedad de piezas y herramientas.

Dentro de su objeto social radica la contratación con el sistema empresarial donde encuentran a su mayor mercado, y para ello, ofrecen toda la documentación legal y actualizada, aseguró.

Rodríguez Gómez destacó que cuentan con una tienda física ubicada en Ave. 19 No. 7005 e/ 70 y 72, Playa, La Habana, e incorporaron también el servicio de mensajería a los diferentes municipios y provincias del país.

En comparación con el año anterior, resaltó el notable crecimiento adquirido por la mipyme al sumar nuevos clientes, e incluso, a raíz de la III Feria Internacional del Transporte, efectuada en abril de 2025.

MECANITEC SURL realiza también la extracción de contenedores y transportación de todo tipo de carga a nivel nacional, con choferes experimentados para garantizar la seguridad y eficiencia.

Cuentan con un equipo de profesionales en constante actualización de sus conocimientos y habilidades, lo que impulsa la competencia en el mercado automotriz nacional en el servicio de mantenimiento y reparación de vehículos de última generación, y en el apoyo al montaje de los productos que comercializan, extendiendo su garantía.



MFR vida a color busca nuevos horizontes en FIHAV 2025



Acercarse a clientes potenciales, elevar la visibilidad dentro del mundo empresarial y darse a conocer entre las personas naturales de la Isla formó parte de las premisas de la empresa MFR vida a color en esta XLI Feria Internacional de La Habana (FIHAV 2025).

Michel Fernández González, líder de la empresa destacó que MFR llegó a FIHAV 2025 con una cartera de productos más amplia en comparación con la edición anterior.

Fernández González resaltó que cuentan en estos momentos con el esmalte Salamanca (brillo y mate), el impermeabilizante acrílico, la línea ecológica natural interior, la línea acrílica exterior y el impermeabilizante asfáltico dentro de las ofertas.

Actualmente laboran en función de insertarse en el mundo de la sostenibilidad y de las pinturas ecológicas, y prevén para el 2026 entrar en

el Parque Tecnológico de La Habana, radicado en la Universidad de Ciencias Informáticas, señaló.

Destacó, además, que los productos de MFR se encuentran disponibles en las tiendas ARTEX desde Pinar del Río hasta Ciego de Ávila; y enfatizó en que este año lograron llegar a la más Occidental de las provincias cubanas.

MFR vida a color, radicada en el municipio artemiseño Caimito, tiene como objeto social la creación de pinturas, barnices, recubrimientos e impermeabilizantes, y aspira a expandirse hacia otros horizontes en la búsqueda de inversiones, sustitución de importaciones y acceso a otros mercados.



Transporte Occidente presenta novedosos modelos de motos en FIHAV 2025



Ana Belén Amador Igarza, especialista de Negocios de la UIM, comentó que los vehículos se diferencian en cuanto al número de accesorios, velocidades y cubaje, y se enfocan principalmente en el sector juvenil, adultos de mediana edad y matrimonios.

Los ejemplares se caracterizan por sus precios competitivos, sumados al servicio postventa que garantiza la EMI, agregó.

Amador Igarza señaló que la especialidad de la entidad son los vehículos eléctricos y de combustión, principalmente estos últimos; y remarcó que su quehacer actual va enfocado en el ensamble, producción desde el nivel más primario de transportación, y garantía postventa.

El quehacer de la EMI contribuye a que las inversiones en el país resulten menos costosas al igual que los precios de venta para las empresas estatales y no estatales.

FIHAV 2025 es la plataforma ideal para que la Empresa Industrial Transporte Occidente posicione sus productos, intercambie con clientes potenciales y las personas conozcan de primera mano acerca de sus prestaciones.

La Empresa Industrial Transporte Occidente (EMI), perteneciente a la Unión de Industrias Militares (UIM), trajo como principal novedad a FIHAV 2025 cuatro modelos de motos de combustión AVA de diversas dimensiones y adaptadas a los diferentes tipos de públicos.

La Alianza de Clubes de Motos Eléctricas

Fortalece su Impacto en La Habana

POR LORIET GÓMEZ MEJIAS

LA ALIANZA DE CLUBES DE MOTOS ELÉCTRICAS HA CONSOLIDADO SU POSICIÓN NO SOLO COMO UN REFERENTE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, SINO COMO UN ACTOR SOCIAL CLAVE EN LA VIDA CAPITALINA



Lo que comenzara como un grupo de entusiastas de la movilidad «limpia» se ha transformado en una red organizada que combina el activismo ecológico, la seguridad vial y el apoyo comunitario.

El cierre de 2025 estuvo marcado por una intensificación de las labores humanitarias. Así, pues, se registraron operativos coordinados para la entrega de alimentos y medicinas a personas necesitadas en varias regiones del país.

De igual manera, la Alianza ha puesto el foco en la preservación del entorno y la prevención de accidentes, un tema sensible debido al incremento de incendios vinculados a baterías de litio en el país. Se realizaron jornadas de saneamiento que buscan mitigar el impacto de los desechos sólidos en el litoral habanero.

Asimismo, se han integrado a diferentes actividades sociales y deportivas que patentizan su accionar en las diferentes aristas de la vida capitalina.

La Alianza no solo se proyecta como una solución técnica ante la crisis energética, sino como una «hermandad» que crece.



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@tooc.reduim.cu / dir.comercial@tooc.reduim.cu

XIX Rally de Regularidad Copa Castrol

TEXTO Y FOTOS: SERGEI MONTALVO ARÓSTEGUI

DESDE TROPICANA, A LAS 10 HORAS DEL DOMINGO 14 DE DICIEMBRE, SE DIO INICIO AL XIX RALLY DE REGULARIDAD COPA CASTROL QUE AÑO TRAS AÑO, DESDE EL 2005, VIENE REALIZANDO EL CLUB DE AUTOS CLÁSICOS Y ANTIGUOS A LO CUBANO

Este año, con el número vitalicio 00, el Ford A de J.J. Festary, posicionado en la largada/meta como símbolo de fortaleza, unión y continuidad de este Club que con la misma pasión y desempeño de antaño, defiende y demuestra el valor histórico de sus joyas patrimoniales, pilares fundamentales en la cotidianidad de todos los cubanos.

Las áreas exteriores del Cabaret Tropicana comenzaron a ocuparse desde temprano en la mañana por los organizadores, competidores y espectadores. Desde las 7:30 am ya se encontraba posicionado el auto del primer equipo en llegar al evento. Se contó con la participación de 57 equipos de autos y 9 equipos de motos. Al Radio Reloj dictar las 10:00, partió el primer auto hacia el recorrido recién entregado, el cual sufrió ligeros cambios a causa de las inclemencias del tiempo durante la madrugada y primeras horas de la mañana, lo que imposibilitó el tránsito en diversas zonas de La Habana. Cerca de 2 horas después, atravesaba la meta el primer auto en completar el recorrido. Tiempo durante el cual tuvo lugar la actividad infantil.

Luego de que finalizaran el trayecto e intercambiaran con otros competidores, todos los presentes se trasladaron hacia el Salón Arcos de Cristal, del propio Cabaret Tropicana, donde se desarrolló la segunda parte del evento, y en cuyo lobby se disfrutó de un brindis cortesía de Vall Formosa.

Arcos de Cristal, ambientado en un primer momento con música grabada y haciéndose presente el himno del Club, el tema A Lo Cubano, del grupo Orishas, se tornó escenario, además de festivo, de gratitud, reconocimiento y premiaciones. Adrián Vázquez Álvarez, recientemente nombrado presidente del Club y siendo este su primer Rally desde dicha posición, con la oratoria natural y cándida de quien sabe que habla entre amigos, y más que amigos, familia, honró primeramente a Juan José Festary, miembro fundador de A Lo Cubano y presidente del mismo durante sus primeros años, con el reconocimiento «Primer Presidente y Miembro Fundador».

Festary «condujo este Club con el mismo cuidado y pericia con que se conduce un auto clásico: con paciencia, con atención a cada detalle y con un amor profundo por lo que se tiene entre manos».

En segundo lugar, reconoció la labor y dedicación del Presidente Honorífico Alberto Gutiérrez Alonso, fundador del Club y Presidente del mismo durante los últimos 18 años, «En esos primeros días, cuando la idea era solo un sueño compartido en un garaje, su dedicación, sus conocimientos y su convicción fueron el combustible que necesitábamos. Este certificado dice "Miembro Fundador", pero lo que realmente significa es "Cimiento", es un tributo a su lealtad y aporte esencial desde el primer momento».

De igual manera, reconoció a Castrol Cuba S.A. y a su Gerente Comercial Manuel García, por su apoyo y colaboración con el Club desde su fundación, reconocimiento «Principal Colaborador y Patrocinador por 22 años».

«Castrol no solo ha sido un patrocinador, ha sido un colaborador estratégico, un compañero de viaje que ha creído en nuestra misión de preservar el patrimonio automotriz».

Igualmente rindió tributo al resto de miembros fundadores que continúan en A Lo Cubano.



Y no por último menos importante, reconoció y agradeció a todos y cada uno de los colaboradores y amigos que conforman esta gran familia unida, para la cual el Club constituye siempre prioridad.

Seguidamente a los distintos reconocimientos, se dio paso a las premiaciones de los equipos ganadores en este XIX Rally.

Autos

Primer Lugar: número 37, Mercury 1952. Piloto Antonio Ravelo, copiloto Darién Ravelo. Entregó premio Manuel García, GC de Castrol Cuba SA.

Segundo Lugar: número 28, Chevrolet 1953. Piloto Ernesto Martínez y copiloto Aylén Rodríguez. Entregó premio Alberto Gutiérrez Alonso, presidente Honorífico del Club.

Tercer lugar: número 26, Hilman 1959. Piloto Pedro Brahank y copiloto Roció Rodríguez. Entregó premio Adrián Vázquez, presidente del Club.

Motos

Primer Lugar: número 73, Júpiter 5 de 1994. Piloto Yusell García, copiloto Raymer Rodríguez. Entregó premio Adrián Vázquez.

Los premios fueron cortesía de Castrol Cuba S.A, Cabaret Tropicana, Ciego Montero Los Portales, Hotel Nacional de Cuba, Mister Volante, Hotel Presidente, Aserecar, Hotel Gran Aston, Casa Club de Lyng Chang, Vall Formosa, Dulcería Lázaro Vázquez, Artesanías Anselmo, Opera de la Calle.

Como cierre del evento, el carismático y talentoso músico, compositor, arreglista y productor David Blanco, acompañado de su grupo, regaló vibrantes momentos con temas de su repertorio. La jornada culminó bien A Lo Cubano, con alegría, fraternidad y proyectos que nunca faltan.



Como si el tiempo no hubiese pasado

UN DRON MILITAR DESCUBRE EL NAUFRAGIO
MÁS PROFUNDO EN FRANCIA

POR AMPARO LOPEZ REGO

«El mar lo devuelve todo después de un tiempo, especialmente los recuerdos», dijo el escritor español Carlos Ruiz Zafón.

Se trataba de una misión de rutina en aguas abismales del mar Mediterráneo, al sur de Francia. Para el capitán Étienne Valois, de la Marina francesa, quien esperaba encontrar en el área formaciones rocosas o señales de pesca industrial, «fue como si el tiempo se hubiera congelado» cuando un dron submarino militar de última generación había detectado algo inesperado: los restos intactos de una embarcación más de 1300 m de profundidad.

El descubrimiento ha sido descrito por los investigadores como «sobrecogedor» y «casi milagroso». Los restos del navío, cubiertos por sedimentos y rodeados de oscuridad absoluta, se conservan en condiciones excepcionales gracias al ambiente frío, oscuro y carente de oxígeno de las profundidades.

TECNOLOGÍA AL SERVICIO DEL PASADO

Todo fue gracias a un vehículo submarino autónomo (AUV) de uso militar, equipado con sensores de sonar, cámaras de alta definición y sistemas de navegación autónoma. El dron, que se encontraba cartografiando una fosa marina cercana a la costa provenzal, detectó una forma regular que sobresalía del lecho marino.

Se le hizo descender para una inspección más detallada y fue entonces que las cámaras revelaron la silueta de un barco de madera, con su casco parcialmente enterrado, pero sorprendentemente intacto. Caños oxidados, restos de aparejos y varias ánforas aún alineadas en la bodega fueron observadas con claridad.



Inmediatamente se comunicó lo hallado al Instituto Nacional de Investigaciones Arqueológicas Preventivas (INRAP) y los especialistas confirmaron que se trataba de una embarcación de finales del siglo XVI.

¿QUÉ SABEMOS DEL BARCO?

Aunque el análisis está en etapas iniciales, se cree que la nave podría ser una carabela mercante o un bergantín ligero - embarcaciones comunes del periodo renacentista que fueron utilizadas tanto para el comercio como para fines militares- transportando un excelente y variado cargamento de cerámica.

Se han contabilizado unas 200 jarras de loza y alrededor de 100 platos de color amarillo. Las jarras, están decoradas con motivos geométricos y florales, algunas llevan estampadas las letras IHS, que representan las tres primeras letras del nombre de Jesús, en griego.

El barco alberga anclas, 6 cañones y dos grandes calderos, lo cual es prueba de que navegaba bien equipado para largas travesías y para enfrentar el peligro de los piratas.

Es probable que la nave fuese parte de las rutas comerciales del Mediterráneo occidental o que incluso haya estado involucrada en algún enfrentamiento naval producto de las guerras religiosas que azotaban a Francia en esos tiempos.

Todos los artículos hallados a bordo —como ánforas, utensilios metálicos y restos textiles— regalan una oportunidad única para comprender cómo vivían y trabajaban los marineros de aquella época.

IMPORTANCIA CIENTÍFICA Y CULTURAL

Este naufragio representa un hallazgo sin precedentes no solo por su profundidad, sino también por su estado de conservación. La madera, el hierro y hasta fragmentos de cuerda han sobrevivido gracias a la ausencia de luz solar y de organismos que se alimentan de material orgánico.

En opinión de la arqueóloga Mireille Garnier, «estamos ante una verdadera cápsula del tiempo (...) este barco congelado en las profundidades puede enseñarnos más sobre el Renacimiento que muchos documentos escritos».

Y es que hallazgos como este abren nuevas vías de estudio sobre comercio marítimo, arquitectura naval, alimentación a bordo, patrones de navegación e incluso relaciones diplomáticas entre potencias europeas.

LO QUE SIGUE

El lugar ha sido declarado zona arqueológica protegida por el gobierno francés y no se prevé la extracción directa de objetos, sino que se continuará con la documentación y exploración remota a través de drones, para evitar daños a la estructura y al entorno.

Por otra parte, se trabaja en la creación de una experiencia virtual inmersiva basada en imágenes reales tomadas por el dron, lo que permitirá al público explorar el naufragio des-

de casa o museos, sin que el sitio original sea alterado.

De igual forma, científicos y expertos navales prevén establecer una colaboración internacional para investigar el contexto histórico del navío: su origen exacto, su ruta, su tripulación y el motivo de su hundimiento. Todo un desafío.



UN MENSAJE DESDE EL FONDO DEL MAR

No hay duda alguna: el Mediterráneo sigue custodiando secretos que esperan ser revelados y el reciente descubrimiento demuestra que la tecnología de defensa puede contribuir a la preservación de la historia. A 1300 m bajo el nivel del mar, descansa un recuerdo intacto de una época que ya no existe, pero que sigue contándonos de ella desde las profundidades.

«El océano no solo guarda misterios naturales, sino también la memoria sumergida de nuestra humanidad», dijo el almirante Philippe de La Tour. «Este naufragio no es solo un vestigio del pasado; es un puente entre épocas, un recordatorio de lo que fuimos y de cuánto nos queda aún por descubrir».



GMC Futurliner:

El Futuro Sobre Ruedas

POR JORGE ESTENGER WONG

EL GMC FUTURLINER NACIÓ COMO RESPUESTA AL DESEO DE GENERAL MOTORS DE LLEVAR EL FUTURO A CADA RINCÓN DE ESTADOS UNIDOS

La iniciativa fue concebida por Harley Earl, el legendario jefe de diseño de GM, quien imaginó vehículos capaces de transportar demostraciones tecnológicas itinerantes para la Parade of Progress. El objetivo era combinar promoción industrial y educación pública, mostrando al ciudadano común los avances que transformarían la vida moderna. Así, los Futurliners se convirtieron en vitrinas móviles de ciencia, ingeniería y diseño.

Construidos entre 1940 y 1941, los Futurliners destacaban por su imponente silueta Art Déco. Medían más de 10 m de largo, superaban los 3 mm de altura y rondaban las 12 ton. Poseían una cabina de conducción central elevada, parabrisas panorámico, enormes guardafangos y laterales que se abrían como escenarios de exposición.

En la etapa de posguerra, GM los equipó con motores GMC de seis cilindros en línea y transmisiones Hydramatic ajustadas a las exigencias de su operación continua. Su interior fue diseñado para alojar desde generadores hasta equipos de iluminación y módulos demostrativos completos.

Una flota única para una misión singular

General Motors produjo doce Futurliners, destinados exclusivamente a la Parade of Progress. En 1941 iniciaron sus giras, suspendidas poco después por la Segunda Guerra Mundial.

Regresaron en 1953 y recorrieron el país hasta 1956, presentando temas como energía eléctrica, comunicaciones avanzadas, seguridad vial, electrodomésticos modernos y materiales del futuro. Estos vehículos llevaron conocimiento a millones de espectadores, convirtiéndose en embajadores itinerantes del progreso estadounidense.

Impacto, legado y destino final

Tras la cancelación del programa, los Futurliners tuvieron destinos variados: algunos fueron vendidos a instituciones, otros terminaron abandonados y varios se perdieron. Hoy se estima que nueve ejemplares sobreviven, algunos restaurados magistralmente y uno de ellos subastado por cifras millonarias.

En la actualidad, el Futurliner es un ícono histórico, muy valorado por coleccionistas y museos. Su mezcla de estética futurista, ingeniería industrial y vocación educativa lo convierte en un símbolo inolvidable de una época en la que el automóvil no solo transportaba personas, sino también ideas, esperanza y la promesa de un mañana mejor.



FOTON

LA PERFECCIÓN EN MOVIMIENTO



Con FOTON, cada kilómetro se convierte en una inversión inteligente...

...cada entrega en una oportunidad de crecimiento, y cada día en un paso hacia el éxito



MCV COMERCIAL S.A.

Distribuidor Autorizado de Mercedes Benz en Cuba

Intersección de Vía Blanca y Vía Monumental. Berroa, Habana del Este, La Habana

+53 77929700 al 09

mcv@mcvcomercial.cu

¿Una ruta polar de la seda?

POR
ALFONSO CUETO ÁLVAREZ

DESDE HACE ALGUNOS AÑOS PODEMOS CONOCER DE UNA RUTA COMERCIAL QUE CON LAS TECNOLOGÍAS DE HOY, EN CIERTO MODO, REEDITA LA «RUTA DE LA SEDA», QUE SIGLOS ATRÁS FACILITÓ UN AMPLIO COMERCIO ENTRE EL LEJANO ORIENTE Y EUROPA

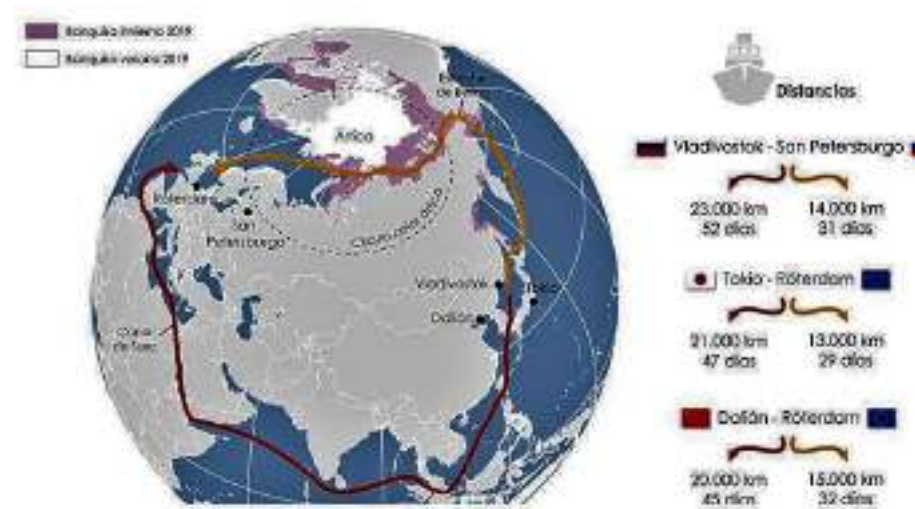
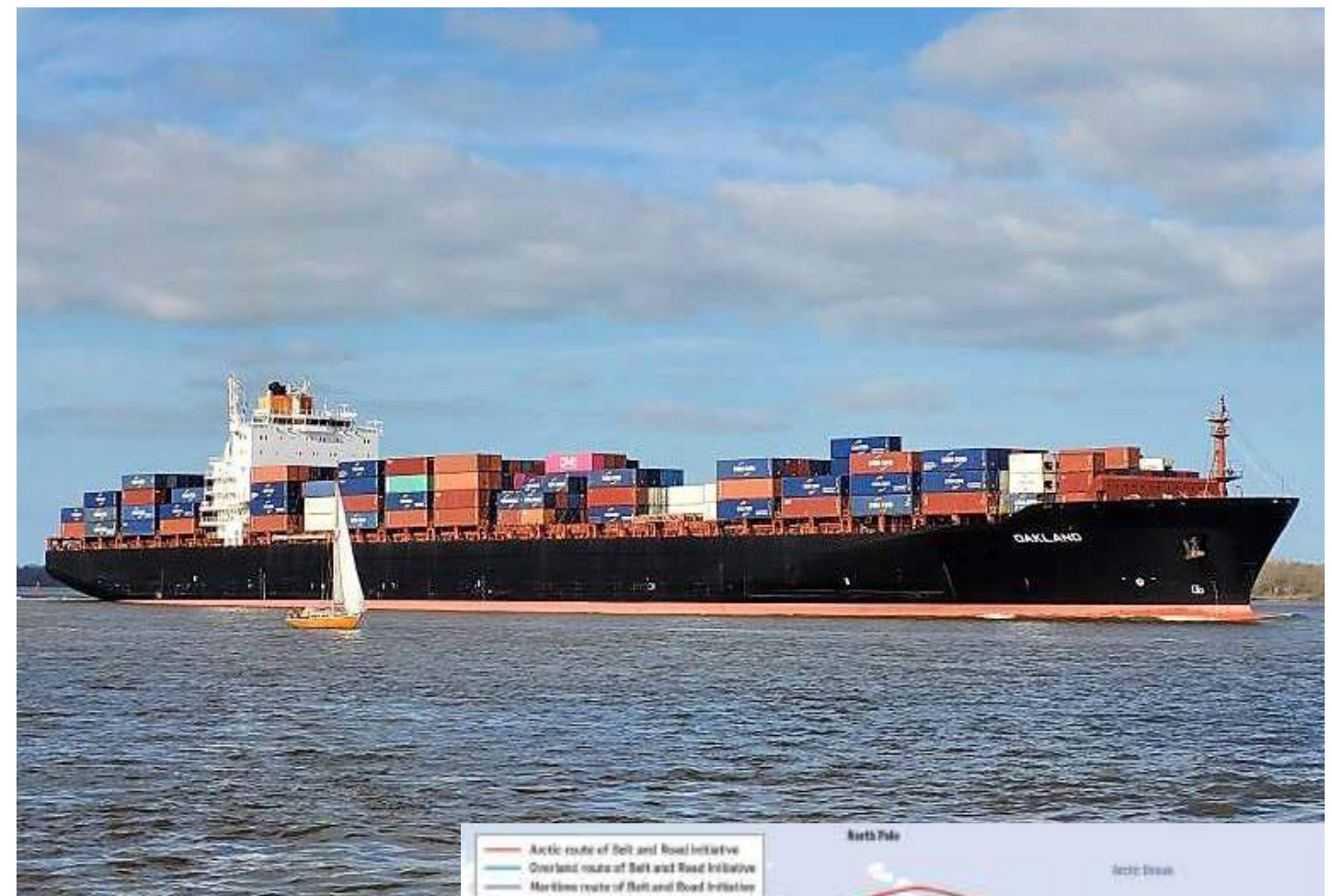


Figura 4. Comparación distancia recorrida (km) y tiempo de navegación (días) entre la ruta convencional Suez y la ruta ártica del Noreste. Fuente: MERINO (2019), El Orden Mundial. Disponible en: <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/la-ruta-del-artico/>



El buque *Istanbul Bridge* partió desde un puerto del noreste de China y llegó a Europa del Norte en aproximadamente 20 días, un récord si se compara con los 40 a 50 días que demanda la tradicional ruta por el canal de Suez. Este buque atravesó las aguas del océano Ártico, aprovechando las condiciones climáticas favorables del verano boreal y el derretimiento estacional del hielo, que permite un paso relativamente seguro con el apoyo de rompehielos rusos y tecnología satelital avanzada.

Durante la travesía, se monitorearon de cerca las condiciones meteorológicas, las corrientes y los bloques de hielo, demostrando la viabilidad comercial de esta ruta que, hasta hace pocos años, era considerada intransitable.

Entre lo más destacado de esta «Ruta Polar» se encuentran:

- Su eficiencia energética, al reducir significativamente el consumo de combustible.
- La disminución de las emisiones contaminantes, contribuyendo a un transporte más sostenible.
- La menor exposición a zonas de conflicto, al evitar el congestionado y geopolíticamente tenso canal de Suez.



Aunque el viaje ya se realizó, la ruta aún está en fase inicial y no se trata aún de un servicio totalmente «regular» para todo el año. Como ventajas adicionales, se incluyen menores emisiones por tonelada transportada, evitación de zonas de riesgo como Malaca u Oriente Próximo, y mejor conservación de productos tecnológicos por bajas temperaturas.

El portacontenedores de la naviera china Sea Legend realizó este viaje en 18 días desde Ningbo-Zhoushan (R.P.China) hasta Felixstowe (Reino Unido), dos más de lo previsto por mal tiempo en Noruega. Recorrió 7800 millas

náuticas, 2700 menos que la ruta tradicional (10 540 millas), lo que supone una reducción de más del 25 % en distancia y tiempo.

El buque, un Panamax con capacidad para 4890 TEU construido en 2000 en Ulsan, Surcorea, transportó unos 4000 TEU con vehículos eléctricos, ropa, baterías y paneles solares, entre otros productos. No requirió rompehielos, aunque el nuclear ruso 50 Let Pobedy permaneció en vigilancia durante el recorrido. El buque planea un servicio regular para 2026 bajo el nombre China-Europe Arctic Express, como tercera vía junto al canal de Suez y el tren China-Europa.

Taxi COOPERATIVA 1 RUTERO



TU MEJOR OPCIÓN
DE TRANSPORTE EN LA HABANA

2026

ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL
D L M M J V S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	D L M M J V S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	D L M M J V S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	D L M M J V S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO
D L M M J V S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	D L M M J V S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	D L M M J V S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	D L M M J V S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
D L M M J V S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	D L M M J V S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	D L M M J V S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	D L M M J V S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



43 / 110 y 112, Manzanillo, La Habana, Cuba
Abiertos de lunes a viernes de 9:30am a 5pm



MOTORES



- Defectación
- Mantenimiento
- Barnizado
- Sustitución de sensores
- Cambio de imanes permanentes
- Defectación de imantación
- 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
- Reemplazo 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 Fábrica



+53 533 627
+53 015 664



la_fabrica537

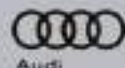


KMULO

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



TALLER ESPECIALIZADO



WENCHI GRUPO S.R.L

Taller automotriz especializado en clima

(+53) 50980795 / (+53) 50980796

Calle Morro No. 61, entre Refugio y Genio, Habana Vieja

Diagnósticos / Soluciones generales / Mantenimiento / Reparación de compresores

EXCELENCIA EN COMERCIALIZACIÓN Y TRANSPORTE

ATENCIÓN QUE INSPIRA CONFIANZA

mecanitec
SURL



 mecanitec.cu

 +53 63407072
+53 63463344

 Ave. 19 No. 7005
e/ 70 y 72, Playa

 Mecanitec SURL



☎ (+53)5 949 4477 (+53)5 826 6468

Lunes - Viernes: 9:00 AM - 6:00 PM
Sábados: 9:00 AM - 3:00 PM

Actiwao

www.actiwao.com

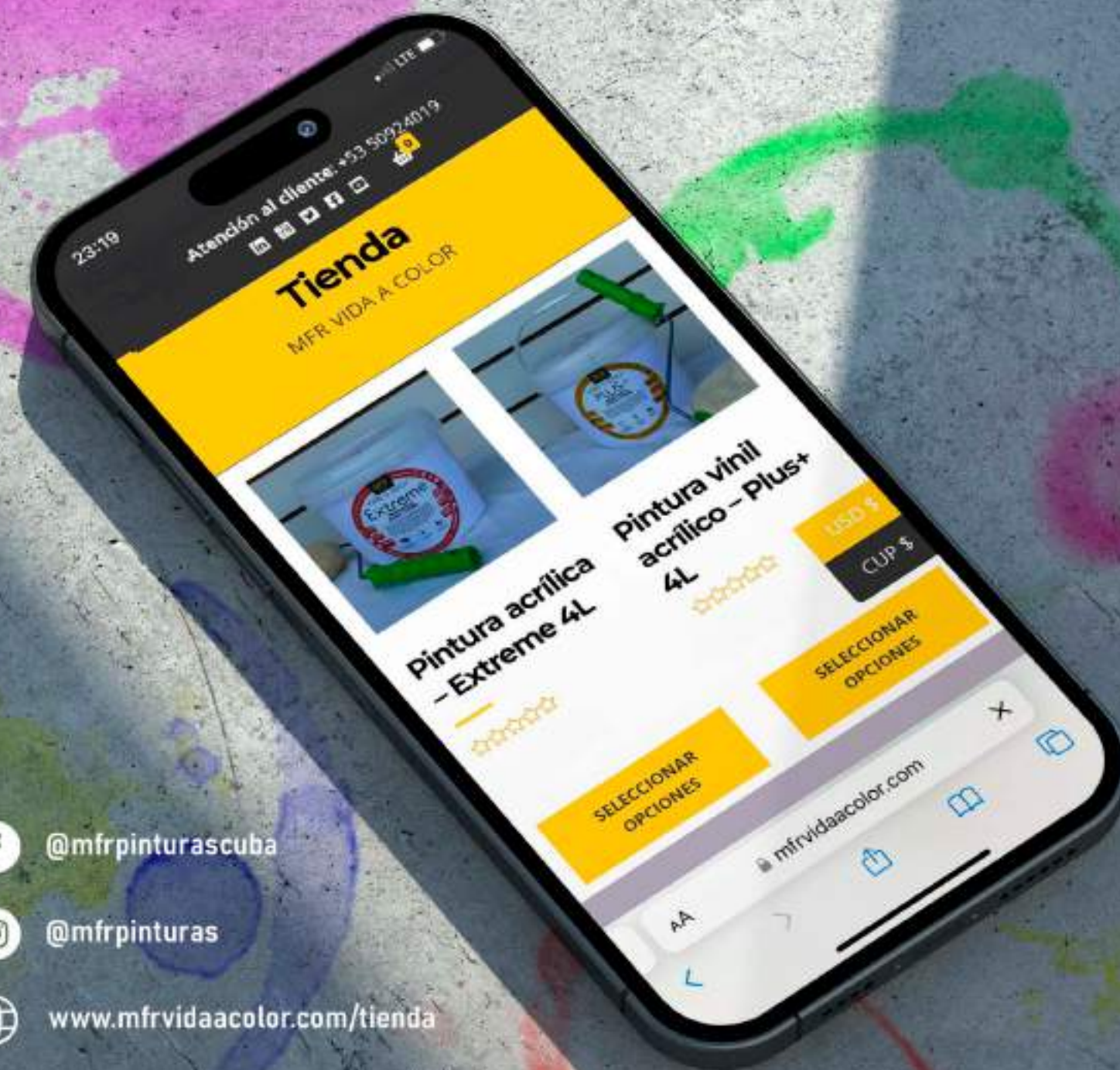
tienda_automotriz_actiwao_cuba

📍 Vía Blanca entre Primelles y Churrucá, La Habana (frente a la Peugeot)

📍 Calle 19 y 74, Playa, La Habana

Productores y comercializadores de pinturas, barniz e impermeabilizante

COMPRAS EN CUBA DESDE EL EXTERIOR



f @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



Taller
BARRIOS-ILEN
SOLUCIONES INTEGRALES
PARA DAEWOO TICO



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

cubaSHOW

LA FIESTA EN GRANDE

PRODUCCIÓN ESPECIAL PARA ACTO

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

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

LAZAR MOTOR
Soluciones Mecánicas



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



FAMILIA
HERO
SERIGRAFÍA

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



Oswaldo Hernández Naranjo

email: oswaldon@gmail.com

Tel: +53 7638 4190, Cel: +53 32681167

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

Agregamos su diseño a playeras, bolsas, bolígrafos, gorras, boteros, gorras,
encendedores, mochilas y a cualquier otro soporte publicitario que usted desee.

MIPYME

Servicios Generales de 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

DESCUBRE LO NUEVO DE BDC ONE PARA ESTE 2026

BDC ONE

MG RX9 DLX AT

Motor de gasolina 2.0L TURBO - 200 HP.

Capacidad para 7 personas.

Transmisión automática.

