

# Motor

## EXPERIENCES

Abril 2019



*Hispano Suiza*

**Hispano Suiza Carmen - Ferrari F8 Tributo - Lamborghini Aventador SVJ  
Roaster - Mercedes AMG GT R Roadster - AM LagondaAll Terrain Concept  
F1 - FE - WEC - WRC**

*Carmen*

## EDITORIAL

En 2012 el sector del automóvil en España tocó fondo con tan sólo 700.000 unidades matriculadas. A partir de ese año, las ventas han ido creciendo hasta alcanzar el pasado año 1.321.000 unidades, un año en el que hasta el mes de agosto las ventas tuvieron un crecimiento acumulado del 14,6%, en parte gracias unas ofertas muy agresivas por parte de las marcas para reducir su stock de cara a la entrada en vigor el 1 de septiembre de la normativa WLTP (el nuevo protocolo de homologaciones de las emisiones y consumos de los coches), a partir de lo cual, las ventas acumularon 4 meses consecutivos en negativo que redujeron al 7% el crecimiento anual. Esta tendencia negativa se ha mantenido a lo largo de los tres primeros meses de este año, lo que ha hecho que el primer trimestre se haya cerrado con un decrecimiento del 6,9%. A este dato, hay que sumar el informe elaborado por Snap-on Business Solutions para Ganvam (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor) según el cual, pese a que la facturación de los concesionarios creció en 2018 un 8,9% respecto a 2017, su rentabilidad fue del 1,76%, inferior a la alcanzada en los dos años anteriores. Gran parte de culpa de este descenso en las matriculaciones es la pasividad del Gobierno a la hora de buscar soluciones y sobre todo, la incertidumbre que ha generado (recordemos la famosa frase de Teresa Ribera, Ministra para la Transición Ecológica "el diésel tiene los días contados" o, el anuncio por parte del Gobierno de prohibir la venta de coches de motor de combustión en el 2040 en su Ley de Cambio climático y Transición Energética) especialmente en el canal particular, que se encuentra perdido ante el gran abanico de opciones disponibles (diésel o gasolina, gas natural o GLP, híbrido, híbrido enchufable o Mild-Hybrid eléctrico) no sabe por qué tecnología apostar a la hora de comprar de un coche. A esto hay que sumar otros factores como el incierto panorama político que se avecina ante las próximas elecciones generales y lo que es más grave, la ralentización económica que ya está mostrando sus síntomas. Pero el descenso de la demanda interna hay que sumar el de la demanda externa en aquellos países a

los que exportamos los vehículos fabricados en España, lo que está teniendo consecuencias más graves como es el descenso de la producción y el de las exportaciones. Así, la producción de vehículos acumula ya cuatro meses a la baja, lo que está provocando disminuciones de plantilla en algunas fábricas como es el caso de Nissan, a la que se sumará la planta de Almussafes de Ford, aunque por motivos distintos (Ford se lleva a México la producción de la Ford Transit Connect destinada al mercado de EE.UU). En lo que a las exportaciones se refiere, el año comenzó con un descenso del 2,73% y en febrero el dato aún fue peor, pues ha sido del 3,98%. Este descenso en las exportaciones está afectando al saldo de la Balanza Comercial, donde la aportación de las exportaciones de turismos ha descendido un 21%. Ante este panorama que se nos avecina, más vale agarrar y abrocharse el cinturón, que vienen curvas para el sector del automóvil, un sector que hay que recordar, aporta nada menos que el 10% del PIB, que España, con 17 factorías es el octavo productor mundial de automóviles y vehículos comerciales ligeros, que generan, junto con la industria de componentes, 300.000 puestos de trabajo directos y dos millones indirectos y que en 2017 el sector de la automoción en su conjunto (fabricación y componentes), superó en 2017 los 100.000 millones de euros de facturación. Luego vendrán las lamentaciones, pero es que, como dice el proverbio: "no hay peor ciego que el que no quiere ver, ni peor sordo que el que no quiere oír".



**PRODUCTO**

- 05** Carmen, el regreso de la mítica marca española Hispano-Suiza
- 06** Ferrari F8 Tributo; la nueva berlinetta con motor central trasero
- 07** Lamborghini Aventador SVJ Roadster 770 CV para disfrutar a cielo abierto
- 08** AM-RB 003 y Vanquish Vision Concept, los futuros deportivos de Aston Martin
- 09** Mercedes AMG GT R Roadster, la bestia se descapota
- 10** Nuevo Peugeot 208, más juvenil, tecnológico y eléctrico
- 11** Mercedes CLA Shooting Brake, deportividad sin prescindir de la practicidad
- 12** Aston Martin Lagonda All-Terrain Concept un todo terreno, eléctrico de lujo
- 13** El Mercedes GLC se actualiza
- 14** Kamiq, el nuevo SUV urbano de Skoda
- 14** El Kia e-Soul estrena tercera generación en Europa
- 15** SsangYong Konrado, ahora más europeo y tecnológico
- 15** I.D Buggy, vuelve la diversión pero en versión eléctrica



**05**



**08**



**09**



**10**



**14**



**15**

**TECNOLOGÍA**

- 17** GoodYear Aero; hélice para los futuros coches voladores
- 17** Toyota a la conquista del espacio



**17**



**17**

LIFESTYLE

- 18 Bugatti Baby II, la réplica a escala 1:2 para niños y mayores
- 18 El Tag Heuer Monaco cumple 50 años



CLÁSICOS

- 19 50 años del Porsche 917



COMPETICIÓN

- 20 McLaren Senna GTR, 75 unidades aptas sólo para circuitos
- 21 F1 Gp de Australia; la mejor versión de Bottas sorprende a todos
- 22 F1 Gp de Bahrein; noche estrellada para Ferrari
- 23 FE ePrix de Hong Kong, polémico final de carrera
- 24 FE ePrix de Sanya; Vergne y Techeetah ganan en casa
- 25 WEC 1000 Millas de Sebring; Toyota, todo bajo control
- 26 WRC Rally de México; territorio Ogier
- 27 WRC Tour de Corse; victoria in extremis de Neuville





## Carmen, el regreso de la mítica marca española Hispano-Suiza

En junio de 2020 está previsto el lanzamiento del Hispano Suiza Carmen, modelo que supone el renacimiento de esta emblemática marca española de coches de lujo y de la que sólo se fabricarán 19 unidades, que tendrán un precio de 1,5 millones de euros (más impuestos). El Carmen, cuyo nombre se debe a Carmen Mateu, nieta del fundador de Hispano Suiza mide 4,73m de largo, 2,04m de ancho, 1,24m de alto, y pesa 1.690 kg, ha sido diseñado, desarrollado y fabricado en Barcelona. Su diseño está inspirado en el Hispano Suiza H6C Dubonnet Xenia de 1938, del que tan sólo se fabricó un ejemplar y en él se ha buscado tener una baja resistencia (tiene un Cx de 0,32) a la vez que una buena refrigeración con el fin de enfriar la batería y los componentes del tren motriz. Con el fin de garantizar que el interior se adapte perfectamente a las preferencias del comprador, éste estará diseñado y desarrollado conjuntamente con él, un interior que es una combinación del diseño clásico de Hispano Suiza y de la tecnología moderna. Así, en él encontramos un reloj analógico en el centro del salpicadero junto con una instrumentación digital y una pantalla táctil de 10,1" o la combinación de madera natural y aluminio en su salpicadero.

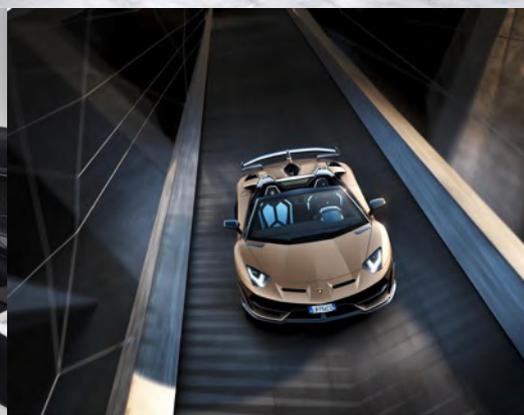
Los asientos serán de carbono, regulables eléctricamente, calefactables y tapizados en Alcantara y piel, al igual que los paneles de las puertas y el revestimiento del techo. Su sistema de infoentretenimiento es compatible con Android Auto y Apple CarPlay y los teléfonos móviles se podrán cargar de manera inalámbrica o por cable USB. Por último, mediante una aplicación móvil se podrá configurar de forma remota la temperatura del habitáculo, encender las luces y activar la alarma, así como controlar el estado de carga de la batería. Sus dos motores eléctricos traseros son fruto de la cooperación con QEV Technologies, empresa que cuenta con una amplia experiencia en el desarrollo de la tecnología eléctrica en la competición. Con los 750 kW (1.019 CV), el Carmen acelera de 0 a 100 km/h en menos de tres segundos y alcanza una velocidad máxima de 250 km/h (limitada electrónicamente), sus baterías de polímero de iones de litio le otorgan una autonomía de 400 Km y sus frenos son de cerámica de carbono de AP Racing con discos cerámicos delanteros y traseros de 380 x 34 mm con pinzas Radi-CAL de seis pistones.

# Ferrari F8 Tributo; la nueva berlinetta con motor central trasero

El Ferrari F8 Tributo es la nueva Berlinetta con motor central trasero que sustituye al 488 GTB, con el que rinde homenaje al motor V8 turbo 3.9 de Ferrari galardonado como el "Mejor Motor de los últimos 20 años" y como "Best Engine of the Year" los tres últimos años. En comparación su predecesor, el F8 Tributo ha ganado 50 CV gracias al estar equipado con el motor del 488 Pista, por lo que con sus 720 CV y 770 Nm de par motor, es el coche de serie más potente fabricado por Ferrari. Con todo ello, el F8 acelera de 0-100 Km/h en 2,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 340 Km/h. Para facilitar su conducción, incorpora la versión 6.1 del "Side Slip Angle Control" (Control de Ángulo de Deslizamiento Lateral) y el "Ferrari Dynamic Enhancer" (FDE+) introducido en el 488 Pista, que se puede activar en el modo "RACE". Pero sus mejoras no se limitan exclusivamente al motor: se ha mejorado un 10% su aerodinámica y es 40 Kg más ligero que su predecesor. Su diseño, obra del Centro Stile Ferrari se caracteriza por un frontal que incluye el S-Duct lo que mejora un

15% la carga aerodinámica, sus luces LED horizontales más pequeñas, han permitido incorporar unas tomas de aire que sumadas a las del paragolpes, mejoran la refrigeración de los frenos. De esta manera, no ha sido necesario aumentar el tamaño de los frenos para compensar el aumento de prestaciones. La parte trasera, el spoiler ha sido completamente rediseñado y ahora es además de ser más grande, envuelve los pilotos traseros, bajando ópticamente su centro de gravedad, permitiendo también el retorno del clásico doble piloto engastado en el cuerpo en el mismo color que la carrocería, lo que recuerda al 308 GTB, la primera Berlinetta de 8 cilindros. Además, la luneta trasera de Lexan para ayudar a refrigerar el motor, es una reinterpretación en clave moderna del elemento de diseño más distintivo del F40. Por último, su interior mantiene la inspiración clásica de estilo "cockpit", pero actualizado, con un nuevo volante más pequeño, una nueva pantalla de 7", la nueva generación del HMI (interfaz de mando Human Machine Interface).





## Lamborghini Aventador SVJ Roadster 770 CV para disfrutar a cielo abierto

El pasado verano, con motivo de la Monterey Car Week, Lamborghini presentó el Aventador SVJ, modelo del que sólo se fabricarán 900 unidades. Ahora, con motivo del Salón del Automóvil de Ginebra, le ha tocado el turno a la versión roadster de la que se fabricarán 800 unidades y cuyas primeras unidades están previstas que comiencen a entregarse este verano previo pago de 387.007€ (sin impuestos). Comparte el mismo motor que el modelo coupé, el V12 atmosférico de 6.5 litros del Aventador S pero de 770 CV con un par motor de 720 Nm y con tracción a las cuatro ruedas Pirelli P Zero Corsa (o neumáticos Pirelli P Zero Trofeo R opcionales) mediante un reparto constante de par entre los dos ejes. Debido a los refuerzos estructurales a los que ha sido sometido, propios de las versiones roadster, su peso se ha incrementado en 50 Kg por lo que su peso es ahora de 1.525 Kg. Este aumento de peso hace que sus prestaciones sean “ligeramente” inferiores a las del coupé: acelera de 0-100 Km/h en 2,9 segundos (+0,1 seg) y su relación peso/potencia se ha incrementado hasta los 2.05 kg/CV frente a los 1.98 kg/CV del coupé, pero tranquilos, su velocidad máxima es la misma: más de 350 km/h. Además, el conductor dispone

de tres modos de conducción STRADA, SPORT y CORSA, al que se añade un cuarto, EGO, personalizable por el conductor. Su techo extraíble está formado por dos piezas fabricadas en fibra de carbono RTM de alta presión que pesan menos de 6 Kg cada una y que una vez desmontadas se guardan dentro del capó delantero. En ese caso, podemos elegir entre subir o bajar eléctricamente una ventanilla trasera que actúa como deflector, en función de si queremos o no disfrutar del maravilloso sonido del V12. Gracias a la versión 2.0 del ALA (Aerodinamica Lamborghini Attiva), que regula constantemente la carga aerodinámica en función de las necesidades, el Aventador SVJ Roadster, se ha mejorado un 40% la carga aerodinámica con respecto al Aventador SV Roadster. Cuenta también con la Dirección Dinámica Lamborghini (LDS), la suspensión reumática magnética (LMS) que ha sido calibrada específicamente para este modelo y su barra estabilizadora es un 50% más rígida que la del Aventador SV Roadster. El afortunado comprador tendrá a su disposición el programa de personalización Ad Personam de Lamborghini, con el que tendrá a su disposición unas opciones de personalización prácticamente ilimitadas.



## AM-RB 003 y Vanquish Vision Concept, los futuros deportivos de Aston Martin

El Salón del Automóvil de Ginebra ha servido para ver un avance de cómo serán los futuros deportivos con motor central de Aston Martin: el AM-RB 003 y el Vanquish Vision Concept. El primero de ellos, el AM-RB 003, antes conocido como Project 003 tendrá una producción limitada de 500 unidades y como “descendiente” del Aston Martin Valkyrie, su chasis y carrocería serán de fibra de carbono. Será además el primer coche en recibir el nuevo motor híbrido V6 turbocompresor de Aston Martin y gracias a la estrecha participación de Red Bull Advanced Technologies, incorporará conceptos y tecnologías de la F1, ya aplicados en el Aston Martin Valkyrie, modelo del que comparte el mismo estilo fundamental y la misma filosofía aerodinámica, si bien, presenta un alerón delantero pronunciado y un gran difusor trasero, además, la parte inferior del chasis genera la mayor parte de la sustentación. Además, es el primer modelo en implementar la tecnología FlexFoil, procedente del sector aeroespacial que permite variar la carga aerodinámica sin cambiar físicamente el ángulo del alerón. Su interior emplea la filosofía “Apex Ergonomics”, que se basa en la perfecta alineación entre la línea central de la espalda, el volante, los

pedales junto con la cuidadosa colocación de otros elementos en la cabina para facilitar esta experiencia centrada en el conductor. Además, como novedad y ante la necesidad de ahorrar peso, alguno de sus elementos está fabricado con impresión 3D. Sus puertas se abren como en un LMP1, es decir, se abren hacia delante moviendo consigo una sección del techo con el fin de facilitar la entrada y salida y por último, se ha ampliado la consola central para dejar más espacio entre el conductor y el pasajero. Por último, gracias a una plataforma detrás de los asientos se ha logrado espacio para el equipaje y contará con zonas de almacenaje para objetos como carteras o teléfonos móviles. En cuanto al segundo modelo, el Vanquish Vision Concept, recupera un nombre icónico reservado tradicionalmente al modelo insignia de la marca y en su versión de producción irá equipado con una versión biturbo del nuevo V6 de Aston Martin. A diferencia del Aston Martin Valkyrie y del AM-RB 003, su chasis será de aluminio y tendrá un aspecto más seductor y menos técnico, pero seguirá siendo igual de radical en términos de expresión visual.



## Mercedes AMG GT R Roadster, la bestia se descapota

El Mercedes-AMG GT R, la versión más deportiva de la familia AMG GT estrena su versión roadster con una producción limitada a 750 unidades. Bajo el capó está el ya conocido motor V8 biturbo de 585 CV con un par máximo de 700 Nm asociado a un cambio de 7 marchas SPEEDSHIFT DCT AMG con función "RACE Start" para aceleraciones desde parado mejorada. Con todo ello, sus prestaciones son prácticamente idénticas a las de la versión coupé: acelera de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos y alcanza una velocidad máxima de 317 km/h. Ante semejantes prestaciones, está equipado con frenos perforados y ventilados de 390 mm delante y de 360 mm detrás y opcionalmente se pueden montar frenos cerámicos de alto rendimiento con discos compuestos de 402 mm delante y de 360 mm detrás y calza neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2 275/35 ZR 19 delante y 325/30 ZR 20 detrás, montados sobre unas llantas forjadas AMG Performance en color negro mate de 10 radios. Por último, el AMG DYNAMIC SELECT permite seleccionar seis programas de conducción: "Calzada resbaladiza", "Comfort", "Sport", "Sport+", "Individual" y "RACE", mientras que el AMG DYNAMIC SELECT que gestiona el ESP tiene cuatro programas diferentes: "Basic", "Advanced", "Pro" y "Master". Para mejorar su comportamiento ya sea en carretera o en circuito, cuenta con una serie de elementos activos, como el perfil aerodinámico activo, un elemento de fibra de carbono que se extiende automáticamente unos 40 milímetros hacia abajo en función de la velocidad y del programa de conducción seleccionado modificando la corriente de aire, generando el llamado efecto Venturi, que hace que el vehículo se pegue más aún a la carretera. También cuenta con el sistema activo de regulación del aire AIRPANEL, una parrilla activa, cuyas lamas se abren únicamente en caso de

necesidad para refrigerar el motor, reduciendo mientras tanto la resistencia al aire y mejorando el consumo de combustible. Estéticamente, además de su capota de lona de tres capas con accionamiento automático y una estructura ligera de aluminio, magnesio y acero, se caracteriza por su frontal bajo y la calandra del radiador inclinada hacia delante específica de AMG generando un llamativo "morro de tiburón". La parte trasera es 57 milímetros más ancha que el AMG GT y el AMG GT S Roadster, lo que permite montar llantas y neumáticos más anchos y ampliar el ancho de vía y, en ella destaca el amplio alerón ajustable mecánicamente en función del estilo de conducción. Su interior cuenta con asientos AMG Performance tapizados en cuero exclusivo napa STYLE negro/negro, que opcionalmente pueden ser climatizados o se pueden equipar con el AIRSCARF, la calefacción integrada en el reposacabezas; el nuevo volante AMG Performance, un cuadro de instrumentos totalmente digital en una pantalla 12,3", más otra de 10,25" en la consola central a través del cual se controla todo el infoentretenimiento.





## Nuevo Peugeot 208, más juvenil, tecnológico y eléctrico

El próximo otoño llegará al mercado la nueva versión del Peugeot 208, cuyas líneas ya nos anticipó el concept-car Peugeot Fractal presentado en el Salón del Automóvil de Frankfurt de 2015. Esta nueva generación cuyo diseño deportivo aporta juventud al segmento B, viene cargado de tecnología y, además, con la novedad de una versión eléctrica. La plataforma PF1 sobre la que estaba construido la generación anterior se ha sustituido por la CMP, un cambio con el que se ha reducido 30 Kg su peso, se han mejorado los niveles del confort acústico y térmico en su interior así como la aerodinámica y además, ha permitido implantar sistemas de ayuda a la conducción reservados a modelos de segmentos superiores. De hecho, gracias a la incorporación del nuevo Drive Assist, el nuevo 208 avanza hacia la conducción semi-autónoma al disponer de funciones de ayuda a la conducción de última generación entre las que destacan el Control de crucero adaptativo con función Stop & Go en versiones con cambio automático; el Lane Position Assist (LPA), que mantiene la posición del vehículo; el Full Park Assist con función perimétrica Flankguard (sólo con la caja de cambios automática); el freno automático de emergencia que detecta peatones y ciclistas, tanto de día como de noche; la alerta de cambio Involuntario de carril; el reconocimiento de señales de tráfico; la detección de fatiga del conductor; el sistema activo de vigilancia de ángulo muerto o, el encendido automático de las luces de carretera. Mecánicamente estará disponible en 3 motores de gasolina 1.2 de 3 cilindros con potencias de 75, 100 y 130 CV (los dos últimos disponibles con la caja de cambios automática de 8 velocidades) y, en un sólo motor diesel 1.5 de 4 cilindros de 100 CV. En cuanto a la versión eléctrica, el motor eléctrico del

Peugeot e-208 genera una potencia de 100 kW (136 CV) con un par máximo de 260 Nm y una autonomía de 340 Km que le proporciona su batería de 50 kWh, que la ir situada bajo el suelo, no resta capacidad al maletero de 220L. El Peugeot e-208 cuenta además con tres modos de conducción: Eco (optimiza la autonomía), Normal (para su uso diario) y Sport (máximas prestaciones). Exteriormente se distingue por su calandra del mismo color que la carrocería, el logo "e-208" en la parte trasera, la letra "e" en las aletas traseras y por tener los leones dicróicos (cambian de el color dependiendo del ángulo de visión). En el apartado tecnológico el nuevo 208 cuenta con una nueva generación del Peugeot i-Cockpit con una pantalla en el centro del salpicadero de 5, 7 o 10", según el nivel de acabado o las opciones elegidas, mientras que en materia de conectividad, cuenta con la función Mirror Screen compatible con MirrorLink™, Apple CarPlay™ y Android Auto™. Cuenta con recarga por inducción, puede haber hasta cuatro tomas USB disponibles y el navegador 3D conectado TomTom Traffic ofrece información sobre la situación del tráfico en tiempo real. Estéticamente, el nuevo 208 es más largo, más ancho y más bajo que la versión anterior y estará disponible en cinco niveles de acabado: Like, Active, Allure, GT Line y GT. Su frontal hace un guiño al nuevo Peugeot 508, con su capó, una firma luminosa de 3 garras en los faros Full LED (según versiones). El paragolpes delantero está diseñado en una línea e incorpora, en su zona central, una calandra con una entrada de aire única. En la línea de los Peugeot 3008, 5008 y 508, la parte rasera se caracteriza por una banda negra que recorre todo el portón del maletero, uniendo los dos faros traseros, que muestran tres garras iluminadas tanto de día como de noche.



## Mercedes CLA Shooting Brake, deportividad sin prescindir de la practicidad

Este otoño saldrá a la venta la nueva generación del Mercedes CLA Shooting Brake, que en comparación con su predecesor es 48mm más largo, 53mm más ancho, su batalla ha crecido 30mm y es 2 mm más bajo, un aumento de dimensiones del que se benefician tanto sus ocupantes, que cuentan con más espacio como el maletero, que además de ganar 10L de capacidad (505L), tiene una boca de carga más ancha y se puede abrir de manera eléctrica con el EASY-PACK y con la función manos libres HANDS-FREE ACCESS. Su elegante línea se caracteriza por su capó alargado, su frontal, inclinado claramente hacia delante, con efecto “morro de tiburón”; la parrilla de efecto diamante con estrella central; su mayor ancho de vía le confiere una apariencia más atlética. El contorno de las ventanillas sin marco es idéntico al del coupé hasta el montante B, a partir de aquí, la línea de las ventanillas se prolonga a mayor altura para facilitar el acceso a las plazas traseras. Esta línea se prolonga hasta la zaga, terminando en un ángulo agudo. Su maletero y para el mercado español vendrá con llantas de 18”, que opcionalmente se podrán sustituir por otras de 19”. Todo ello

permite a esta nueva generación mantener el mismo coeficiente aerodinámico que su predecesor ( $c_x$  0,26). Su interior es idéntico al de la versión coupé: cuadro de instrumentos digital widescreen, iluminación de ambiente con 64 colores a elegir, difusores de ventilación con efecto de turbina y el MBUX con una función mejorada de reconocimiento de voz. De momento, sólo estará disponible en la versión CLA 250 de 225 CV y 350 Nm de par motor con cambio de doble embrague de 7 marchas 7G-DCT y tracción integral 4MATIC, pero se ampliará con otros motores de gasolina y Diesel, con cambio de marchas automático o manual y con tracción a las cuatro ruedas o solo a las delanteras. Opcionalmente, la suspensión podrá ser de dureza variable con dos modos de funcionamiento: uno normal y otro deportivo. En lo que a sistemas de asistencia a la conducción se refiere el CLA Shooting Brake incorpora el asistente activo de distancia DISTRONIC con 500m de alcance; el asistente activo para cambio de carril; el asistente de aparcamiento PARKTRONIC; el Head-up-Display a color y la navegación con realidad aumentada.



## Aston Martin Lagonda All-Terrain Concept un todo terreno, eléctrico de lujo

Aston Martin quiere liderar una nueva gama de vehículos de lujo de última generación cero emisiones, para lo cual, pretende retomar el espíritu de Lagoda, marca que fundó hace 120 años Wilbur Gunn que destacó por sus coches innovadores y que en 1947 fue adquirida por Aston Martin. Para llevar a cabo este plan, tiene previsto comenzar en una nueva planta de última generación en St Athan (Gales) la producción de su primer modelo en 2021. Como paso previo a su primer modelo, ha presentado en Ginebra el Lagonda All-Terrain Concept, un vehículo que ofrece numerosas pistas de cómo serán los modelos Lagonda del futuro, una marca que rompe con las antiguas limitaciones y transforma la forma en que las personas perciben el transporte de lujo mediante diseños de vanguardia, modelos tecnológicamente innovadores, visualmente espectaculares, absolutamente modernos y ultralujosos. El Lagonda All-Terrain Concept ha sido diseñado de adentro hacia fuera, lo que ha permitido a los diseñadores optimizar el interior hasta el mínimo detalle, para luego construir el exterior del automóvil a su alrededor. Un interior que desarrolla muchos de los atrevidos elementos de diseño que se vieron por primera vez en el Vision Concept, pero que a diferencia de éste que daba preferencia a los asientos traseros, el All-Terrain Concept está más pensado para disfrutar de su conducción, no obstante, gracias al nivel 4 de conducción autónoma, su volante que integra el cuadro de instrumentos, puede replegarse completamente permitiendo, así, que los dos asientos delanteros se giren 180°, quedando frente a los dos traseros. Gracias a que gran parte de la resistencia estructural del vehículo proviene del suelo donde se almacenan las baterías, los diseñadores han logrado que las puertas traseras se abran hacia atrás, junto con partes del techo, facilitando así el acceso a su interior. Concebido como un coche 100% eléctrico, sus baterías que se pueden recargar mediante la última tecnología de carga conductiva inalámbrica, le permiten recorrer 640 Km y su sistema de

propulsión eléctrica permite disponer de tracción a las cuatro ruedas inteligente entregando par motor a cada una de las ruedas de forma independiente según las necesidades del terreno y del momento.





## El Mercedes GLC se actualiza



Tres años después de su lanzamiento al mercado, el GLC se pone al día con la incorporación de nuevos motores más eficientes y potentes, algunos cambios estéticos y más tecnología con la incorporación del MBUX (Mercedes-Benz User Experience) y con unos sistemas de ayudas a la conducción perfeccionados. Así, en el apartado mecánico incorpora la generación más reciente de motores diésel y gasolina de cuatro cilindros y su gama está formada por dos motores de gasolina (GLC 200 de 197 CV y GLC 300 de 258 CV) y tres diésel (GLC 200d de 163 CV, GLC 220d de 194 CV y GLC 300d de 245 CV). Todos los modelos vienen de serie con la tracción total 4Matic. Los motores gasolina, cuyo código es ahora M 264, son Mild-hybrid, es decir, llevan asociados un motor eléctrico de 48 voltios de 10 Kw de potencia, lo que les permite tener el distintivo ambiental "ECO". Como novedad, incorpora el tren de rodaje DYNAMIC BODY CONTROL con amortiguación variable de regulación progresiva para el eje delantero y el eje trasero, que adapta de forma individual la amortiguación en cada rueda en función de los programas disponibles: Eco Comfort. Sport y Sport + e Individual, así como una dirección deportiva de desmultiplicación directa. Para su utilización sobre cualquier superficie y sacarle un mejor provecho a su tracción 4Matic se puede equipar con el paquete técnico "Offroad" que tiene dos programas: "Offroad" para circular por pistas sin pavimentar en gravilla, arena o nieve y "Offroad +" para terrenos muy accidentados

con pendientes pedregosas o pronunciadas. En el apartado tecnológico, incorpora el MBUX (Mercedes-Benz User Experience) estrenado en la nueva Clase A, que ofrece cinco posibilidades diferentes de interacción con el sistema de infoentretenimiento: mediante los botones Touch Control del nuevo volante multifunción; mediante el panel táctil multifunción situado en la consola central; por voz, pulsando la tecla situada en el volante o pronunciando la palabra clave "Hey Mercedes"; por gestos con ayuda del asistente para el interior y por último, táctil mediante el visualizador multimedia situado en el centro. Toda la información está disponible en una pantalla central que puede ser de 7" o de 10,25", a lo que se suma el cuadro de instrumentos digital en pantalla de 12,2" opcional. Además, en materias de ayudas a la conducción, entre otros (de serie u opcionales) destacan el control de crucero adaptativo Distronic; el asistente activo de dirección; el asistente activo de velocidad límite; el detector activo de cambio de carril o, el control activo de ángulo muerto. Por último, estéticamente, además del nuevo color gris grafito, destacan sus faros LED High Performance delanteros, la parrilla de lamas, sus llantas de 18" o 19" (19" o 20" si se equipa con el AMG Line), su nuevo parachoques trasero así como los nuevos embellecedores de la salida de escape o, las nuevas luces traseras LED integrales de nuevo diseño.



## Kamiq, el nuevo SUV urbano de Skoda

Skoda amplía su gama SUV con un tercer modelo, el Kamiq (algo que encaja a la perfección), un SUV urbano cuyo nombre proviene de la lengua del pueblo Inuit del norte de Canadá y de Groenlandia. Basado en la Plataforma Modular Transversal (MQB), el Kamiq mide 4.241 mm de largo, 1.793 mm de ancho, 1.531 mm de alto, tiene una distancia entre ejes de 2.651 mm y su distancia al suelo es 37 mm mayor que la del Scala (opcionalmente el chasis deportivo reduce 10 mm la altura) y su maletero tiene una capacidad de 400 L, ampliables a 1.395 L si se abaten los asientos traseros. Estará disponible en dos motorizaciones de gasolina, una diésel y en una variante GNC (gas natural), todos ellos de inyección directa turboalimentados con recuperación de la energía de frenada y con Stop/Start. La oferta en gasolina está formada por un motor 1.0 TSI de 95 CV o de 115 CV. En diésel habrá una única opción, un motor 1.6 TDI de 115 CV y, por último, la versión GNC está equipada con un motor de tres cilindros de 90 CV. Todos ellos vienen con una caja de cambios manual de 5 ó 6 velocidades y para las versiones de 115 y 150 CV opcionalmente hay disponible una caja de cambios automática DSG de 7 velocidades. En materia de ayudas a la conducción, cuenta con el Front Assist, que incluye el Freno de Emergencia en Ciudad y la Protección Predictiva de Peatones, el Lane Assist, ayuda al conductor a mantener el coche en el carril correspondiente. Opcionalmente, está disponible el Control de Crucero Adaptativo (ACC), que mantiene la velocidad marcada por el conductor y ajusta automáticamente la velocidad del coche a la de los vehículos que tiene delante; el sistema de detección de fatiga del conductor; el asistente de protección del pasaje, que detecta una colisión inminente preparando a los ocupantes para ello,

el Side Assist, capaz de detectar vehículos situados a una distancia de hasta 70 m con intención de adelantar o situados en el ángulo muerto del coche; la alerta de tráfico posterior, el Park Assist, que aparca automáticamente al Kamiq tanto en línea como en batería o, el Light Assist automático, que utiliza una cámara para detectar el tráfico en dirección contraria, así como los vehículos que circulan de frente, encendiendo automáticamente las luces cortas. Exteriormente es el primer modelo de la marca con faros delanteros LED separados, con luces diurnas situadas justo por encima de los faros principales y con intermitentes delanteros y traseros dinámicos. El interior impresiona no sólo por la cantidad de espacio, sino también por sus opciones de confort como por ejemplo, el volante, el parabrisas o los asientos calefactados (opcional para los traseros). Además, el Kamiq ofrece más de veinte características Simply Clever, como las protecciones opcionales para los bordes de las puertas, el portón trasero eléctrico también opcional, a partir del nivel de acabado Ambition, el maletero incluye una linterna, así como un botón para desbloquear eléctricamente la barra de remolque retractable. Por último, en materia de conectividad, hay disponibles tres opciones: Amundsen, con pantalla táctil independiente de 9,2", Bolero con pantalla de 8" (estos dos vienen además con ocho altavoces y el sistema Swing con pantalla de 6,5". Opcionalmente además, se puede equipar con el Virtual Cockpit, con una pantalla de 10,25" con una selección de cinco configuraciones de pantalla distintas (Classic, Basic, Modern, Sport y Extended). Por último, mediante la aplicación ŠKODA Connect o del portal web es posible el acceso a ciertas funciones del coche.



## El Kia e-Soul estrena tercera generación en Europa

Kia ha presentado en el Salón de Ginebra la versión europea del Kia e-Soul, presentado en el Salón de Los Angeles a finales del año pasado. Esta tercera generación mantiene la silueta “cúbica” característica de este modelo, si bien, es 55mm más largo (4.195 mm) y su batalla ha crecido 30mm (2.600 mm), estará disponible con siete acabados de pintura de un solo tono o, con siete combinaciones de dos tonos y opcionalmente estará disponible el paquete SUV, que realza el diseño del e-Soul mediante arcos de rueda más marcados y estribos laterales, así como un protector de bajos en la base del paragolpes delantero. En su interior destaca el innovador sistema UVO CONNECT, que incluye una pantalla TFT LCD de 10,25” en el centro del salpicadero, que se complementa con otra pantalla de TFT-LCD Supervision de 7” que muestra la información esencial al conductor. Así mismo, mediante la aplicación UVO App, compatible con smartphones Android y Apple, es posible disponer de una gama funciones que proporcionan datos de diagnóstico sobre el coche y los recorridos que realice, así como activar funciones y dispositivos de forma remota. Por último, la pantalla de 10,25” se complementa con otra de TFT-LCD Supervision de 7” que muestra la información esencial al conductor. Además, mediante la aplicación UVO App, compatible con smartphones Android y Apple, es posible disponer de una gama funciones que proporcionan datos sobre el coche, así como activar funciones y dispositivos de forma remota. En el apartado mecánico habrá dos versiones disponibles según el nivel de autonomía que en cualquier caso es superior a la del anterior Soul EV. Así, se podrá elegir entre una batería de 64 kWh asociado a un motor eléctrico de 150 Kw (204CV) y 395 Nm de par motor, versión que tiene una autonomía de 452 Km. La otra opción es una batería de 39,2 kWh con un motor de 100 kW (136 CV) y el mismo par motor, pero con una autonomía de hasta 277 Km. En ambos casos, de serie vienen con un sistema combinado de carga

rápida con corriente continua (Combined Charging System CCS), que permite realizar la carga desde 20% hasta un 80% de su capacidad en solo 42 minutos si se utiliza un cargador rápido con corriente continua de 100 kW. Ambos motores ofrecen a través del Drive Mode Select de tres modos de conducción (Normal, Eco, Eco+ y Sport). Así mismo, el Kia e-Soul está equipado con un sistema de frenado regenerativo que se controla mediante unas levas situadas en el volante, que permiten al conductor elegir entre cinco niveles de frenado, recuperando más o menos energía. Gracias al Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) el e-Soul cuenta con un amplio abanico de sistemas de ayudas a la conducción, entre los que destacan el sistemas de asistencia para evitar colisiones frontales (Forward CFCA), la alerta de ángulo muerto (BCW) y sistema para evitar colisiones en el ángulo muerto con asistencia trasera (BCA-R), el control de crucero inteligente (SCC), Stop & Go, la asistencia de mantenimiento de carril (LKA), la alerta de conducción distraída (DAW), el cambio automático de luces largas (HBA) o el monitor de visión trasera (RVM) para ayudar en el aparcamiento. Por último, como todos los KIA, el nuevo e-Soul se venderá en Europa una garantía de 7 años o 150.000 km, que también cubre el motor eléctrico y la batería.



## SsangYong Konrado, ahora más europeo y tecnológico



SsangYong ha llevado a cabo una profunda renovación del Konrado, su SUV de tamaño medio, modelo que ostenta la denominación comercial más antigua de la marca coreana. Esta nueva generación, que presume de ser la más europea, está construida sobre la plataforma modular de SsangYong y llega con una mejor habitabilidad, nuevos sistemas de asistencia a la conducción, un gran nivel de conectividad y de tecnología, así como con nuevos motores. Inspirado en el *concept SIV-2* es 36mm más largo, 40 mm más ancho, 55 mm más bajo y su distancia entre ejes ha crecido 25mm con respecto a su predecesor y su maletero tiene 551L de capacidad, ampliables a 1.248L con los asientos traseros

abatidos. Estéticamente es fiel a las pautas vistas en los últimos lanzamientos de la marca, con un diseño atrevido y robusto gracias a su parrilla, grupos ópticos delanteros y traseros, así como por sus marcados pasos de rueda. En su interior, sus ocupantes además de disponer de un mayor espacio, van a notar un interior más tecnológico y acabados de mayor calidad. En él destaca su pantalla central de 8" asociada al sistema inteligente de audio con Apple CarPlay y Google Android Auto. Opcionalmente se puede equipar con un cuadro de instrumentos digital con un LCD a color de 10,25". Para su lanzamiento estará disponible en dos motores: el nuevo GDI turbo de gasolina 1.5 de 163 CV y en el renovado motor diésel de 1.6 de inyección directa y common rail de 136 CV. Los dos están asociados a una caja manual de 6 velocidades, que opcionalmente se puede sustituir por una automática de 6 velocidades con levas en el volante y de serie serán tracción delantera, con la tracción a las cuatro ruedas como opción. Por último, en materia de ayudas a la conducción, incorpora el sistema de frenado de emergencia autónomo asociado a una cámara y a un radar; advertencia de salida del carril; sistema de alerta de distancia de seguridad; alerta de avance del vehículo precedente; alerta de cansancio; lectura de señales y luces adaptables automáticas.

## ID Buggy, vuelve la diversión pero en versión eléctrica

El mítico Buggy regresa con el ID. BUGGY, un prototipo libre de emisiones que guarda un cierto paralelismo con los buggies californianos de los '60, que sido presentado por Volkswagen en el Salón de Automóvil de Ginebra. Así, mientras los de los años '60 estaban basados en el chasis del legendario Beetle y equipaban un motor boxer de cuatro cilindros montado en la parte trasera, el ID. BUGGY está basado en la plataforma modular de propulsión eléctrica MEB y está equipado con un motor eléctrico trasero de 204 CV(150 kW), cuya batería recargable de iones de litio está integrada en el suelo. Además, gracias a un motor eléctrico adicional en el eje delantero, el ID. BUGGY podría tener tracción a las cuatro



ruedas. Su diseño expresa la experiencia única que supone conducir un buggy: para poder sentir el viento, se prescindió deliberadamente de techo y puertas fijas. Por esta razón, el diseño robusto y minimalista del interior se caracteriza por los materiales impermeables y aunque es biplaza, se puede convertir para ofrecer 2+2 plazas. Su carrocería está fabricada con una mezcla de aluminio, acero y plásticos. Gracias a la estructura modular, la zona de la carrocería superior se puede separar del chasis MEB. Esta es una clara señal hacia fabricantes de series más reducidas y start-ups, tal y como ocurrió en el pasado, y es que Volkswagen abrirá el prototipo ID. BUGGY a fabricantes externos.

## GoodYear Aero; hélice para los futuros coches voladores



El Goodyear AERO es un prototipo de neumático diseñado para los coches voladores autónomos del futuro, que funcionaría como un neumático “normal” para conducir por la carretera y como una “hélice” para volar por el cielo. Se trata de un concepto multimodal de rotor de inclinación que actuaría como un tren motriz para transferir y absorber fuerzas hacia y desde la carretera en una orientación tradicional y como un sistema de propulsión de avión para proporcionar una elevación en otra orientación. Aplicado a vehículos capaces de ello, el AERO les daría a los futuros

pasajeros la libertad de moverse sin problemas de la carretera al cielo. Los radios del prototipo proporcionarían soporte para aguantar el peso del vehículo o actuar como las aspas del ventilador para proporcionar elevación cuando el neumático esté inclinado. Este exclusivo neumático sin aire utiliza una estructura no neumática que es lo suficientemente flexible como para amortiguar los golpes cuando se conduce en la carretera, y lo suficientemente fuerte como para girar a las altas velocidades necesarias para que los rotores creen una elevación vertical. El prototipo AERO utilizaría fuerza magnética para proporcionar propulsión sin fricción. Esto permitiría las altas velocidades de rotación requeridas para conducir el vehículo en el suelo y, cuando la rueda esté inclinada, levantar un vehículo en el aire y propulsarlo hacia adelante. También utilizaría sensores de fibra óptica basados en la luz para monitorizar las condiciones de la carretera, el desgaste de los neumáticos y la integridad estructural del mismo. Por último, el prototipo también incluiría un procesador de I.A. que combinaría la información de los sensores del neumático con los datos de las comunicaciones de vehículo a vehículo y de vehículo a infraestructura.

## Toyota a la conquista del espacio



La Agencia Japonesa de Exploración Aeroespacial (Japan Aerospace Exploration Agency, JAXA) y Toyota Motor Corporation han anunciado un acuerdo para estudiar la posibilidad de colaborar en el ámbito de la exploración espacial internacional. Como primer paso, JAXA y Toyota han llegado a un acuerdo para impulsar su colaboración y acelerar el estudio conjunto<sup>1</sup> de un vehículo lunar presurizado y tripulado<sup>2</sup> a base de la tecnología de los vehículos eléctricos de pila de combustible. Ese tipo de movilidad es necesario para realizar las actividades de exploración humana de la superficie lunar. Incluso con la cantidad limitada de energía que se puede transportar a la Luna, el vehículo presurizado en el que están trabajando JAXA y Toyota tendría una autonomía total por la superficie lunar de más de 10.000 km. La

exploración espacial internacional, que persigue la prosperidad sostenible para toda la humanidad a base de expandir el dominio de la actividad humana y dar lugar a la creación de propiedad intelectual, tiene la vista puesta en la Luna y en Marte. Para alcanzar los objetivos de esa exploración, es esencial la coordinación entre las misiones robóticas, como el reciente aterrizaje con éxito de la sonda Hayabusa2 en el asteroide Ryugu, y las misiones humanas, como las que implican el uso de vehículos presurizados tripulados por humanos para llevar a cabo actividades en la Luna. En lo que se refiere a misiones complicadas, como la exploración de la Luna o Marte, hay varios países que compiten por desarrollar sus tecnologías, al tiempo que progresan en sus esfuerzos de colaboración.



## Bugatti Baby II, la réplica a escala 1:2 para niños y mayores

Con motivo de su 120º aniversario, Bugatti ha pensado en los más pequeños (o no tan pequeños) de la casa y el próximo otoño sacará al mercado el Baby II, una réplica del Bugatti Type 35 construido para el Gran Premio de Francia de 1924 disputado en Lyon. Al igual que su predecesor, creado en 1926 por Ettore Bugatti como regalo para su hijo en su cuarto cumpleaños, estará limitado a 500 unidades que tendrán un precio de 30.000€ más impuestos, pero a diferencial primero que sólo era apto para niños, éste lo es también para adultos. Cada unidad vendrá con una placa numerada de edición limitada y los pedidos en 2019 vendrán además con una insignia para conmemorar el 110º aniversario de Bugatti. Ambos modelos están impulsados por un motor eléctrico con tracción trasera, pero en el modelo actual, sus baterías son de iones de litio extraíbles, incorpora un diferencial de deslizamiento limitado e incluso un frenado regenerativo. Así



mismo vendrá con dos modos de potencia: el infantil de 1kW con una velocidad máxima limitada a 20 km / h, y un 'modo adulto' de 4kW con la velocidad máxima limitada a 45 km / h. Opcionalmente estará disponible la actualización "Speed Key", que aumenta la potencia hasta los 10kW y desactiva el limitador de velocidad. El cockpit del Baby II presenta el tablero de instrumentos de aluminio torneado de la firma Bugatti, un asiento de cuero, una recreación a escala del distintivo volante de cuatro radios del Tipo 35 y los instrumentos Bugatti personalizados. Su carrocería está pintada en el tradicional "French Racing Blue", (habrá disponibles colores alternativos), las llantas serán réplicas a escala del innovador diseño de 1924 de Ettore Bugatti de ocho radios y vendrá con faros de verdad. Un último detalle: la famosa insignia "Macaron" de Bugatti de plata como en el Chiron.



## El Tag Heuer Monaco cumple 50 años

El 3 de marzo de 1969 se presentaba el Heuer Monaco ((TAG no aparecía aún en el nombre). El reloj, además de mostrar un diseño radical en todos sus aspectos (esfera azul metalizado, las agujas en rojo y azul celeste, la caja cuadrada o la corona situada a la izquierda), destacaba por su tecnología pionera (primera caja cuadrada hermética al agua, el Calibre 11, el primer movimiento cronógrafo con cuerda automática que le convirtió en el primer cronógrafo automático). Su nombre se debe a que Jack Heuer estaba convencido de que las carreras eran la mejor manera para promocionar sus relojes, por lo que decidió que sus relojes estuviesen vinculados a nombres y lugares relacionados con las grandes carreras. Pese a que originalmente no tuvo mucho éxito entre amantes y coleccionistas de los relojes, el Heuer Monaco se mantuvo en la colección, pero su aparición en la película "Le Mans" de 1971 con Steve McQueen le convirtió en un objeto de culto. Ahora, con motivo de su 50º aniversario TAG Heuer le rinde homenaje con el lanzamiento de nuevas versiones limitadas

del legendario reloj original, eventos en todo el mundo y un libro monográfico que de la mano de prestigiosos periodistas y escritores expertos en relojes, narra la historia y el espíritu de este inverosímil icono con extractos de archivos, imágenes inéditas y bocetos de los diseños y movimientos



# 50 años del Porsche 917

El 12 de marzo de 1969 se presentó en el Salón del Automóvil de Ginebra el coche de competición más famoso de todos los tiempos: el Porsche 917. Ya en su primer año logró la victoria absoluta en los 1.000 Kilómetros de Zeltweg (Austria), en 1969. El año siguiente Herrmann y Attwood ganaron las 24 Horas de Le Mans, el mayor éxito deportivo de Porsche hasta esa fecha, victoria que repetirían Marko y Van Lennep en 1971. Tras la evolución del 917 con las versiones 917/10 y 917/30 turbo de más de 1.000 CV, Follmer y Donohue dominaron la CanAm americanas en 1972 y 1973, respectivamente. Estos modelos de Porsche también fueron imbatibles en el Interserie, el campeonato homólogo europeo. Ese año, con motivo de su 50º aniversario el Museo Porsche celebra una exposición titulada "Los Colores de la Velocidad: 50 Años del 917", en la que presentará por primera vez al público la restauración del 917-001, la primera de las 25 unidades que se fabricaron para cumplir con los

requisitos de homologación de la época, que en su presentación lucía una carrocería blanca con la sección frontal verde y que a lo largo de los años sufrió varios cambios. En su restauración, que duró más de un año, participaron antiguos técnicos e ingenieros de Zuffenhausen y Weissach, así como personal del Archivo Histórico y de empresas asociadas, se dio prioridad la conservación y reutilización de los materiales originales del coche, siempre que fuera posible. Por ello, durante la restauración se hicieron pruebas para determinar qué materiales de la carrocería eran originales y podían ser reutilizados. Para ello, se analizaron las piezas y se compararon con dibujos y fotografías de diseños históricos. Después de ese proceso, algunas zonas del frontal y de la parte trasera se reprodujeron fielmente usando una tecnología 3D vanguardista. También la zona posterior del bastidor de aluminio se restauró con la ayuda de documentos originales.





## McLaren Senna GTR, 75 unidades aptas sólo para circuitos



Un año después de su presentación como prototipo el McLaren Senna GTR, el McLaren más rápido al margen de la Fórmula 1 es ya una realidad. Concebido para los circuitos y por tanto libre de las restricciones propias a las que se debe someter un coche para su homologación para circular por las carreteras, el McLaren Senna GTR, del que tan sólo se fabricarán 75 unidades a un precio de 1.1 millones de libras (ya están todas vendidas) es más potente, más ligero, tiene una mayor carga aerodinámica y utiliza la suspensión derivada del programa de carreras GT3 de McLaren. Para empezar, está equipado con el motor M840TR, la versión más radical del motor 4.0 litros V8 biturbo, cuya potencia se ha incrementado hasta los 825 CV con 800 Nm de par máximo, es decir, en comparación con el McLaren Senna, ha ganado 25 CV gracias a los cambios realizados en la electrónica y a la eliminación del catalizador secundario del sistema de escape. Lo que no ha cambiado es la caja de cambios automática SSG de 7 velocidades del McLaren Senna, aunque ahora incluye una función Launch Control y cuenta además con tres modos de conducción (Wet, Track y Race). Gracias a la eliminación de “gadgets” innecesarios (no así muchas de las ayudas electrónicas a la conducción, como el control de tracción, el ABS o el control de estabilidad, además de sensores de desgaste de pastillas de freno, radar anticolisión o monitor de presión de los neumáticos) y a su chasis McLaren Monocage III-R de fibra de carbono con la jaula antivuelco integrada, es

10 Kg más ligero pese a ser 77mm más ancho delante y 68 mm detrás con respecto al Senna. De esta manera, sus 1.188 Kg de peso le permite tener una relación peso potencia de 1,44 kg/CV. Por último, su suspensión está derivada del programa de competición GT3 de McLaren y está equipado con llantas monotuerca de 19” que permiten montar unos frenos más grandes, formado por pinzas forjadas de aluminio de seis pistones en el tren delantero y de cuatro pistones en el trasero, junto a discos carbocerámicos de 390 mm y sus neumáticos son Slick Pirelli 285/650 delante y 325/705 detrás. En el apartado aerodinámico, es capaz de generar más de 1.000 Kg de carga aerodinámica a 250 km/h (800 Kg más que el Senna normal a esa misma velocidad). Con respecto al 2018 GTR Concept, el splitter delantero tiene una nueva forma, el difusor trasero es más pequeño y se ha reubicado el alerón trasero que tiene función DRS y de aerofreno (frena el coche un 20% más que en el Senna). En cuanto a su interior, sólo está disponible con el volante de competición extraíble a la izquierda, su asiento es tipo baquet de fibra de carbono con arneses FIA de seis puntos (el del pasajero es opcional, sin sobrecoste), molduras de fibra de carbono satinado, el techo está forrado en Alcántara, el cuadro de instrumentos es digital con LED's para indicar el cambio de marchas, volante y pantalla en la consola central para la imagen de la cámara de visión trasera.



## F1 Gp de Australia; la mejor versión de Bottas sorprende a todos

Después de los tests de pretemporada, la primera carrera de la temporada dejó a todos un poco desconcertados por el dominio de Mercedes, la victoria de Bottas y sobre todo, por el bajo rendimiento de Ferrari, algo que ni el propio equipo italiano sabe explicar, mientras que Red Bull le daba a Honda su primer podio desde el GP de Gran Bretaña de 2008. En cuanto a Sainz, frustrante comienzo: penúltimo en la parrilla después de que Kubica le arruinase su vuelta en la Q1, mientras que su compañero Norris era 8º. Al día siguiente, las cosas no mejoraron para él, pues después de ganar cuatro posiciones en las primeras vueltas, su motor Renault se rompió con tan sólo 9 vueltas completadas. En los entrenamientos Mercedes dominó a placer, con Hamilton logrando su sexta pole consecutiva en Albert Park batiendo el récord del circuito, Bottas era segundo y Vettel tercero a 0'704 segundos de Hamilton. La salida fue la clave de la carrera: Bottas sorprendía a Hamilton y se situaba primero, mientras que por detrás, Leclerc adelantaba a Verstappen, posición que finalmente acabó perdiendo al atacar a Vettel en la primera curva. Según iban pasando las vueltas, Bottas se fue distanciando de Hamilton y de Vettel, que en un intento de hacer un undercut a Hamilton fue el primero de los tres (vuelta 14ª) en parar para montar el compuesto medio. La jugada no les salió, pues el británico paró en la siguiente vuelta y volvió a salir delante del Ferrari. Sorprendentemente, las ruedas blandas de Bottas no sólo no se desvanecían, sino que le permitían rodar más rápido que Hamilton y que Vettel, por lo que se mantuvo en pista hasta la vuelta 23ª, mientras que Verstappen lo hizo en la 25ª y Leclerc en la 28ª, que viendo el mal rendimiento que le estaban dando los medios a Vettel, optó por el duro. Este hecho lo aprovechó Verstappen

para adelantar al piloto alemán en la 31ª vuelta y se fue a por un enfadado Hamilton que tampoco estaba a gusto con sus neumáticos medios, pero un error del piloto de Red Bull dio una ligera tregua al británico. Vettel, que no entendía la causa de su ritmo tan lento, veía como Leclerc se le pegaba, hasta que desde el muro, dieron instrucciones a Leclerc que no atacase a su compañero. La nueva normativa que otorga un punto extra por lograr la vuelta rápida puso un poco de aliciente a una carrera con la lucha entre Bottas, Hamilton y Verstappen por lograrla (Ferrari descartó a Leclerc con su decisión de no pararle para montar el compuesto blando), punto que finalmente fue para Bottas pese a la oposición del equipo y además lograba con gran autoridad su primera victoria después de un 2018 en blanco: 20 segundos de ventaja sobre Hamilton (Mercedes posteriormente justificó su pobre rendimiento al descubrir que el fondo plano de su Mercedes estaba dañado) de ahí su rabia por la radio, justificándose ante todos los que le habían puesto en duda, mientras que Verstappen le daba a Honda su primer podio desde el GP de Gran Bretaña de 2008. Vettel terminó cuarto a 57 segundos y Leclerc quinto. Por detrás, cinco pilotos de cinco equipos distintos demuestra la gran igualdad que existe este año por ser el primero del resto de la parrilla: Magnussen (Haas) sexto, Hulkenberg (Renault) séptimo, Raikkonen (Alfa Romeo) octavo, Stroll (Racing Point) noveno y Kvyat (Toro Rosso) décimo. Bottas es primero con 26 puntos, Hamilton segundo con 18, Verstappen es tercero con 15, Vettel es cuarto con 12 y Leclerc quinto con 10 puntos. Mercedes encabeza la clasificación de constructores con 44 puntos, Ferrari es segundo con 22 y Red Bull tercero con 15 puntos.



## F1 Gp de Bahrein; noche estrellada para Ferrari



Tras del gran fiasco de Ferrari en Australia, el equipo italiano llegaba al desierto de Bahrein dispuesto a demostrar que lo sucedido en la primera carrera de la temporada había sido un accidente y para demostrarlo, ya desde el viernes marcó diferencias con Mercedes con sus dos pilotos al frente de la clasificación. También dejó claro que dejaría luchas a sus pilotos con total libertad tras las órdenes dadas a Leclerc en Australia y así fue: el monegasco lograba su primera pole en la F1 con 0,229 segundos de ventaja sobre Vettel y con 0,324 segundos sobre Hamilton, unos entrenamientos en los que por primera vez en muchos años, los dos McLaren se colaban en la Q3 con Sainz 7º y Norris 9º. En la salida, Leclerc no sólo pudo defender su pole, sino que además, bajó hasta el tercer puesto. A pesar de eso, Leclerc se supo reponer y en la 5ª vuelta lideraba ya la carrera. Sainz lograba pegarse a Verstappen y en la 4ª vuelta intentó adelantarlo en la curva 4 pero acabó con el alerón dañado y el neumático delantero derecho pinchado por culpa del holandés. Tras la primera parada en boxes, Leclerc lideraba la carrera con 8 segundos de ventaja sobre Vettel, quien a su vez tenía 5 segundos sobre Hamilton, así que todo parecía indicar que Ferrari iba a lograr un cómodo doblete, pero todo esto cambió radicalmente. La ventaja de Vettel desapareció cuando éste hizo su segunda parada y dos vueltas más tarde, Hamilton no sólo le pasaba en la curva 4, sino que además, Vettel hacía un trompo con el que daña sus neumáticos y perdía el alerón delantero, con lo

que tenía que hacer una tercera parada en boxes, reincorporándose en 9ª posición. Los problemas continuaron cuando a falta de 10 vueltas para el final Leclerc comenzó a tener problemas de motor (posteriormente se ha sabido que fue un fallo en un inyector), lo que permitió a Hamilton y a Bottas adelantarlo. Verstappen iba a ser el siguiente en pasarlo cuando a falta de 2 vueltas el abandono de Ricciardo y de Hulkenberg hizo salir al Safety Car hasta el final. Hamilton lograba así su 74ª victoria, la 175ª de Mercedes, Bottas firmaba el doblete de Mercedes y Leclerc, que ya es una realidad y se ha ganado un hueco entre los mejores, lograba su primer podio y la vuelta rápida. Verstappen era cuarto y Vettel quinto. Al igual que en Australia, la lucha entre la tabla media acabó con 5 coches de 5 escuderías distintas entre los puntos: Norris sexto (el mejor resultado para McLaren desde el GP de Australia del año pasado), Raikkonen volvía a puntuar con Sauber en 7ª posición, Gasly era 8º, Albon 9º y Pérez 10º. Sainz finalmente sumaba su abandono, esta vez a dos vueltas para el final. En el Mundial, Bottas con 44 puntos sigue siendo líder, Hamilton es segundo con 43 puntos, Verstappen es tercero con 27 puntos, Leclerc es cuarto con 26 y Vettel es quinto con 22 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes es líder con 87 puntos, Ferrari es segundo con 48 puntos, Red Bull es tercero con 31 y Alfa Romeo y McLaren son sorprendentemente cuarto y quinto con 10 y 8 puntos respectivamente.



## FE ePrix de Hong Kong; polémico final de carrera

La quinta prueba de la temporada, el 50º ePrix disputado en Hong Kong nos dejó otra espectacular carrera: quinto poleman en cinco carreras, primera para Vandoorne y para HWA Racelab; quinto ganador distinto con la victoria de Mortara, la primera en de palmarés y la primera de Venturi; nuevos líderes tanto en la clasificación de pilotos como en la de equipos, todo ello en una carrera en la que de nuevo hubo una bandera roja, 3 Safety Cars y una bonita lucha por la victoria. La lluvia que cayó en los entrenamientos dejó una primera línea insólita, con Vandoorne en la primera posición, seguido por el debutante Rowland, mientras que los dos primeros en la clasificación, D'Ambrosio y Da Costa finalizaron 22º y 20º respectivamente. Ya sin agua en la pista comenzó la carrera con una gran salida de Rowland, que le arrebató la primera posición a Vandoorne, y de Bird, que se puso tercero tras remontar cinco puestos y una vuelta más tarde lograba situarse segundo tras adelantar a Vandoorne. En la segunda vuelta, Nasr se fue recto contra las protecciones y tanto Wehrlein como D'Costa no lo pudieron esquivar, con lo que bloquearon la pista, lo que motivó primero un periodo de FCY, luego de Safety Car y finalmente una bandera roja. Tras la reanudación detrás del Safety Car, la mayoría optó por utilizar el primero de los dos Attack Mode disponible, lo que aprovechó Lotterer para sorprender a Vandoorne y situarse tercero, mientras que el líder sufría problemas, dejando de esta manera a Bird como nuevo líder de la carrera, posición

que le duró muy poco, pues un error en la curva 2, permitió a Lotterer pasar a líder la carrera. El abandono de Vandoorne hizo que el Safety Car volviese a salir a la pista, anulando la amplia ventaja que los dos llevan sobre Mortara. A falta de cinco minutos para el final el Safety Car volvió a salir, en esta ocasión para retirar el Nissan e.Dams de Rowland y se retiró a falta de dos minutos, que nos dejaron una bonita lucha entre Lotterer y Bird, hasta que a falta de 30 segundos para el final, Bird intentó el adelantamiento en la curva 2 y acabó golpeando al DS-Techeetah por detrás, provocándole un pinchazo en la rueda trasera derecha. Bird cruzaba primero la meta sabiendo que este incidente iba a ser investigado, como así fue, y el británico fue sancionado con 5 segundos, lo que le hizo bajar hasta el sexto puesto. Mortara heredaba así la victoria después de salir desde la sexta posición, mientras que di Grassi y Frijns completaron el podio, que se tuvo que repetir una vez conocida la sanción. En el campeonato, Bird, con 54 puntos es el nuevo líder, seguido por D'Ambrosio con 53, mientras que di Grassi y Mortara están empatados a 52 puntos en la tercera posición y Da Costa baja hasta el quinto puesto con 47 puntos. En el apartado de equipos, Envision Virgin Racing es el nuevo líder con 97 puntos, Audi Sport es segundo con 86 puntos, Mahindra baja hasta el tercer puesto con 83 puntos y Venturi con 66 puntos supera por un punto a BMW Andretti, que en las últimas carreras no está teniendo los buenos resultados de principio de temporada.



## FE ePrix de Sanya; Vergne y Techeetah ganan en casa

La temporada de la Formula E ha pasado su ecuador con una gran igualdad, como lo demuestra el hecho de que, en seis carreras, ha habido 6 polemans distintos (sólo Nissan ha repetido) y seis ganadores distintos de seis equipos diferentes así como constantes cambios de líder en la clasificación. En China, la pole fue para Rowland (Nissan e.Dams) que lograba así su primera pole en su debut en esta categoría, la victoria fue para Vergne, el vigente campeón, que ponía así fin a tres carreras sin puntuar y Da Costa recuperaba el liderato en la clasificación de pilotos por un solo punto después de que Bird, que salió 16º abandonase en la primera vuelta por un incidente con Vandoorne. Pese a que no hubo incidentes en la salida, ni cambios en las primeras posiciones, hubo un periodo de FCY provocado por el GEOX Dragon de Nasr que se quedó parado en la primera vuelta. Una vez finalizado, Rowland encabezó el grupo de cabeza formado por Vergne, Da Costa, Abt y Sims y al que más tarde se sumaron Lotterer y di Grassi. Los minutos fueron pasando sin muchas hostilidades hasta que a falta de 20 minutos, Vergne agitó el avispero: aprovechó que Rowland no le cerró la puerta en la curva 11 y le adelantó. A partir de ese momento comenzaron los ataques en el grupo que acabó con el BMW de Sims fuera de carrera al tocarse con los muros en su lucha con Lotterer y Abt, lo que motivó la salida del Safety Car primero y posteriormente la bandera roja a falta de 11 minutos para el final. Tras la reanudación detrás del Safety Car, Vergne lideraba la carrera, seguido por Rowland, Da Costa, Abt,

Lotterer, Frinjs, di Grassi, Mortara, D' Ambrosio y Buemi. Los ataques en este grupo no cesaron y Lotterer se puso cuarto tras adelantar a Abt, mientras que di Grassi se puso sexto tras adelantar a Frinjs y así parecía que iba a finalizar la carrera, pero no. Cumplidos ya los 45 minutos y cuando estaban ya a punto de comenzar la última vuelta, Buemi tocó por detrás a Frinjs en la curva 8 y éste no pudo esquivar a di Grassi que decía adiós a la carrera, lo que hizo la carrera acabase con FCY y que Buemi, que tomó la salida desde el pitlane y acabó 6º, fuese sancionado con 10 segundos. Vergne lograba así su primera victoria de la temporada y la sexta en su palmarés, lo que sumado al punto extra por lograr la vuelta rápida, le mete de lleno en la lucha por el título. Rowland lograba su primer podio y ponía fin a cuatro carreras sin puntuar y Da Costa completaba el podio. Lotterer acabó cuarto, Abt quinto la sanción de Buemi hizo que D'ambrosio fuese finalmente sexto, Wehrlein séptimo, Buemi octavo, Evans noveno y Massa décimo. En la clasificación de pilotos, 10 puntos separan a los seis primeros, con Da Costa primero de nuevo con 62 puntos, D'Ambrosio segundo con 61, Vergne tercero con 54, los mismos que Bird y di Grassi es quinto con 52 puntos, los mismos que Mortara. La clasificación de equipos está también muy apretada, con 4 equipos separado por sólo 2 puntos: Envision Virgin mantiene el liderato empatado con Mahindra con 97 puntos, Audi es tercero con 96 puntos y DS Techeetah es cuarto con 95 puntos.



## WEC 1.000 Millas de Sebring; Toyota, todo bajo control



El mítico circuito de Sebring acogió la sexta prueba de la temporada del WEC, con el aliciente de otorgar puntos extra que pueden acabar decidiendo el título y con coincidir con las 12 Horas de Sebring del IMSA, lo que hizo que la prueba del WEC se disputase el viernes. No hubo sorpresas y Toyota dominó la prueba, logrando el doblete tanto en los entrenamientos como en la carrera en la que Buemi, Nakajima y Alonso con el Toyota nº 8 no dieron opciones a sus compañeros de equipo, dando así un gran paso para lograr el título, al aumentar a 15 puntos su ventaja sobre Conway, Kobayashi y López. Los entrenamientos ya dejaron claro que el Toyota nº 8 era el gran favorito, logrando no ya sólo la pole con 0,485 segundos de ventaja, sino que, además, Alonso, con un tiempo de 1'40''124 batía el récord del circuito logrado por Audi en 2013. A las cuatro de tarde del viernes arrancaron las 8 Horas (o 1.000 Millas) de Sebring, con Buemi y López a los mandos de los Toyota nº 8 y 7 respectivamente. Tras una salida limpia, el piloto suizo fue aumentando su ventaja hasta dejarla en 10 segundos cuando transcurrida la primera hora y cuarto de carrera cedió el coche a Alonso. La posterior aparición del Safety Car en pista juntó momentáneamente a Alonso y a Kobayashi, pero ya sin el Safety Car Alonso amplió la ventaja hasta los 13 segundos. En el siguiente relevo, el gran ritmo de Conway con el Toyota nº7 hizo peligrar la primera posición de Nakajima, aunque el piloto japonés finalmente supo aguantar el ataque del británico. La lucha entre los dos Toyota se acabó cuando a punto de cumplirse la quinta hora de carrera, "Pechito" López se tocó con un Aston Martin de la categoría LMGTE AM, fruto del cual, tuvo que entrar en boxes para reparar los daños sufridos en su Toyota, lo que le costó dos vueltas. Para dar un poco de emoción a una carrera que ya estaba decidida, la lluvia hizo acto de presencia a falta de media hora, obligando a todos a montar neumáticos de agua, sin embargo, a falta de 10 minutos para el

final, el accidente de Loïc Duval crashed (TDS Racing LMP2) hizo salir al Safety Car hasta el final, por lo que ya no hubo cambios, logrando Toyota su quinto doblete de la temporada encabezado por el Toyota nº 8 de Buemi, Nakajima y Alonso, que lograban la tercera victoria de la temporada tras completar 253 vueltas, una más que sus compañeros con el Toyota nº7. Como muestra del dominio de los Toyota en Sebring, el tercer clasificado, el SMP Racing del ex campeón del WEC Hartley, Mikhail Aleshin y Vitaly Petrov, acabó a 11 vueltas de los ganadores. En la categoría LMGTE, Porsche, salió más reforzado al frente de la clasificación tras lograr la victoria en las categorías Pro y Am. Los líderes del campeonato, Estre y Christensen con el Porsche 911 RSR nº 92 lograron la pole pero fueron sancionados con un Stop&Go por un toque en la salida, con lo que quedaron fuera de la lucha por la victoria y acabaron finalmente en quinta posición. Sus compañeros de equipo Bruni y Lietz con el Porsche 911 RSR nº 91, pese a salir desde la octava posición, se hicieron con el liderato cuando pararon en boxes a poner los neumáticos de agua y lograron la victoria por delante del BMW M8 GTE nº 81 y del Ford GT nº 67 de Chip Ganassi Racing. A falta de dos carreras para que acabe la temporada, Alonso/Buemi/Nakajima lideran la clasificación con 135 puntos, mientras que Conway, Kobayashi y López son segundos con 120 puntos, 39 puntos más que los terceros clasificados. Por su parte, Toyota, con 151 puntos, tiene ya 53 puntos de ventaja sobre Rebellion Racing, segundo clasificado. En la categoría GT, Estre y Christensen con 125 puntos mantiene el liderato, seguidos ahora por sus compañeros de Porsche y ganadores de la carrera Bruni y Lietz con 100 puntos y Pier Guidi y Clada (Ferrari 488 GTE) son terceros con 80,5 puntos. En el apartado de constructores, Porsche se distancia del segundo clasificado y ahora, con 227 puntos, aventaja en 100 puntos a Ferrari y en 102 a Ford.



## WRC Rally de México; territorio Ogier

Pese a los problemas logísticos que sufrió Citroën por un problema en el barco que transportaba todo su material, Ogier logró su segunda victoria de la temporada, la quinta de su palmarés en esta prueba, donde ya en 2008 logró su primera victoria en su debut en la categoría WRC Junior, victoria que le sitúa segundo en el Mundial a sólo 4 puntos de Tanak. Su llegada a Citroën está siendo todo un revulsivo para el equipo, que ha logrado dos victorias y un segundo puesto en las tres primeras pruebas, resultados que le sitúan en segunda posición, algo impensable hasta la fecha pues en las dos últimas temporadas Citroën terminó en una discreta cuarta posición. El rally comenzó con la cancelación del primer tramo que se debía haber disputado por las calles de la ciudad de Guanajuato debido a problemas de seguridad con la rampa del salto que estaba situada a 100m de la llegada, después de que tanto Lappi y de Mikkelsen sufriesen malos aterrizajes. La etapa del viernes que estuvo marcada por un sofocante calor y el polvo, comenzó con una lucha entre Mikkelsen y Ogier, hasta que el piloto de Hyundai tuvo que abandonar con la suspensión rota cuando aventajaba en 1,6 segundos a Ogier. La segunda posición que heredaba Sordo, le duró poco, puesto que el español tuvo que abandonar por problemas eléctricos y Evans fue el que finalmente acabó segundo, a 14,8 segundos de Ogier, con Meeke tercero a 6,3 segundos del Ford y con Tanak cuarto, perjudicado por tener que abrir los tramos. Al día siguiente Lappi dejó su Citroën atravesado en el primer tramo de la mañana al salirse en una zanja y aunque Meeke y Evans lograron pasar, el tramo fue neutralizado. Ogier fue el gran perjudicado pues pasó antes del incidente y acabó pinchando el neumático delantero derecho, por lo que le acabaron aplicando 22,4 segundos más que a Meeke, situando al británico de Toyota como líder provisional con

1,3 segundos de ventaja, sin embargo, un pinchazo en el siguiente tramo acabó dañando la suspensión del Toyota. Esto permitió a Ogier recuperar ante de lo esperado el liderato con 27 segundos de ventaja sobre el Ford de Evans, con Tanak a sólo 2,2 segundos. La anécdota la protagonizó Mikkelsen que se encontró una puerta cerrada en pleno tramo y su copiloto se tuvo que bajar a abrirla. En la última etapa, con tres tramos cronometrados, Ogier aumentó su ventaja hasta los 30,2 segundos sobre Tanak, que finalmente superó a Evans por 19.7 segundos, logrando así unos valiosos puntos que le ha permitido conservar el liderato después que de Ogier lograra cinco puntos extra por ganar el Power Stage a Meeke. Un indispuerto Neuville acabó cuarto beneficiado por los abandonos y Kris Meeke terminó quinto, su mejor resultado desde que llegó a Toyota. En el Mundial, Tanak con 65 puntos es líder, Ogier gana un puesto y ahora es segundo con 61 puntos, mientras que Neuville baja al tercer puesto con 55 puntos. En el apartado de marcas, Toyota sigue líder con 86 puntos, mientras que Citroën es segundo con 78 puntos, Hyundai es tercero con 77 puntos y MS Ford es cuarto con 45 puntos





## WRC Tour de Corse; victoria in extremis de Neuville

Neuville logró una inesperada victoria en Córcega después de que Evans sufriese un pinchazo en el último tramo que le hizo perder 90 segundos, victoria con la que además pasa a liderar la clasificación de pilotos y Hyundai la de marcas, seguido por Ogier que sufrió mucho con su Citroën C3 WRC, y que, pese a sufrir un trompo que le hizo perder 10 segundos y acabó la jornada del viernes en octava posición, remontó hasta acabar segundo, logrando así su tercer podio de la temporada. La primera jornada vivió una bonita lucha entre el Toyota de Tanak y el Ford de Evans en la que el británico llegó primero al último tramo con 4,5 segundos de ventaja, pero en la parte final se encontró con un lento Meeke, perdiendo casi un minuto, lo que daba a Tanak el liderato. Finalmente, los comisarios acabaron atribuyéndole el mismo tiempo que al estonio, con lo que acababa la jornada con 4,5 segundos de ventaja y con Neuville tercero a 9,8 segundos de Evans tras superar a Sordo. Junto a Ogier, el gran perjudicado de la jornada fue Loeb, cuatro veces vencedor en Córcega, que dijo adiós a sus opciones de lograr su quinta victoria en Córcega, al perder dos minutos cuando su i20 se deslizó a un bordillo y rompió un brazo de suspensión trasero en el primer tramo al perder. El sábado, la etapa más larga del rally con más de la mitad de la distancia total del recorrido, Evans, Tanak y Neuville se alternaron al frente de la clasificación, hasta que en el último tramo de 47 Km, Neuville remontó los 11,5 segundos de ventaja de Evans y acabó la jornada con 4,5

segundos de ventaja sobre el británico, mientras que Tanak cedía dos minutos al tener que pararse a cambiar un neumático pinchado y acababa en sexta posición. Ogier gracias a los cambios realizados en su Citroën la noche anterior, remontaba hasta la tercera posición a 44,8 segundos de Neuville y con 5,1 segundos de ventaja sobre Sordo. Pese a que la última jornada tenía sólo dos tramos cronometrados con un total de 51,19 km, Evans fue capaz de recuperara el liderato tras disputarse el primero de los dos tramos y llegaba al Power Stage con 11,5 segundos de ventaja, a falta de los 19,34 Km del Power Stage, por lo que todo parecía indicar que el piloto de Ford iba a lograr su primera victoria de la temporada. No fue así, pues un pinchazo le hizo perder 90 segundos con respecto a Neuville y terminaba el rally en tercera posición, a 1 minuto y 18 segundo de un increíble Neuville y a 26,3 segundos de Ogier, mientras que Sordo se tenía que conformar finalmente con la cuarta posición. Esta victoria, más los puntos logrados en el Power Stage le permite al piloto belga sumar 82 puntos y liderar la clasificación con dos puntos de ventaja sobre Ogier, que con 80 puntos supera a Tanak que ahora es tercero con 77 puntos. En el apartado de constructores, Hyundai, con 114 puntos recupera el liderato, Citroën es segundo con 102 puntos, Toyota baja la tercer puesto con 98 puntos y MS Ford es cuarto con 70 puntos.