

Motor

EXPERIENCES

Abril 2018



**BUGATTI CHIRON SPORT | FERRARI 488 PISTA | LAMBORGHINI HURACAN
PERFORMANTE SPYDER | PORSCHE 911 GT3 RS | AUDI A6 | JAGUAR I-PACE |
PORSCHE MISSION E CROSS TURISMO | F1 | FEI WRC | WEC**

EDITORIAL

En estas fechas, los conductores madrileños ya han recibido en sus domicilios el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, más conocido como el Impuesto de Circulación, cuyo importe varía dependiendo de la “potencia fiscal” del coche entre los 20€ y los 224€. Recordamos esto, porque si está claro que a nadie le gusta pagar impuestos, en este caso más aún después de ver como nos trata esta Junta de Gobierno, especialmente Inés Sabanés, Delegada del área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad. Basta poner como ejemplo dos hechos recientes: el primero de ellos, la remodelación de la Calle Santa Engracia que ha supuesto la reducción de cinco a tres carriles (uno de ellos además limitado a 30 Km/h y por que pueden circular bicis) y la creación de un carril bici que ni los propios vecinos de Chamberí quieren, como lo demuestra el hecho de que recogieron un total 2.000 firmas en contra, firmas que fueron rechazadas por parte de Rita Maestre, portavoz Municipal, alegando que eso debía decidirse en los foros. Dicho y hecho, los vecinos lo presentaron a votación y para sonrojo del ayuntamiento ganaron la votación. Ahora, el Ayuntamiento se justifica alegando que su inversión de 1,4 millones de euros, se ejecutó a través de un paquete de inversiones llamadas financieramente sostenibles (IPF), un tipo de inversión que no compra como gasto corriente (así cualquiera presume de superávit) pero que obligan a mantenerlas durante un plazo de cinco años. Por cierto, “El País” publicó que los socios de Hécate la empresa adjudicataria del proyecto colaboraron en el programa electoral de Ahora Madrid. El segundo de los ejemplos ha sido la gestión de la “crisis de los túneles”, que con la excusa de su falta de mantenimiento por parte de

Dragados, la concesionaria encargada de ello, afectó a ocho túneles de la capital, los cuales, sufrieron el cierre parcial o hasta total durante casi dos meses, con las correspondientes molestias a los conductores madrileños. De fondo ha estado el pulso que el Ayuntamiento ha echado a Dragados, llegó incluso a que la Concejalía de Desarrollo Urbano Sostenible que dirige José Manuel Calvo, decidió tomar el control de los túneles, adjudicando la ejecución de las obras a la empresa Aceinsa. Obviamente Dragados recurrió ante los tribunales dicha decisión y el tribunales de lo contencioso administrativo suspendió de forma cautelar dicha resolución. Ahora finalmente y después de que Dragados haya acometido las obras, nunca mejor dicho se ve la luz al final del túnel y, los 8 túneles afectados se han ido abriendo poco a poco, pero mientras tanto, los conductores, que una vez más, han sido víctimas de una mala gestión por parte de este Ayuntamiento, han tenido que soportar a diario las molestias y los atascos, con el agravante añadido de ver que pese a todo no se veía a nadie arreglándolos.



PRODUCTO

Bugatti Chiron Sport, el rey se supera así mismo
Ferrari 488 Pista, el V8 más potente de Manarello
Lamborghini Huracan Performante Spyder, elegancia y deportividad a cielo abierto
Porsche 911 GT3 RS, broche de oro a su generación
Lotus 3-Eleven, el más radical y rápido de Lotus
Audi R8 V10 RWS, 999 unidades y con tracción trasera
Abarth 124 GT, edición especial
CUPRA nueva marca de SEAT
Audi A6, octava generación
Peugeot 508, una alternativa sin complejos
KIA Ceed, más europeo que nunca
Toyota Aygo, el pequeño se hace mayor
Nuevo Volkswagen Touareg, a la conquista del segmento Premium
Jaguar I-Pace, el primer eléctrico
Lexus UX, la revolución en el segmento
Hyundai KONA eléctrico, hasta 470 Km de autonomía
Porsche Mission E Cross Turismo, el segundo eléctrico de Porsche

TECNOLOGÍA

Movilidad alternativa

EL PERSONAJE

Arielle Tramont

LIFESTYLE

Un Aston Martin en tu muñeca
Land Rover Explore, un móvil tan duro como el Discovery

DEPORTES

Gp de F1 de Australia, Vettel el afortunado
Gp de F1 de Bahrein, cuestión de gestión de neumáticos
EPrix de México, victoria para Abt, Vergne más líder
EPrix de Punta del Este, el regreso de di Grasi y victoria para Vergne
WRC Rally de México., victoria y liderato para Ogier
WRC Tour de Corse, Ogier, tres de cuatro
WEC, arrancó al super temporada en el Paul Ricard
Karting: comenzó el madrileño de karting



Bugatti Chiron Sport, el rey se supera así mismo



Por muy difícil que pueda parecer, el Bugatti Chiron, el automóvil más exclusivo y deportivo del mundo (2,4 millones de euros y 1.500 CV) se ha mejorado con la versión Chiron Sport (2,65 millones de euros). A pesar de que mantiene los 1.500 CV de su motor 8.0 W16, Bugatti asegura que es 5 segundos más rápido que el Chiron en el circuito de Nardò. Esta mejora se debe en parte a que los ingenieros de Bugatti han logrado reducir 18 Kg su peso gracias a sus nuevas llantas ligeras, al mayor uso de la fibra de carbono (en la cubierta del intercooler, en la barra estabilizadora y en los brazos de los limpiaparabrisas), a su nueva luneta trasera más ligera y, a su nuevo deflector trasero también

más ligero. Pero no sólo se la reducido su peso, también se ha mejorado su chasis, los amortiguadores son un 10% más rígidos, la dirección se ha mejorado, se ha optimizado el diferencial trasero y cuenta con un diferencial con reparto de par activo o Dynamic Torque Vectoring, que distribuye el par de forma individual en el eje trasero,

mejorando significativamente el comportamiento en curva. Estéticamente, además de las nuevas llantas, la versión Sport está disponible en los colores Italian Red, French Racing Blue, Gris Rafale y Gun Powder, todo sellos combinados con la fibra de carbono en la parte trasera, se distingue por un número 16 pintado en la parrilla del radiador (en alusión al número de cilindros), cuatro salidas de escape redondas en lugar de cuadradas, el logo 'Sport' en los umbrales de las puertas, la leyenda 'Chiron Sport' en la consola central y un rediseñado mando selector de los modos de conducción y botón de encendido.





Ferrari 488 Pista, el V8 más potente de Manarello

El Ferrari 488 Pista es el V8 más potente de la marca gracias a los 720 CV (50 CV más que el 488 GTB) y 770 Nm a 3000 rpm en 7ª velocidad (10 más que la versión GTB) de su motor V8 biturbo, con el que acelera de 0 a 100 Km/h en 2,85 segundos y supera los 340 Km/h de velocidad máxima. Heredero de las versiones especiales V8 360 Challenge Stradale, 430 Scuderia y 458 Speciale, el 488 Pista surge directamente del mundo de la competición, concretamente del 488 GTE y del 488 Challenge. Con respecto al 488 GTB, gracias a la fibra de carbono utilizada en su capó, el parachoques y el alerón trasero, así como en las nuevas llantas de 20 pulgadas de fibra de carbono (opcionales) tiene un peso en vacío de 1.280 Kg, es decir 90 Kg menos. Otra de las mejoras

con respecto al 488 GTB ha sido su aerodinámica, que gracias a la experiencia adquirida en 488 GTE y en el 488 Challenge, el 488 Pista genera un 20% más de carga, gracias a unos rediseñados conductos de aire, con unos difusores delanteros que aumentan la carga vertical total, a su alerón trasero, más lato y largo y, al S-Duct frontal, que procede directamente de la F1. La electrónica y las ayudas la conducción también se han mejorado el 488 Pista, que cuenta con la sexta generación del Side Slip Control, que incluye los sistemas de control E-Diff3, F1-Trac y SCM, así como el Dynamic Enhancer, un nuevo sistema que debuta a nivel mundial que ajusta la presión de los frenos.



Ferrari
488
PISTA

Lamborghini Huracan Performante Spyder, elegancia y deportividad a cielo abierto

Lamborghini ha presentado en el Salón del Automóvil de Ginebra la versión descapotable del Huracan Performante, cuyo techo de lona, se abre y se cierra mediante un sistema electrohidráulico en 17 segundos hasta una velocidad máxima de 50 km/h y, cuya la luneta trasera eléctrica se puede usar como un cortavientos cuando la capota está bajada. Está equipado con el mismo motor que la versión coupé, un 5.2 V10 atmosférico de 640 CV y 600 Nm, con el que acelera de 0 a 100 km/h en 3,1 segundos (dos décimas más que la versión coupé) y alcanza una velocidad máxima de los 325 km/h y con tracción a las cuatro ruedas. Si lo comparamos con el Huracan Spyder, el Huracan Performante Spyder no sólo es 35 Kg más ligero gracias al empleo de la fibra de carbono visible en la carrocería así como del Forged Composites en el alerón trasero, el spoiler delantero, el paragolpes posterior, el capó y el difusor, sino que también se beneficia del ALA (Aerodinamica Lamborghini Attiva), un sistema de flaps activos que se controlan de forma continua para adaptar la aerodinámica del coche al ritmo o las condiciones de la conducción, del el sistema ANIMA para controlar sus diferentes programas de conducción (Strada, Sport y Corsa) así como del el Lamborghini Piattaforma Inerziale (LPI) que gestiona la electrónica. Las primeras entregas están previstas para este verano a un precio de 219.585 euros (sin impuestos).





Porsche 911 GT3 RS, broche de oro a su generación

Tras los lanzamientos del 911 GT3 y del 911 GT2 RS, el departamento de Competición de Porsche ha presentado el 911 GT3 RS. Basado en el 911 GT3, cuenta con un chasis que procede directamente de la competición, su motor atmosférico de seis cilindros y cuatro litros desarrolla 520 CV (20 CV más que el GT3 'normal' y que el RS anterior) a 9.000 rpm y su caja de cambios PDK de siete marchas ha sido especialmente calibrada. Con todo ello, el 911 GT3 RS acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos y alcanza una velocidad máxima de 312 km/h. La aerodinámica a sido pieza clave a la hora de diseñar su carrocería, que es más ancha y por supuesto, no podía faltar su alerón trasero. Así mismo, su eje delantero cuenta con llantas de 20" y neumáticos deportivos 265/35 que mejoran la agilidad y precisión de la dirección, mientras que en el eje trasero las llantas son de 21" y los neumáticos de 325/30 aumentan la capacidad de tracción. En su interior, obviamente encontramos un look "racing" con sus asientos tipo baquet de carbono para garantizar un soporte lateral óptimo, los paneles de las puertas sean aligerado y cuentan con redes de almacenaje y tiradores textiles para su apertura. A igual que en todos los GT actuales, el

911 GT3 RS se puede equipar sin coste adicional con el paquete Clubsport, que incluye las barras antivuelco, un extintor de incendios, la preparación para montar un cortacorrientes y arneses de seis puntos. Para aquellos que quieran disfrutar aún más sus prestaciones en los circuitos, el departamento de Competición de Porsche ha creado el paquete Weissach opcional, que rebaja su peso hasta los 1.430 Kg, gracias a unos componentes de carbono adicionales para el chasis, el interior y el exterior, así como con unas llantas de magnesio opcionales. El precio final del 911 GT3 RS es de 224.171 euros



Lotus 3-Eleven, el más radical y rápido de Lotus

Lotus comienza el año de su 70º aniversario con una nueva versión del Lotus 3-Eleven 430, que pasa a ser el modelo de calle más radical y rápido de la marca. Como prueba de ello, esta versión ha logrado el mejor tiempo para un Lotus de calle en el circuito de Hethel, superando al Lotus Exige Cup 430, no en vano, acelera de 0 a 100 Km/h en 3.2 segundos y alcanza una velocidad máxima de 290 Km/h. Todo ello debe básicamente a tres factores: el primero, la actualización de su motor V6 3.5 litros sobrealimentado de 436 CV y un par motor de 440 Nm, asociado a un cambio manual de 6 velocidades; el segundo, una reducción de 5 Kg en su peso que ahora es de 920 Kg y, por último una mejora aerodinámica, de 44 Kg hasta alcanzar los 265 Kg a velocidad máxima gracias a un nuevo alero trasero 5 mm más alto, a un nuevo difusor trasero, así como a su nuevo fondo plano y a su nuevo y más largo splitter delantero. Para transferir los 436 CV, el Lotus 3-Eleven 430 monta neumáticos Michelin Cup 2 (225/40 ZR18 delante y 275/35 ZR19 detrás), mientras que para frenar, está equipado con un equipo de frenos AP Racing con pinzas de cuatro pistones y discos de 332 mm en ambos ejes. Cuenta además con un diferencial autoblocante Torsen, amortiguadores ajustables **Öhlins** DFV, barras estabilizadoras **Eibach** ajustables y un control de tracción con seis niveles de tracción preestablecidos (1%, 3%, 6%, 9%, 12% de deslizamiento y "apagado"). Habrá que darse prisa, pues tan sólo se van a fabricar 20 unidades, las cuales costarán 102,000 £.





Audi R8 V10 RWS, 999 unidades y con tracción trasera

Audi amplía la gama del Audi R8 con el Audi R8 V10 RWS, una serie limitada de 999 unidades con carrocería Coupé (168.500€) y Spyder (183.520€.), cuya capota se abre o se cierra en 20 segundos incluso con el coche en marcha, hasta una velocidad de 50 km/h. Ambas versiones están equipadas con un motor V10 FSI de 5,2 litros, de 540 CV y un par máximo de 540 Nm, que gracias a la tecnología de desconexión selectiva de cilindros cylinder on demand (COD), ha mejorado su eficiencia y, que además, va asociado a una caja de cambio S tronic de doble embrague de 7 velocidades, que se pueden seleccionar mediante la palanca de cambios o, mediante levas situadas en el volante. En cuanto a sus prestaciones, la versión coupé acelera de 0-100 Km/h en 3,7 segundos y alcanza una velocidad máxima de 320 Km/h, mientras que la versión spyder es ligeramente más lenta (318 Km/h de velocidad punta y una aceleración de 0-100 Km/h en 3,8 segundos). Dado que esta versión es tracción trasera, Audi ha tenido que realizar una serie de ajustes en la suspensión y en el sistema dinámico de estabilidad, ha desarrollado una nueva dirección asistida y le ha dotado un nuevo reparto de pesos (40,6% - 59,4% en la versión coupé y 40,4% - 59,6% en el spyder) y, de serie, equipa el Audi Drive Select. Además, al no ser tracción quattro, se ha podido



reducir 50 Kg su peso en la versión coupé y 40 Kg en la spyder. Exteriormente, se caracteriza por elementos acabados en negro mate, como la parrilla Singleframe y las tomas de aire delanteras y traseras y, opcionalmente, se puede decorar con la banda decorativa en color rojo Misano al igual que en el Audi R8 LMS GT4. Sus faros LED se pueden sustituir opcionalmente por faros LED con proyectores láser e intermitentes dinámicos. De serie equipa unas llantas forjadas de aluminio de 19" con un diseño de cinco radios pintadas de negro, que en el eje delantero monta neumáticos 245/35 y en el trasero 295/35.

Abarth 124 GT, edición especial



Desarrollado por el equipo Abarth Racing Team, Abarth ha lanzado al mercado el 124 GT, una edición especial disponible en dos versiones: coupé y descapotable. Ambas traen de serie llantas de aleación OZ ultraligeras de 17", que son unos tres Kg más ligeras que las llantas normales, así como las carcasas de los retrovisores y el alerón delantero en color Gun Metal. Opcionalmente, el capó puede ir en color negro mate como lo hiciera al clásico Abarth 124 Rally para evitar que el piloto se deslumbrara con el sol. También, como opción, está disponible con una capota rígida de fibra de carbono que pesa sólo 16 Kg, revestida en su interior y, que cuenta con una amplia ventanilla trasera que incluye un sistema que la desempaña y limpia en menos de tres minutos.



Está equipado con un motor turbo 1.4 MultiAir de cuatro cilindros de 170 CV con el que alcanza una velocidad máxima de 232 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 6,8 segundos, asociado a un cambio Sport Sequential Esseesse manual o automático de seis velocidades. Además, dado que el sonido del motor es un elemento fundamental de los Abarth, de serie, incluye el escape Record Monza con sistema Dual Mode, capaz de modificar el flujo de los gases de escape en función de las

CUPRA nueva marca de SEAT

SEAT ha decidido que CUPRA, pase a ser una nueva marca con identidad propia, con el objetivo de crecer de manera independiente en nuevos mercados y dirigida hacia un nuevo tipo de cliente. Para ello, tendrá su propio espacio en aproximadamente 260 concesionarios SEAT especialmente seleccionados. Para su lanzamiento al mercado se ha elegido como primer modelo el CUPRA ATECA, equipado con un motor 2.0 TSI de 300 CV, con el que alcanza una velocidad máxima de 245 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos, combinado con una caja DSG de siete velocidades de nuevo desarrollo y perfeccionado para ofrecer una respuesta más rápida y precisa, así como con tracción integral 4Drive optimizado, que como novedad, a los cinco modos de conducción (Normal, Sport, Eco, Individual, Nieve, Off-Road), se añade el CUPRA, con un sonido más refinado y un ajuste de la suspensión adaptativa DCC (Dynamic Chassis Control), para mejorar el comportamiento deportivo del coche.



Exteriormente, además de incorporar el nuevo logo de Cupra en la parrilla con estructura de nido de abeja y de palabra Cupra en aluminio con acabado mate en la parrilla inferior, justo encima del parachoques de diseño exclusivo, abundan los detalles en color negro brillante, se distingue por sus llantas de 19", las pinzas de freno en color negro, el paragolpes deportivo, el logotipo CUPRA de color cobre en el portón, los cuatro tubos de escape en el extremo del difusor posterior y, por último, la luz de bienvenida que proyecta el nombre y el logotipo CUPRA en el suelo. En su interior, predomina el tejido Alcantara, presente en los paneles de las puertas y en sus asientos deportivos, mientras que los pedales están acabados en aluminio. El logotipo CUPRA también se encuentra en el volante, en las alfombrillas, en la llave y en la pantalla táctil del sistema multimedia, que, al encender el motor, da la bienvenida al conductor.



Audi A6, octava generación

Su carrocería ha crecido en todos sus aspectos y ahora mide 4.93 m de largo (7 mm más), 1,88m de ancho (12 mm más) y 1,45m de alto (2mm más), si bien, la capacidad de su maletero no ha variado (530 L), lo que se traduce en un mayor espacio para sus ocupantes. Estará disponible en tres líneas de acabado (básica, sport y design) y en dos paquetes de diseño (design selection y el paquete S line sport). Además, se podrá elegir entre tres versiones diferentes de faros, con la opción de faros HD Matrix LED como tope de gama. Como novedad, toda su oferta de motores contarán con la tecnología "mild-hybrid", que permite circular por inercia entre los 55 y los 160 km/h, una oferta que estará formada por tres TDI (cuatro cilindros, 2,0 litros y 204 CV, un V6, 3,0 litros de 231 CV y un V6, 3,0 litros de 286 CV), mientras que en gasolina, será un 3.0 TFSI de 340 CV. Éste último, junto con el 2.0 TDI, están asociados a una transmisión S tronic de siete marchas, mientras que los dos motores V6 diésel van asociados a una caja de cambios tiptronic de 8 velocidades. Por último, todas las versiones con motores 3,0 cuentan con tracción integral quattro y, para mejorar su agilidad y maniobrabilidad, el nuevo A6 incorpora la dirección dinámica a las cuatro ruedas, que a baja velocidad, hace girar a las ruedas traseras en dirección opuesta a las delanteras, reduciendo su diámetro de giro hasta 1,1 m, mientras que a velocidades altas, giran en la misma dirección, mejorando la estabilidad. En materia de sistemas de asistencia al conductor, cuenta con Audi parking pilot y el Audi garage pilot

el Audi garage pilot que permiten maniobrar de forma autónoma el coche mediante la App myAudi en un Smartphone para entrar y salir de una plaza de aparcamiento. En lo que a conectividad se refiere, además del MMI Navegación que viene de serie, se puede equipar con el MMI Navegación plus opcional, que incorpora la función de autoaprendizaje, que en base a las rutas ya recorridas, genera sugerencias de búsqueda inteligentes y que poco después de su lanzamiento, añadirá el servicio de estacionamiento en la calle, que facilitará la búsqueda de una plaza de aparcamiento. En su interior, además de sus nuevos asientos con numerosas funciones de ajuste, lo más llamativo es el sistema operativo MMI touch response, totalmente digital y personalizable, que en el caso de equipar el MMI Navegación plus, cuenta con una pantalla superior es de 10,1" y otra inferior de 8,6", ubicada en la consola central, a las que se añadiría el cuadro digital Audi virtual cockpit de 12,3" y el head-up display.





Peugeot 508, una alternativa sin complejos



Para hacer frente a las marcas Premium en el segmento de las berlinas, Peugeot ha renovado por completo su buque insignia, dándole una silueta de berlina con formato coupé. Construida sobre la plataforma EMP2, la segunda generación del 508 mide 4,75m de largo (8 cm más corta) 1,84 m de ancho (2 cm más) y 1,40m de alto (6 cm menos), a pesar de lo cual, y, gracias a las puertas sin marcos, la habitabilidad a la altura de la cabeza no se ha visto sacrificada, además, su distancia entre ejes es de 2,79m (8 cm menor). La oferta de motores está formada por dos motores de gasolina, uno de 180 CV y otro de 225 CV (sólo en versión GT), basados en el motor 1.6L PureTech, mientras que en diésel, habrá tres motores basadas en las mecánicas 1.5L y 2.0L BlueHDi de 130 CV, 160 CV y 180 CV y, en otoño del 2019, llegará la versión Híbrida Plug-In. Pero si el nuevo

508 destaca, es sobre todo por la calidad de los materiales de su interior, así como por tecnología y las funciones de ayuda a la conducción que incorpora. Así, su salpicadero incorpora la última generación del Peugeot i-Cockpit®, que reúne en la línea de visión de la carretera todos los datos útiles en una pantalla de 12,3", a la que se suma otra situada en la consola central de 8" o de 10" según el acabado. Incorpora todo un arsenal de funciones de ayuda a la conducción de última generación, entre los que destacan el Sistema de visión nocturna (Night Vision), cuya una cámara de infrarrojos tiene un alcance de hasta 250m; control de crucero adaptativo con función Stop&Go; Lane Position Assist (LPA), que mantiene la posición del vehículo en la vía de circulación, en primicia en la gama Peugeot; freno automático de emergencia de última generación; alerta activa de cambio involuntario de carril; alerta de atención del conductor; reconocimiento extendido de señales y sistema activo de vigilancia de ángulo muerto. En materia de conectividad, cuenta con función Mirror Screen, compatibles con los protocolos MirrorLink®, Android Auto y Apple Carplay™, que permiten funcionar con reconocimiento de voz incluso desde fuera del vehículo, a través del Smartphone; recarga por inducción y, el pack Peugeot Connect, con navegación 3D conectada con TomTom®Traffic. Con motivo de su lanzamiento, Peugeot lanza la serie Peugeot 508 First Edition basada en el acabado GT y que estará disponible en 12 países



KIA Ceed, más europeo que nunca

KIA busca fortalecer su presencia en el segmento C europeo con la tercera generación del Ceed (en lugar de Cee'd), concebido, diseñado, desarrollado y fabricado en Europa, que estará a la venta en España a finales del tercer trimestre de 2018. Fabricado sobre la plataforma K2 de KIA, mantiene la misma distancia entre ejes (2.650mm), pero es 23 mm más ancho (1.800mm) y 23 mm más bajo (1.447mm) que el modelo anterior, mientras que su maletero de 395L ha ganado 15. Su interior está dotado con una amplia gama de tecnologías que mejoran el confort y la funcionalidad como su sistema de infoentretenimiento "flotante",

disponible con una pantalla táctil de 7", o bien, con un sistema de navegación con pantalla táctil de 8" con navegación y los Kia Connected Services proporcionados por TomTom® y compatibles con Apple CarPlay™ y Android Auto™; integración completa del smartphone mediante Bluetooth y el acceso sin llave. En lo que a sistemas de asistencia y seguridad se refiere, de serie incorpora el asistente de luces automáticas; control de la atención del conductor; asistente de mantenimiento de carril con tecnología de conducción autónoma de Nivel 2 y aviso de colisión frontal. En el apartado mecánico, estará disponible en dos motores de gasolina: un actualizado 1.0 T-GDI de 120 CV y el nuevo 1.4 T-GDI de 140 CV. en diesel contará con un motor 1.6 CRDI en dos versiones de potencia (110 CV y 136 CV). Todos ellos asociados a una caja de cambios manual de 6 velocidades. Opcionalmente, el diesel y el gasolina más potentes están disponibles con una caja de cambios de siete velocidades con doble embrague. Por su parte, el sistema Drive Mode Select, permite seleccionar dos modos de conducción (Normal y Sport), mientras que la nueva suspensión completamente independiente, proporciona una respuesta al volante más rápida y ágil, complementada con un ajuste de los amortiguadores y con una dirección de cremallera más rápida.



Toyota Aygo, el pequeño se hace mayor

La tercera generación del Toyota Aygo llega no sólo con cambios estéticos, también viene con nuevos acabados, mejoras en sus prestaciones y en la eficiencia de su motor, una conducción más dinámica y ágil por la ciudad y, como no, más tecnología y seguridad. Estéticamente, conserva la emblemática 'X' frontal, pero ahora, pasa a ser un elemento estructural tridimensional mucho más potente e incorpora unos nuevos grupos ópticos basados en la filosofía Keen Look (Imagen Potente), con luces de circulación diurna Daytime Running

Lights (DRL), mientras que la parte trasera estrena unas ópticas de LED. Así mismo, el nuevo Aygo estará disponible en dos nuevos colores (Magenta y Azul) y con unas nuevas llantas de 15" con un diseño exclusivo para cada acabado. Su interior, presenta unos gráficos mejorados del cuadro de mandos, nuevas tapicerías y un patrón de colores más sofisticado. Sus acabados se articulan en torno al x-play, con varias opciones para que los clientes lo puedan personalizar según su gusto personal. A esta versión se añadirán las ediciones especiales x-cite y x-me. En el apartado mecánico, su motor VVT-i DOHC de 3 cilindros y 12 válvulas ha sido revisado y ahora, además de ser más eficiente, desarrolla 72 CV, con el que acelera de 0 a 100 km/h en 13,8 segundos, y alcanza una velocidad máxima de 160 km/h. En determinados mercados, habrá una versión denominada "Eco", con una cuarta y quinta marchas más largas; neumáticos de baja resistencia a la rodadura; el sistema Stop & Start de Toyota y varias mejoras aerodinámicas. Por último, en materia de seguridad incorpora el Toyota Safety Sense, un conjunto de tecnologías de seguridad activa entre los que destacan el Sistema de Seguridad Precolisión y, el Avisador de Cambio Involuntario de Carril.



Nuevo Volkswagen Touareg, a la conquista del segmento Premium

La tercera generación del Volkswagen Touareg llega con un aspecto renovado y más elegante, pero sobre todo, repleto de nuevas tecnologías, todo ello con la intención de convertirse en el referente dentro de la clase Premium de los SUV's. Si la comparamos con la generación anterior, la nueva es ligeramente más larga (7,7 cm), con lo que ahora mide 4,88m, ha ensanchado 4,4 cm alcanzando los 1,98m y es 7 mm más bajo. Esto se traduce en un mayor espacio en su interior y sobre todo, en un mayor volumen del maletero, que pasa de 697 a 810L con los respaldos del banco trasero levantados. Además, la utilización del aluminio y del acero en la fabricación de su carrocería (48% y 52% respectivamente), ha permitido que pese al ligero aumento de sus dimensiones, es 106 Kg más ligero. Inicialmente, llegará al mercado europeo con los motores diésel V6 de 170, 231 CV y 286 CV y más adelante llegará una versión gasolina V6 de 340 CV, así como con un turbodiésel V8 de 421 CV, así como una versión híbrida enchufable de 367 CV, todos ellos asociados a un cambio automático de 8 velocidades y con tracción total permanente [4Motion] cuyo diferencial central autoblocante permite enviar un máximo del 70% del par al eje delantero y, el 80% al trasero. El conductor podrá además seleccionar con el 4Motion Active Control cinco modos de conducción "on-road" y cuatro "off-road" y remolcar hasta 3,5 toneladas. Pero es su interior y el apartado tecnológico, donde están sus principales novedades. Para empezar, estrena el "Innovision Cockpit", un cuadro de instrumentos digital formado por una



pantalla de 12" y el sistema de información, navegación y entretenimiento "Discover Premium" con una pantalla de 15", ambos configurables a gusto del consumidor. Su interior puede personalizarse con tres líneas de equipamiento: "Atmosphere", "Elegance" y "R-Line", mientras que sus asientos delanteros ajustables eléctricamente, pueden equiparse por primera vez de manera opcional con una nueva función de masaje con ocho programas. En lo que a sistemas de ayuda a la conducción se refiere, esta tercera generación cuenta la mayor oferta de sistemas de asistencia, dinámica de marcha y confort jamás integrada en un Volkswagen, como el sistema de visión nocturna "Nightvision", el "sistema de asistencia en atascos y tramos en obras", el "asistente para cruces", dirección activa en las cuatro ruedas, una nueva compensación de balanceo con estabilizadores electromecánicos, los "IQ.Light o Faros matriciales LED,



Jaguar I-Pace, el primer eléctrico

Un año después de la presentación del I-Pace Concept en el Salón del Automóvil de los Ángeles, Jaguar ha presentado en el Salón del Automóvil de Ginebra el I-Pace, el primer coche eléctrico de Jaguar, que estará disponible a partir de 79.100€ en las versiones S, SE y HSE, así como en la versión First Edition (103.500€). Su diseño, inspirado en el Jaguar C-X75, se caracteriza por un corto y bajo capó, una línea de techo descendente, una parte trasera cuadrada aerodinámica y una luneta trasera curva. En la parte delantera, la parrilla cuenta con unas láminas activas, que se abren o cierran según las necesidades para refrigerar la batería y el sistema de climatización, mientras que los tiradores de las puertas, al igual que en el Range Rover Velar, contribuyen a la excelente aerodinámica, emergiendo de las puertas con solo presionar el botón de la llave o al tocarlas. Todo ello, permite que el nuevo I-Pace tenga un coeficiente aerodinámico de solo 0.29. Gracias a sus 4,68 m de longitud y a una batalla de 2,99m, su interior ofrece un amplio y cómodo espacio para cinco pasajeros que gracias a su techo panorámico de gran tamaño con un cristal que absorbe los rayos ultravioletas, disfrutan de un espacio luminoso. Su maletero cuenta además con una capacidad de 656 L, ampliables a 1.453 L si se abaten los asientos traseros. Está equipado con dos motores eléctricos situados uno en cada eje, que le confieren tracción a las cuatro ruedas, así como 400 CV, un par motor de 696 Nm y, una aceleración de 0 a 100km/h en 4,8 segundos.

Sus baterías de 90kWh de Ion-litio con una autonomía de 480 Km, están situadas lo más bajo posible, entre los dos ejes, para conseguir un reparto del peso 50:50 y un centro de gravedad 130mm más bajo que el F-PACE, con lo que optimiza la estabilidad y se reduce el balanceo de la carrocería. Se pueden recargar un 80% en sólo 40 minutos con un cargador rápido de corriente continua de 100 kW o bien, en diez horas con un cargador de pared de corriente alterna de 7kW. En el apartado tecnológico, es el primer Jaguar en adoptar el sistema de entretenimiento Touch Pro Duo, con dos pantallas de 10" estrenado en el Range Rover Velar. Cuenta con un nuevo sistema navegación EV que monitoriza la topografía de la ruta a seguir, incluido nuestro estilo de conducción y para tranquilidad del conductor, calcula la autonomía disponible. También incluirá Amazon Alexa, un asistente al cual se podrá consultar la información guardada en la app de Jaguar InControl e ISOTA, un software remoto que permite la actualización de los distintos sistemas.





Lexus UX, la revolución en el segmento

Lexus acaba de presentar el UX, su primer crossover compacto que llegará al mercado la primavera que viene y con el que aspira a conquistar un nuevo segmento de clientes. Construido sobre la nueva plataforma de arquitectura global GA-C, que ofrece una gran rigidez estructural y un centro de gravedad bajo, el UX mide 4.50m de largo (entre el CT y el NX), 1.52m de alto, 1.84m de ancho y tiene una distancia entre ejes de 2.64m, medidas que le convierten en el más grande de su segmento a pesar de lo cual, destaca por su gran maniobrabilidad, con un radio de giro de 5,2m,. Su diseño rompe con las reglas establecidas hasta la fecha y en él, se pueden ver dos partes claramente diferenciadas: la parte inferior con un aspecto robusto típico de un SUV y la superior, de líneas estilizadas. El UX destaca por su frontal, en el que la disposición de los faros y la parrilla en doble punta de flecha se integran en la forma marcada y profunda que crean el capó y el parachoques para generar una sensación de seguridad, mientras que en la parte trasera cuenta con una línea continua de luz que cruza el portón trasero formada por una secuencia de 120 LED, que se estrecha suavemente hacia el centro, llegando a medir sólo 3mm de grosor en el punto más estrecho, diseño que además de ayudar aerodinámicamente, está llamado a convertirse en una característica típica de

Lexus. En su interior, los diseñadores han querido eliminar la barrera entre el exterior y el interior, creando una continuidad fluida, de tal manera que visto desde fuera, el capó parece conectado directamente con el cuadro de instrumentos completamente digital, proporcionando al conductor un campo de visión excelente. Todos los mandos están diseñados y pensados para que sean accesibles al conductor. Al mercado español sólo llegará el Lexus UX 250h, que emplea un nuevo sistema eléctrico híbrido de cuarta generación, que incluye un motor de gasolina de cuatro cilindros de 2 litros de 178 CV, disponible con tracción delantera o a las cuatro ruedas (E-Four) mediante un motor eléctrico adicional situado en el eje trasero. La tecnología es otro de los aspectos fundamentales de UX, que cuenta con la versión más reciente del Lexus Safety System +, que incluye un Sistema precolisión (PCS) que detecta peatones (incluso de noche) y ciclistas o el Co DRIVE, con asistente de mantenimiento del carril y control de crucero adaptativo; luces automáticas; lector de señales; cámara con visión 360º o head-up display. Por último, en lo que a conectividad se refiere, cuenta con una pantalla de 10,3" sistema de navegación Connected, que incluye la función Coyote o el asistente Siri y por último, será ¡el primer modelo de Lexus en incluir el servicio e-call.



Hyundai KONA eléctrico. hasta 470 Km de autonomía

El pasado verano, Hyundai presentó la última incorporación a su exitosa gama en el segmento SUV; el Hyundai KONA, que ahora estrena su versión eléctrica, con la que además de convertirse en el primero de su segmento, combina las dos tendencias que crecen más rápido en el automóvil: el segmento SUV y la electrificación. El nuevo KONA eléctrico estará disponible con dos versiones de motor y de batería. La primera, la básica, tiene una potencia de 135 CV y su batería de 39,2 kWh le proporciona una autonomía de más de 300 kilómetros. La segunda versión tiene 204 CV de potencia y una batería de 64 kWh, y una autonomía de más de 470 kilómetros. En ambos casos, el par motor es de 395 Nm y la velocidad máxima es de 167 Km/h, mientras que el cambio "shift-by-wire" permite una gestión intuitiva del motor eléctrico, con sólo presionar los botones para seleccionar los modos de conducción. Sus baterías de polímero de litio en lugar de las hidruro metálico de níquel, tan sólo necesitan 54 minutos para alcanzar un 80% de carga si se utiliza una toma de carga rápida de 100 kW. Si la recarga se hace con el cargador de a bordo, de 7,2kW, la batería de mayor autonomía se recarga en 9 horas y 40 minutos, mientras que en el caso de baterías de menor autonomía, la carga dura 6 horas y 10 minutos. Opcionalmente, la recarga se puede hacer usando el cable ICCB (In-Cable Control Box) con una toma de corriente compatible instalada en nuestro domicilio. En comparación con el KONA convencional, la versión eléctrica es 20mm más alto (1.570mm) y 15mm más

largo (4.180mm) pero ,mantiene la misma anchura (1.800mm) y la distancia entre ejes (2.600mm) y su maletero tiene una capacidad de 332 L, incluyendo el hueco para guardar el cable de carga (373 litros sin él). Exteriormente, no sólo se distingue por el puerto de carga que está localizado en el frontal del vehículo, cerca del logo de Hyundai, sino que además, la versión eléctrica cuenta con una parrilla cerrada, que aporta una apariencia limpia y con estilo; nuevos paragolpes delantero y trasero y llantas de aleación de 17". Por último, está disponible en 21 combinaciones de color gracias a los 7 colores de su carrocería, más los tres del techo. Su interior, también ha sufrido algunos cambios. Para empezar, cuenta con un nuevo cuadro de mandos de alta resolución de 7", que muestra el velocímetro, el nivel de carga de la batería, el gráfico del fluido de la energía y modo de conducción para el usuario, que, cambia de color de fondo y cuyos indicadores se adaptan, en función del modo seleccionado. Así mismo, la consola central combina todos los botones para facilitar las operaciones de manera intuitiva con el cambio "shift-by-wire" y cuenta con un espacio extra guardar objetos bajo la consola central y opcionalmente, un head-up display de mayor calidad, proyecta la información de conducción relevante en el parabrisas. Por último, los asientos delanteros eléctricos además de ajustarse en ocho posiciones, son ventilados y calefactados, mientras que el volante, opcionalmente, puede ser calefactado.



Porsche Mission E Cross Turismo, el segundo eléctrico de Porsche

Basado en el Mission E, el primer vehículo 100% eléctrico de Porsche, la marca de Stuttgart presentó en Ginebra el Mission E Cross Turismo, un Cross Utility Vehicle de 4,95m de longitud, 1,99m de ancho, 1,42m de alto y con capacidad para cuatro pasajeros. Concebido para personas con un estilo de vida activo, que les gusta pasar su tiempo de ocio haciendo deporte o actividades al aire libre, cuenta con tracción a las cuatro ruedas bajo demanda que incorpora el Porsche Torque Vectoring y, con una mayor altura libre al suelo, además de unos robustos pasos de rueda y de una llantas de 20" que montan neumáticos 275/40 R 20, mientras que su maletero cuenta con un sistema de railes con cintas que se ajustan o se quitan, lo que permite colocar objetos tan diversos como una tabla de surf o

una bicicleta eléctrica Porsche. Sus dos motores síncronos de imanes permanentes (PSM) desarrollan 600 CV, lo que le permite acelerar de 0 a 100 Km/h en menos de 3,5 segundos. El Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) se encarga de proporcionar una estabilización activa del balanceo, mientras que la suspensión neumática adaptativa permite un incremento de la altura libre al suelo de hasta 50mm. La autonomía de sus baterías de litio es de 400 Km, autonomía que se logra en tan sólo 15 minutos de recarga. Su interior ofrece una interpretación completamente nueva de los clásicos elementos Porsche trasladándolos a la era digital, con unas pantallas muy anchas, así como con un cuadro de instrumentos compuesto por tres esferas gráficas circulares desplegadas digitalmente en pantallas TFT.





Escribe para introducir texto

MOVILIDAD ALTERNATIVA

En el pasado Salón del Automóvil de Ginebra pudimos ver algunas propuestas de movilidad eléctrica, así como de conducción autónoma, sin duda, los dos principales conceptos que están desarrollando las marcas de cara a un futuro cercano. Volkswagen presentó el I.D. VIZZION, una berlina totalmente eléctrica preparada para la conducción totalmente autónoma, que será el máximo exponente de la familia I.D. de la marca y que llegará a las carreteras en 2022. también presentó dos propuestas de micromovilidad: el Cityskater, un compacto y moderno monopatin eléctrico, plegable con 15 km de autonomía y el Streetmate, un scooter eléctrico con 75 km de autonomía. Por su parte, Renault presentó el Renault EZ-GO, un prototipo de coche autónomo, eléctrico destinado a los servicios de car-sharing, con capacidad de hasta seis personas. En su interior destaca la ausencia del puesto de conducción y sus ocupantes además de contar con Wi-Fi a bordo y de poder recargar sus smartphones por inducción, disfrutarán de las amplias zonas acristaladas de su carrocería, mientras que una pantalla les informará del tiempo de llegada al destino o de las paradas que va a realizar el vehículo. Audi, en colaboración con Airbus e Italdesign, presentó el "Pop.Up Next", un nuevo concepto de movilidad horizontal y vertical 100% eléctrico y completamente automático. En un futuro a largo plazo, este vehículo podría transportar

pasajeros por tierra y aire de forma rápida en las grandes ciudades, solucionando los problemas de tráfico. Otra curiosa novedad fue el innovador concept car Hyundai Kite, un vehículo un chasis monocasco con concepto de buggy de dos plazas sin puertas, sin techo y sin ventanas, que se convierte en un jet ski monoplaza y que por tanto, puede circular tanto por tierra como por el agua con propulsión eléctrica. Goodyear ofreció un adelanto de su EfficientGrip Performance con tecnología Electric Drive, un prototipo de neumático para el creciente mercado de vehículos eléctricos que adelanta cómo será el nuevo modelo que llegará a las carreteras europeas en 2019 y es que, las pruebas de Goodyear revelan que los neumáticos tradicionales pueden desgastarse hasta un 30% más rápido en los vehículos eléctricos debido al enorme par instantáneo de los motores eléctricos, así como por el peso adicional de las baterías. También presentó prototipo Oxygene, una solución visionaria para unos desplazamientos urbanos más limpios, más convenientes, más seguros y más sostenibles. Gracias a su estructura única con musgos vivos creciendo dentro de la pared lateral y al diseño inteligente de la banda de rodadura del neumático, absorben y hace circular la humedad y el agua de la superficie de la carretera, lo que permite la fotosíntesis y, por lo tanto, la liberación de oxígeno al aire.

El personaje

Arielle Tramont

15 días de duración, un recorrido de más de 8.000 Km repartidos en 14 etapas cruzando 3 países y cerca de 500 inscritos repartidos en cinco categorías, así fue el Dakar 2018, todo un reto organizativo para el ASO, empresa francesa encargada de la organización del Dakar y, en la que además de contar con el español Marc Coma como Director Deportivo, había otros muchos españoles con distintos cargos en la organización. Entre ellos, estuvo Arielle Tramont, que debutaba este año en la prueba como enlace de prensa, un puesto de nueva creación, cuya cometido era el de recopilar toda la información que salía del PCO (Centro de Control de la Carrera), de los Comisarios Deportivos y de Dirección de Carrera para informar lo antes posible a la prensa. Aunque la prueba no comenzó hasta el 6 de enero, pasó la Nochevieja en Lima, punto de partida del Dakar y durante esos primeros días con poco trabajo (algún briefing con periodistas acreditado o internos para la organización), se fue acoplando a la compleja maquinaria del Dakar. Las comodidades de la gran ciudad se acabaron en cuanto comenzó el Dakar, pues a partir de ese momento, le tocó viajar de noche o en un autobús litera o incluso en un Hercules de la Fuerza Aérea Boliviana con destino hacia el siguiente campamento, que en el mejor de los casos eran polideportivos, estadios o incluso bases militares, pero en otras ocasiones estaba en medio de la nada como en el caso de Tupiza, que debido a las lluvias torrenciales se inundó parcialmente, lluvias que motivaron la cancelación de la novena etapa y con ello, una jornada "extra" de descanso para ella. Dado las características del Dakar, con etapas muy largas la información además de confusa, la información suele ser escasa, por lo que cuando ocurre algo, todos los periodistas corren a preguntar que ha pasado, por eso, se pasaba por el camión del PCO o por la tienda de los



Comisarios Deportivos para recabar la información, aunque como ella misma reconoce, tuvo que buscar su sitio en la organización y a lo largo de la prueba, sus condiciones fueron cambiando, por lo que se buscó la vida para encontrar sus propios proveedores de información. afortunadamente para ella, este año no hubo ningún accidente mortal, pero si le tocó vivir el accidente de Nani Roma y sobre todo, el revuelo que se formó montó con la penalización de 10 minutos impuesta a Carlos Sainz y Lucas Cruz por el incidente con un Quad, penalización que días mas tarde fue retirada, momento en el que la pudimos ver en Teledporte explicando la decisión de los deportivos). Pero no todo era trabajo en el Dakar, también tuvo tiempo de ir escribiendo su crónica diaria en su perfil de Facebook o de relajarse y disfrutar de momentos de camaradería junto con otros miembros de la organización o bien, con los periodistas. Finalizado el Dakar, pudo asistir a la fiesta final y disfrutar de ella victoria de Carlos Sainz y Lucas Cruz en la categoría de coches, eso si, sin excesos, pues al día siguiente, a las 10 de la mañana la llevaron al aeropuerto para coger el vuelo de regreso a Madrid. con la satisfacción personal de haber encajado en un equipo muy heterogéneo en cuanto a edad y procedencia y la profesional de haber sido felicitada por por como había gestionado su trabajo. Le gustaría repetir el año que viene, pero lo ve difícil por tema de vacaciones.





Land Rover Explore, un móvil tan duro como el Discovery

Inspirado en el Land Rover Discovery y desarrollado junto con Bullit Group, Land Rover presentó en la pasada edición del Mobile World Congress el "Land Rover Explore", un Smartphone pensado para el tiempo libre, resistente al agua, cambios bruscos de temperatura y a todo tipo de golpes y, cuya batería es capaz de aguantar dos días completos de deportes al aire libre. Para ser tan duro como el Discovery, el Land

Rover Explore ha pasado pruebas de caída desde 1.8 metros de altura con el protector de pantalla de fábrica, ha sobrevivido bajo el agua, incluida agua salada, y ha pasado por temperaturas extremas, choques térmicos y vibraciones. La pantalla de inicio del teléfono con el sistema Android dispone de un panel de control exterior personalizable para acceder de forma instantánea a la información meteorológica y a los datos de los sensores del dispositivo. La pantalla HD funciona con luz solar brillante y se puede manejar con guantes o los dedos mojados. También es totalmente compatible con todas las aplicaciones de Land Rover para el automóvil. El Land Rover Explore se lanzará con el Pack Adventure, que llega cargado con una funcionalidad de GPS directamente desde la misma caja de embalaje. El precio de lanzamiento será de 649€ y estará disponible desde el 26 de abril de 2018 a través de la web www.landroverexplore.com y algunos centros especializados incluidos el Cotswold Outdoor y el Snow + Rock en el Reino Unido, el Sporthaus Schuster en Alemania y el AS Adventure en Bélgica.



Un Aston Martin en tu muñeca

Fruto del acuerdo entre Tag Heuer y Aston Martin anunciado en la pasada edición del Salón del Automóvil de Ginebra, TAG Heuer ha presentado dos ediciones especiales con las que rinde homenaje a la marca de lujo británica. La primera de ellas es el prestigioso cronógrafo TAG Heuer Carrera Calibre Heuer 01, inspirado en el lujoso universo de Aston Martin. El famoso movimiento de la manufactura es visible en la esfera, esqueletizada con un diseño hexagonal que evoca los detalles del nuevo Vantage, para conseguir una esfera exclusiva de Aston Martin. Además, la robusta caja de acero de 45 mm presenta un diseño desarrollado específicamente para esta edición, con líneas en un lado para evocar la velocidad, el circuito y los pistones. Otra de las exclusivas características de la pieza es la forma de las asas, que ha sido rediseñada

inspirándose en las líneas emblemáticas de la carrocería de Aston Martin. Con un bisel taquímetro de cerámica negra, esta pieza es el reflejo perfecto de la experiencia y la maestría técnica que surge de la asociación entre las dos marcas. El segundo modelo es un cronógrafo TAG Heuer Formula 1, inspirado en Aston Martin Racing. El TAG Heuer Formula 1 es el último modelo automovilístico de TAG Heuer y es sinónimo de rendimiento y velocidad. Fabricado enteramente de acero y con 43 mm de diámetro, este cronógrafo de cuarzo luce un bisel de acero con muescas y un anillo de aluminio con escala taquítrica. Los índices, el segundero y el famoso logotipo alado visten a Aston Martin Racing con su tono de esencia de lima y destacan sobre la esfera negra del reloj, consiguiendo un hermoso efecto. La precisión del movimiento es de una décima de segundo, una característica indispensable en un reloj para coches de carreras, y se muestra en el contador pequeño de las 6 horas, con el contador de los minutos en las 9 h y el contador de segundos en las 3 h. La correa de este reloj es de una magnífica piel de cuero negro. Esto hace que el modelo sea aún más exclusivo de Aston Martin, ya que es la primera vez que TAG Heuer utiliza una correa de piel en la colección TAG Heuer Formula 1. Por su parte, las costuras en el distintivo tono esencia de lima añaden carácter y confieren un toque deportivo al reloj.



F1 Gp de Australia; Vettel el afortunado

Como viene siendo habitual desde 1996, el circuito de Albert Park en Melbourne supuso el inicio de la temporada de F1, la 69ª desde 1950 y lo hizo de la misma manera que el año pasado: pole de Hamilton y victoria de Vettel en los boxes. El británico, que logró su quinta pole consecutiva en Australia y la 73ª de su carrera de una manera casi insultante con el ya famoso "party mode" de su motor Mercedes no se vio sorprendido por los Ferrari de Raikkonen y de Vettel en la salida, todo lo contrario que Verstappen, que fue superado por el Haas de Magnussen, lo que le acabaría costando un error fruto de sus nervios e impotencia por no poder adelantar al Haas. Con la carrera controlada, Hamilton no quiso arriesgar y respondió inmediatamente al intento de undercut de Raikkonen, lo que dejó como líder provisional a Vettel, algo impensable viendo su ritmo de carrera, pero entonces, la suerte le sonrió con un Virtual Safety Car motivado por el abandono del Haas de Grosjean por el mismo motivo

que su compañero Magnussen: una rueda mal apretada, situación que aprovechó Vettel para hacer su parada, a lo que se sumó un fallo en el software de Hamilton que gestionaba su vuelta bajo el VSC, lo que para sorpresa de todos, hizo posible que Vettel saliese por delante del británico que no entendía lo sucedido. La segunda parte de la carrera esto marcada por las tres luchas que hubo, sin embargo, y a pesar de que el circuito estrenaba una tercera zona de DRS, en ninguna de ellas se vio un adelantamiento. La primera entre Vettel y Hamilton, pero el británico acabó tirando la toalla y Vettel logró la victoria (la nº 230 de Ferrari, la 9ª con Ferrari y la 48ª de su carrera) con cinco segundos de ventaja. La segunda lucha fue por la tercera posición, entre Raikkonen y Ricciardo, que gracias a los abandonos de los Haas y a su estrategia, remontó desde la 8ª posición a la 4ª. Por último, la tercera lucha por el quinto puesto tuvo a Alonso, Verstappen, Hulkenberg y Bottas como protagonistas, pero el piloto

español en una gran carrera, contuvo los ataques del holandés y acabó logrando el quinto puesto, su mejor resultado desde el GP de EE.UU del 2016. Su compañero de equipo, el belga Vandoorne refrendó la clara mejoría del McLaren con su nuevo motor Renault y acabó noveno, mientras que Sainz pudo acabar décimo pese a los problemas estomacales y nauseas provocados por un problema con el sistema que le suministraba el agua durante la carrera. Williams, mal, muy mal, (no es de extrañar que Martini haya anunciado que el año que viene deja de ser su sponsor); Kubica debería subirse ya como titular a uno de sus coches. Toro Rosso tampoco estuvo a la altura que se esperaba de ellos ras lo visto en Barcelona debido al motor Honda y Force India debe mejorar mucho, si quiere luchar por los puntos.



F1 Gp de Bahrein; cuestión de gestión de neumáticos



Había que remontarse al GP de Mónaco del año pasado para ver a los dos Ferrari en primera fila, con Vettel en la pole, la 51ª de su carrera en su 200º GP, mientras que Hamilton, penalizado por cambiar su caja de cambios, salía desde la novena posición, en unos entrenamientos en los que hubo dos protagonistas: Gasly, que acabó sexto, aunque ganó una posición con la penalización de Hamilton y Verstappen, que acabó contra la protecciones en la Q2. Decepción de McLaren, que vio como ninguno de sus coches pasaba a la Q3.

En la salida, Bottas le robó la cartera a Raikkonen, mientras que poco a poco Hamilton fue recuperando posiciones y pese a ir con el compuesto blando, frente al superblando del resto, en la 8ª era a cuarto, beneficiado eso sí, por el abandono simultánea de los dos Red Bull (Verstappen tras pinchar por un toque con Hamilton con Alonso de testigo y, Ricciardo por avería). Con Vettel liderando la carrera con dos segundos de ventaja sobre Bottas, la guerra psicológica entre Ferrari y Mercedes comenzó en la primera parada en boxes: Vettel fue el primero en parar engañado por Mercedes y montó el neumático blando, el mismo, estrategia que en un principio, les hacía ir a dos paradas. Mercedes por el contrario, optó por montar el neumático medio, con una clara estrategia de una sola parada. Ferrari reaccionó haciendo parar a Raikkonen en la vuelta 36ª para montar neumáticos superblandos,

salió antes de tiempo, cuando la rueda trasera izquierda aún no estaba montada y atropelló a uno de sus mecánicos y abandonó la carrera. Vettel optó por gestionar sus neumáticos y no parar más, lo que nos dejó unas emocionantes últimas vueltas, con Bottas recortando la distancia con Vettel hasta llegar pegado al alemán en la última vuelta, que finalmente logró su 49ª victoria, mientras que un nervio Hamilton acabó tercero. Gasly el héroe del fin de semana fue cuarto, Magnussen quinto, Hulkenberg sexto, Alonso fue séptimo, Vandoorne octavo, Ericsson noveno y Ocon décimo. Sainz tras una mañana de problemas de consumo, fue decimoprimer. Vettel, con 50 puntos lidera el Mundial, seguido por Hamilton con 33, Bottas con 22 y Alonso, con 17 puntos. en el partido de constructores, Ferrari sigue primero con 65 puntos, Mercedes es segundo con 55 puntos y, McLaren es tercero con 22 puntos.



E-Prix de México, victoria para Abt; Vergne más líder

Si bien Abt logró la victoria en México, la primera en su carrera, el verdadero triunfador del E-Prix de México fue sin duda Vergne, que llegó como nuevo líder del campeonato con 5 puntos de ventaja sobre Rosenqvist y 10 sobre Bird y salió de México con 12 puntos de ventaja sobre Rosenqvist, que tuvo que abandonar y 20 sobre Bird, que no pudo puntuar. El que si lo hizo, fue di Grassi, que por fin logró sus primeros puntos después de haber salido el último y de cumplir 5 segundos de sanción en los boxes por cambiar una vez más el inversor de su monopla. Rosenqvist, que ya en los libres demostró que era el hombre a batir en México, logró su segunda pole de la temporada, por delante de Lynn, Turvey, Buemi y da Costa, si bien, todos ellos ganaron una posición debido a la sanción que recibió Lynn por cambiar la caja e cambios de su DS Virgin. Tras la salida, Rosenqvist poco a poco se fue distanciando del NIO de Turvey hasta que en la 15ª vuelta su Mahindra se detuvo en la entrada a la recta principal y, aunque pudo continuar, lo hizo ya en la última posición, problemas que volvieron en la 20ª vuelta. Los problemas de Rosenqvist, dejaron a Turvey en primera posición, seguido por Abt, que se aprovechó de un error de Buemi para colocarse segundo. Cuando llegó el momento de parar en boxes, Abt fue el más rápido en

hacer el cambio de monopla y salió en primera posición, seguido Turvey, Vergne y Buemi, que gracias al FanBoost, le ganaría la posición a Vergne unas vueltas más tarde y lo mismo haría Piquet más adelante y es que piloto brasileño parece estar abonado al cuarto puesto con Jaguar. La pelea por la segunda posición entre Turvey y Buemi, permitió que Abt se fuese distanciando poco a poco hasta lograr una cómoda ventaja de seis segundos y, acabó logrando su primera victoria en la Formula E (ganó en Hong Kong, pero tras la carrera fue descalificado) y la primera victoria para Audi, mientras que Turvey lograba su primer podio, el primero también para NIO en la Formula E, un podio que completó Buemi, el 20º, para el piloto suizo, que ya es cuarto en el Mundial. La remontada de di Grassi vio sus frutos, cuando logró entrar entre los diez primeros en las últimas vueltas y ya, en la última vuelta, ganó una posición más y acabó noveno y con la vuelta rápida en carrera, logrando así un punto extra. En el Mundial, Vergne es primero con 81 puntos, Rosenqvist segundo con 69 y Bird tercero con 61 puntos. en el apartado de equipos, Techeetah lidera el Mundial con 99 puntos, Mahindra es segundo con 99 y Jaguar es tercero con 74 puntos.



E-Prix de Punta del Este, el regreso de di Grassi y victoria para Vergne

Con dos victorias y dos poles de tres, la Formula E se despidió de Sudamérica con un claro ganador: el piloto de Techeetah, Jean-Eric Vergne que llegará a la gira europea con 30 puntos de ventaja sobre Rosenqvist, que en las últimas carreras se ha desinflado un poco, todo lo contrario que di Grassi, que una vez solventados los problemas de fiabilidad va de menos a más. En los entrenamientos, el brasileño logró por primera vez en la temporada la superpole, seguido por Lynn (DS Virgin), Evans (Jaguar), Turvey (Nio formula E Team) y Vergne, en unos entrenamientos en los que Prost, Piquet y Heidfeld acabaron contra los muros, Bird sólo pudo ser noveno y Rosenqvist decimosegundo. Sin embargo la parrilla de salida se vio alterada por las penalizaciones que recibieron di Grassi, Lynn y Turvey por exceder los límites de la pista en una de las chicanes y Evans, por motivos técnicos. El gran beneficiado fue Vergne, que pasó del quinto al primer puesto, seguido por di Grassi, Lynn, Turvey y Abt. Tras una gran salida de Vergne que mantuvo sin problemas la primera posición, pronto se vio que la carrera iba a ser cosa de dos: Vergne y di Grassi, pues en apenas dos vueltas, ya habían logrado 1,5 segundos de ventaja sobre Lynn, si bien, el abandono de Heidfeld por problemas en su Mahindra, motivó la salida del Safety Car y con ello, el reagrupamiento de los monoplazas. Reanudada la carrera, una vez más, Vergne y di Grassi, pese a no darse ni un metro de distancia entre ellos en una bonita

lucha por la primera posición, volvieron a distanciarse de Lynn, el tercer clasificado, seguido por Abt, Bird y Buemi, pero el piloto de Renault dañó su coche en una chicane y tuvo que entrar muy pronto a cambiar de coche y no acabaría la carrera. Tras la parada en boxes, di Grassi intentó adelantar en la curva 17 a Vergne, pero el francés le cerró muy bien la puerta y el piloto brasileño apuntó estuvo de acabar contra las protecciones. Por detrás, Abt tuvo que parar de nuevo en los boxes para atarse bien los cinturones de seguridad, lo que dejó a Bird tercero, Lynn cuarto, Evans quinto y a Rosenqvist sexto. En los compases finales de la carrera, di Grassi lo volvería a intentar de nuevo en dos ocasiones, pero en ambas, Vergne le cerró la puerta al brasileño y acabaría logrando la victoria por 0,447 segundos. Por detrás, Bird, beneficiado por la lucha entre ambos, fue recortando la ventaja y llegó incluso a contactar con ellos, mientras que Evans, tras una gran remontada, logró la cuarta posición en un increíble adelantamiento por el interior de la curva más rápida a Lynn, que en la última vuelta perdía una posición más, esta vez con Rosenqvist. En el Mundial, Vergne es líder con 109 puntos, Rosenqvist es segundo con 79 y Bird segundo con 72 puntos. En el apartado de equipos, Techeetah aumenta su ventaja sobre Mahindra que ahora es de 27 puntos y DS Virgin con 93 puntos, recupera la tercera posición con siete puntos de ventaja sobre Jaguar.



WRC Rallye de México, victoria y liderato para Ogier

Duelo de gigantes en México y es que, por primera vez desde el Rallye de MonteCarlo del 2015, los dos grandes dominadores del WRC en los últimos 14 años: Ogier y Loeb, que sustituía a Breen en Citroën, se veían las caras, mientras que Dani Sordo sustituía a Paddon en Hyundai. Beneficiados por el hecho de salir en posiciones más retrasadas Sordo y Loeb acabaron primero y segundo respectivamente separados por sólo 7,2 segundos, mientras que Neuville, además de encontrarse los tramos en peores condiciones, perdía más de 20 segundos por un problema de presión de combustible, después de haber liderado la prueba en la primera jornada. Tras la disputa del tramo de Guanajuatito (30.97 km), el primero del sábado, Loeb le arrebató el liderato a Sordo, pero

ambos pilotos pincharon en la segunda pasada por Guanajuatito y perdieron mucho tiempo, lo que permitió a Ogier acabar el día liderando el rally con 35,9 segundos de ventaja sobre el Citroën de Meeke y 46,8 segundos sobre Sordo. En la última jornada, Sordo logró recuperar la segunda posición después de que Meeke se saliese en el primero de los tres tramos del día y Ogier lograba finalmente la victoria, la 42ª de su carrera y la 2ª de la temporada con 1m y 13,6 segundos de ventaja sobre Sordo, que a pesar de pinchar en el Power Stage, aunque pudo acabar segundo con 15,6 segundos de ventaja sobre Meeke. Con este resultado, Ogier vuelve a liderar el campeonato con 56 puntos, cuatro más que Neuville, ventaja que podía haber sido el doble con los 4 puntos logrados en el



Power Stage, al acabar segundo, pero Ogier fue sancionado con 19 segundos por golpear una chicane. En el apartado de constructores, Hyundai mantiene el liderato con 84 puntos y M-Sport Ford sube al segundo puesto con 72 puntos, uno más que Citroën, y Toyota es cuarta con 67 puntos.



WRC Tour de Corse, Ogier, tres de cuatro

Ogier se mostró intratable en Córcega y prueba de ello, es que en la primera jornada, se impuso en tres de los cuatro tramos, lo que le permitió acabar el día con 33,6 segundos de ventaja sobre Neuville, que con problemas de frenos, no pudo seguir el ritmo del francés, mientras que Loeb, en la segunda de sus tres participaciones previstas para esta temporada con Citroën decía adiós a sus opciones de victoria de manera prematura cuando era segundo al salirse en el segundo tramo. En la segunda jornada y pese a no tomar riesgos innecesarios, Ogier aumentó su ventaja a 44,5 segundos sobre el Toyota de Tanak, después de que el estonio, cuarto clasificado al empezar la jornada le arrebatase la segunda posición a Neuville por sólo una décima, beneficiado eso sí, por el abandono del Citroën de Meeke, por tener año consecutivo en el mismo tramo. Sordo, que empezó el día en séptima posición, acabó quinto tras lograr superar al Ford Fiesta del galés Evans por sólo 3,1 segundos. El domingo, la última jornada del rally se disputan tan sólo dos tramos, el primer de ellos, "Vero-Sarrola-Carcopino" de 55.17 km, la más larga del rally desde 1986 en el que se impuso Tanak, que sumado a los problemas motor en el Hyundai i30 de Neuville, le sirvió para asegurar la segunda posición, con 13,3 segundos de ventaja sobre el belga. En el Power Stage, la victoria y los cinco puntos extra fueron para el finlandés de Toyota Lappi, que acabó sexto en la

prueba, mientras que Ogier fue tercero y sumó 3 puntos extra en el casillero y acabó logrando su segunda victoria en esta prueba, con 36,1 segundos de ventaja, 10 años después de que el cinco veces campeón del mundo se asegurase el título mundial junior en este rally. Neuville pese a sus problemas de motor y gracias a la amplia ventaja que le llevaba a Sordo, que fue finalmente cuarto, pudo acabar tercero. Tras esta prueba, Ogier con 84 puntos, aventaja ahora en 17 puntos a Neuville y, Tanak con 47 puntos es tercero. En el apartado de constructores, Hyundai sigue como líder con 111 puntos, sólo 4 más que M-Sport Ford, mientras que Toyota, con 93 puntos, recupera la tercera posición y Citroën es cuarto, con 81 puntos tras un decepcionante rally ante su público, que se tuvo que conformar con Meeke en el noveno puesto, después eso sí, de un duro trabajo de sus mecánicos que lograron recuperar el Citroën C3 WRC.





Maldonado con el DragonSpeed Oreca-Gibson marcó el mejor tiempo por sólo 0,3 segundos. Los dos Porsche 911 RSR del equipo Porsche GT Team marcaron los mejores tiempos de la categoría LMGTE Pro, seguidos por los dos Ford GT. BMW que debutaba con el nuevo M8 GTE acabó sexto y décimo tras completar 682 vueltas. Guidi y Calado, vigentes campeones de la categoría, sufrieron un incendio en su Ferrari 488 GTE Evo y sólo pudieron completar 64 vueltas y, por último, el nuevo Aston Martin Vantage fue el coche que más vueltas dio (852) de todos los coches.

WEC, la super temporada arrancó en el Paul Ricard

Un total de 35 coches tomaron parte del "Prologue" disputado en el circuito francés de Paul Ricard para disputar 30 horas de tests de pretemporada, recorriendo un total de casi 10.000 vueltas y 53.000 Km. Como era de esperar, los Toyota dominaron la categoría LMP1 (4,3 segundos de ventaja sobre el tercer clasificado), encabezados por el nº 8 de Buemi y Conway, mientras que la categoría LMP2 Pastor



Comenzó el madrileño de Karting

El Circuito de Karting Correcaminos en Recas (Toledo) acogió la primera prueba del Cto. Madrileño y Castellano-Manchego de Karting, que contó con 91 inscritos repartidos en seis categorías, entre ellos, los hermanos Iribas, Alejandro en la categoría Junior y Javier en la Senior. La prueba se vio afectada por una climatología cambiante, así, la lluvia del sábado impidió realizar los entrenamientos libres con normalidad, mientras que el domingo, todas las pruebas se realizaron sobre una pista seca. Alejandro, el menor de los dos estuvo muy nervioso durante todo el domingo, a pesar de lo cual, logró el mejor tiempo de su categoría y el cuarto absoluto. En la primera carrera tuvo un pequeño toque en la curva 3 al intentar adelantar al tercero de Rotax y le alcanzó el pelotón, comandado por

el segundo de los X30, que al final sería el vencedor de su categoría, tras un bonito duelo que duró 4 vueltas con adelantamientos. En la segunda carrera cuando iba segundo, en la 5ª vuelta otro competido se lo llevó por delante y tuvo que retirarse. Javier, en cambio estuvo más relajado y en los entrenos y acabó noveno, pero en a salida, a final de recta tuvo de bloquear sus frenos para evitar dar a los dos de delante, lo que le descolgó del pelotón y acabó último. Saliendo desde la última posición en la segunda carrera, disfrutó más y pudo recuperar varias posiciones tras luchar con varios pilotos, remontando hasta el 7º puesto y tercero de la categoría X30. La siguiente prueba tendrá lugar los días 14 y 15 de abril en el circuito de los Santos de la Humosa.

