

- ¿Quo vadis?
- Así es el Aston Martin Valkyrie.
- Lotus Evora GT430, la nueva creación de Lotus.
- Porsche 911 GT2 RS, el 911 más potente.
- Maserati actualiza su coupé, el Granturismo.
- Jaguar XJR575, nuevo buque insignia de altas prestaciones.
- Audi A8, rumbo a una nueva era.
- Peugeot 308 Gti by Peugeot Sport, la versión más deportiva y radical.
- Toyota Yaris GRMN, pequeño pero matón.
- Jaguar E-Pace, el hermano pequeño del F-PACE.
- Clase X de Mercedes-Benz, un pickup premium.
- Arona, el nuevo crossover de SEAT.
- Stonic, la apuesta fuerte de Kia en el segmento SUV.
- Subaru renueva sus pistas de desarrollo de sistemas de ayuda a la conducción.
- La ONU y el RACE crean en España el primer centro especializado en seguridad vial.
- El Circuito del Jarama cumple 50 años.
- F1: Gp de Austria, Gran Bretaña y Hungría.
- FE: ePrix de Nueva York y de Montreal.
- Aston Martin Vulcan AMR PRO, aún más radical.
- Primeras vueltas para el BMW M8 GTE.
- WEC: 6 Horas de Nürburgring.
- 24 Horas de Spa, espectáculo puro.
- WRC: rallye de Finlandia.



## ¿QUO VADIS?

¿A donde vamos? esa es la gran pregunta que se deben estar planteando los grandes fabricantes de coches, que están viendo como empresas ajenas a este sector, tales como Google, Apple, Amazon o Tesla, serán (si es que no lo son ya) sus grandes competidores, pues todo indica, que a medio/largo plazo, en lugar de comparar nuestro coche con extras como hasta ahora, compraremos aplicaciones como si de un smartphone se tratase, un cambio, que sin duda también afectará a las tiendas de accesorios y recambios, así como a los talleres. A corto plazo, los grandes retos a los que se enfrentan los fabricantes son sin duda la conectividad, la conducción autónoma, la electrificación y la movilidad compartida. La conectividad (entre coches y las infraestructuras) y la conducción autónoma van de la mano y están encaminadas a lograr el ansiado objetivo de cero accidentes de tráfico. Llegados a este punto, se nos ocurren las siguientes preguntas ¿qué será entonces de los seguros? y ¿la conducción autónoma pondrá fin a los permisos de conducción y a las multas de tráfico? Para lograr estos dos objetivos, está claro que primero habrá que lograr que la

transmisión de datos se realice a gran velocidad y con potentes sistemas en la nube capaces de procesar la información en cuestión de instantes y además, necesitaremos normas y leyes adecuadas que regulen el control y la propiedad y la privacidad de los datos. La electrificación y la movilidad compartida a través de distintas plataformas, van también de la mano, especialmente en las ciudades. Está claro que los gobiernos han apostado por esta fuente de energía desechando otras alternativas y van a restringir o prohibir la circulación o la venta de coches con motores de gasolina y diesel como Francia y Gran Bretaña, que prohibirán su venta a partir del 2040. Respecto a la movilidad compartida, se estima que hasta 1 de cada 10 coches vendidos en 2030 será potencialmente compartidos (se estima que un coche particular está el 97% de su vida útil parado) lo que dicen, permitirá reducir el espacio dedicado al coche para darle otras aplicaciones, eso sí, será necesario un segundo coche para viajes largos, donde el coche eléctrico (por autonomía y tiempo de recarga) ni las plataformas (por rango de acción) cubren este aspecto.

# ASÍ ES EL ASTON MARTIN VALKYRIE



El año pasado Aston Martin, Red Bull Advanced Technologies y AF Racing nos mostraron el AM-RB 001, un prototipo de súperdeportivo de más de 1.000 CV, al que más tarde se le bautizó como Aston Martin Valkyrie. **Ahora**, aunque todavía no es la versión definitiva, nos **han mostrado** como es su **interior** y como ha **evolucionado** su **diseño**. Su interior nos

**recuerda** a un F1 o un LMP1, por sus asientos deportivos anclados al suelo, elevando los pies del conductor y por su volante rectangular, desmontable y con una pantalla OLED que muestra toda la información, así como los mandos para ajustar los distintos parámetros, mientras que sus ocupantes van protegidos con un arnés de cuatro o de seis puntos (opcional). Exteriormente, se ha mantenido la esencia original, pero **Adrian Newey**, ha trabajado para mejorar su **aerodinámica**, especialmente en su carga aerodinámica. Se han incluido unas nuevas aberturas en la parte delantera, clave para lograr ganancias considerables en la carga aerodinámica delantera. También se ha eliminado cualquier elemento que pudiese afectar, como los espejos exteriores (lleva unas cámaras cuyas imágenes se ven en unas pantallas en los pilares A), además, la toma de aire del motor y la forma aerodinámica del coche hacen que no lleve luneta trasera, por lo que tampoco lleva espejo interior. Aunque de muy pequeño tamaño, se han incorporado los faros con un marco de aluminio anodizado, que son un 30-40% más ligeros que los más ligeros de producción en serie de Aston Martin.

## LOTUS EVORA GT430, LA NUEVA CREACIÓN DE LOTUS

Tras el éxito de Lotus Evora 400 y Evora Sport 410, Lotus ha presentado su nueva creación, el Evora GT430, del que sólo fabricarán **60 unidades**. Se trata del más potente de la marca hasta la fecha, gracias a los **436 CV** que desarrolla su motor 3.5 litros V6 sobrealimentado, con un par motor de 440 Nm desde 4.500 vueltas. Un motor que le permite acelerar de 0-100 Km/h en 3,8 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 305 Km/h y que va asociado a una caja de cambios manual de seis velocidades. No sólo se ha mejorado la potencia, sino que además, se ha **mejorado** su **aerodinámica** que ahora genera más carga (hasta 250 Kg a 305 Km/h), gracias en parte a su splitter frontal de carbono, entradas de aire adicionales y conductos que canalizan el flujo en la dirección adecuada, así como a su difusor trasero y a su alerón trasero de fibra de carbono. También se ha **reducido** su **peso**, que ahora es de sólo 1.258 Kg [26 Kg menos] a pesar de que ahora sus ruedas son más grandes (Michelin Pilot Sport Cup 2 245/35 R19 delante y 295/30 R20) y que su alerón trasero de carbono suponen un incremento de 9 Kg. Esto ha sido posible gracias a sus escapes de titanio, a los paneles de carrocería de carbono, a los componentes

interiores ligeros, a los amortiguadores Öhlins y muelles Eibach, a sus discos de freno ligeros y a su luneta trasera de plástico entre otros. El conductor puede elegir **cuatro modos** de conducción (Drive, Sport, Race y Off) e incluye además una nueva función del **control de tracción**, que permite al conductor elegir entre cinco niveles predeterminados [1%, 3%, 6%, 9%, 12%] el deslizamiento de las ruedas.



# PORSCHE 911 GT2 RS, EL 911 MÁS POTENTE



El Festival de la Velocidad de Goodwood ha sido testigo del estreno del nuevo Porsche 911 GT2 RS, el **911 más rápido y potente homologado** para carretera. Este honor se debe a su motor bóxer biturbo 3.8 litros, basado en el del 911 Turbo S de 580 CV, que ha visto aumentada sus prestaciones hasta alcanzar los **700 CV**. Este aumento de potencia ha sido posible **gracias a** uso de unos **grandes turbos** y a un **nuevo sistema** de refrigeración. Además, su **caja de cambios** de doble embrague de siete marchas (PDK) se encarga de transmitir la potencia al eje trasero y su **sistema de escape** de titanio ultraligero, proporciona un apasionante sonido sin precedentes. Todo esto, sumado al hecho de que el Porsche 911 GT2 RS pesa **sólo 1.470 Kg** (incluyendo el depósito de combustible lleno) gracias el uso de plástico reforzado con fibra de carbono (CFR) en muchas de sus piezas, le permite acelerar de **0 a 100 km/h** en **2,8 segundos** y alcanzar una velocidad máxima de **340 km/h**. De serie, está equipado con **frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brakes (PCCB)** y **neumáticos Ultra High Performance** (265/35 ZR 20 delante y 325/30 ZR 21 detrás). En el caso de que se quiera **aumentar** sus **prestaciones**, los ingenieros de Porsche han desarrollado el **paquete opcional Weissach**, con el que se aligera el coche unos **30 kilos**. El paquete incluye



elementos adicionales hechos de plástico reforzado con fibra de carbono y titanio. Su deportividad también se transmite en su **interior**, donde prevalece el Alcántara rojo, el cuero negro y las piezas interiores con un acabado de carbono de serie. Sus **asientos** son tipo **baquet**, acabados también con un trenzado en las fibras de carbono y su **volante deportivo** incluye las **levas** del cambio para hacer los cambios de marcha más rápidos y deportivos. El **Porsche Communication Management (PCM)** es la unidad de control central para audio, navegación y comunicación, mientras que el módulo **Connect Plus** y la aplicación **Porsche Track Precision**, incluidas de serie, permiten grabar con detalle, ver y analizar los datos de conducción en un smartphone. El **paquete Chrono** opcional amplía las funciones del PCM al incluir un display de rendimiento, que se puede utilizar para mostrar, guardar y evaluar los tiempos realizados en la pista. El paquete también lleva un cronómetro en el panel de mandos, tanto con pantalla digital como analógica. Además, el paquete Chrono del 911 GT2 RS viene con un activador de vueltas (lap trigger). Como **complemento**, **Porsche Design** ha trabajado conjuntamente con Porsche Motorsport para desarrollar el **cronógrafo 911 GT2 RS** destinado a los clientes de este nuevo superdeportivo de Porsche.



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

"Detener la publicidad para ahorrar dinero,  
es como parar el reloj para ahorrar  
tiempo,"

Henry Ford



# MASERATI ACTUALIZA SU COUPÉ, EL GRANTURISMO



El Maserati GranTurismo, se ha **renovado** tanto estéticamente como en prestaciones en sus **dos versiones: Sport y MC** (Maserati Corse). Este restyling en el que se ha tenido el máximo **respeto** por el diseño de Pininfarina, **consta** de una nueva parrilla hexagonal “de nariz de tiburón” inspirada en el concept Alfieri, que además de añadir un efecto tridimensional al frontal, junto a las nuevas tomas de aire más bajas, contribuye

a mejorar la distribución del flujo de aire y reduce la resistencia aerodinámica de 0,33 a 0,32. También el paragolpes trasero ha sido rediseñado y ahora, es más lineal, con un doble layout. En su **interior** incorpora una pantalla en alta resolución de 8.4” y un extraordinario equipo de sonido Harman Kardon. Su nuevo sistema de infoentretenimiento es compatible con las funciones de mirroring tanto para Apple CarPlay como para Android Auto, mientras que la consola central ha sido remodelada para alojar un selector doble rotatorio en aluminio forjado muy fácil de usar. El panel con las diferentes modalidades de conducción ha sido desplazado a la consola central inferior, junto a las levas del cambio. En el apartado **mecánico**, ambas versiones equipan ahora un motor **V8** aspirado de 4.7 litros, (construido por Ferrari) de **460 CV** a 7.000 rpm, con un Par máximo de 520 Nm a 4.750 rpm. Este motor está asociado a un **cambio automático** ZF de seis velocidades y sus prestaciones se han mejorado con respecto a la anterior versión: el GranTurismo Sport acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos y su velocidad máxima es de 299 km/h, mientras que la versión MC, más ligera, acelera en 4,7 segundos y alcanza los 301 km/h.

# JAGUAR XJR575, NUEVO BUQUE INSIGNIA DE ALTAS PRESTACIONES

Dentro de las **importantes mejoras** tecnológicas y de sistemas de ayudas a la conducción que Jaguar ha llevado a cabo en su berlina deportiva de lujo, el Jaguar **XJ**, está el lanzamiento de una **nueva versión** denominada XJR575, disponible tanto en carrocería estándar como en batalla larga y que pasa a ser la versión más **dinámica y deportiva** de la gama. Su **motor**, un V8 sobrealimentado de 5,0 litros desarrolla ahora **575 CV**, es decir, 25 CV más, lo que le permite acelerar de 0 a 100km/h en tan solo 4,4 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 300 km/h. **Exteriormente**, esta nueva versión deportiva se distingue por un alerón trasero, estribos laterales, parachoques delantero y tomas de aire inferiores con contornos en Gloss Black. A ello se suman los logos exteriores XJR575 actualizados y las branquias del capó dobles que distinguen a este vehículo del resto de la gama. Las ruedas de 20 pulgadas en tono Gloss Black Farallon con pinzas de freno en rojo constituyen la dinámica floritura final. En su **interior**, el XJR575 incluye paneles personalizados, el logo “575” y asientos con respaldos en forma de diamante en los colores

Jet/Jet y Ivory/Jet y acabado con la marca 575 adicional. Los clientes además podrán elegir entre dos nuevos colores exteriores personalizados, creados en el moderno centro SVO (Special Vehicle Operations) de Oxford Road: Velocity Blue y Satin Corris Grey.





La **cuarta generación** del Audi A8, el buque insignia de la marca, llegará en sus dos versiones de carrocería (corta o A8, de 5,17m y larga o A8 L de 5,30m), versiones que en ambos casos **han crecido** en altura y en batalla y **mantienen** la misma anchura que la anterior generación, lo que repercute en un **mayor espacio** para sus ocupantes. Como no podía ser menos, el nuevo A8 **viene**, además, con **muchas novedades tecnológicas** fiel al lema "a la vanguardia de la técnica". Para empezar, se trata del **primer coche** capaz de funcionar en **conducción autónoma de nivel 3** gracias al AI, una nueva generación de asistentes de gama alta, de los cuales, tres ellos viene de serie: **Audi AI traffic jam pilot, Audi AI remote parking pilot y Audi AI remote garage pilot**. El primero de ellos, es un asistente de conducción en atascos, con el que el vehículo toma el control de la conducción en autovías y autopistas si el vehículo viaja a una velocidad inferior a 60 km/h en situaciones de circulación congestionada. Los otros dos, permiten aparcar en línea y en batería de forma completamente independiente y sin que el conductor esté en el coche, mediante un smartphone. También hay **novedades** en torno a la **suspensión** del nuevo A8: la dirección dinámica a las cuatro ruedas y el Audi AI active

suspensión, un sistema de suspensión completamente activo. Cuenta además con **41 sistemas** de asistencia a la conducción que se agrupan en tres paquetes (Park, City y Tour), que hacen la conducción aún más fácil, confortable y segura, así como con un completo despliegue de **nuevos sensores**, entre ellos y como novedad, un escáner láser y opcionalmente se puede equipar con luces HD Matrix LED. En su **interior** desaparecen todos los botones que se sustituyen por **dos pantallas** táctiles, una de 10,1" y otra de 8,6" y como novedad, en su gama superior, el **asiento trasero derecho** es **relajante** y permite a su ocupante reclinarsse y reposar los pies en una superficie que se despliega eléctricamente. Para su lanzamiento, el nuevo A8 llegará con **dos motores** V6 turbo ampliamente renovados: el **3.0 TDI de 286 CV** y el **3.0 TFSI de 340 CV**. **Más adelante** habrá dos versiones V8: **4.0 TDI de 435 CV** y **4.0 TFSI de 460 CV**, así como un motor W12 de gasolina de 6.0 litros de 585 CV para la versión A8 L, todos ellos con tecnología mild hybrid. La gama se **completará** con la versión A8 L e-tron quattro, un **híbrido enchufable** de 449 CV. En todos los casos, viene equipado con la **nueva** caja de cambios tiptronic de ocho velocidades y **tracción** integral permanente **quattro**.

# PEUGEOT 308 GTi BY PEUGEOT SPORT, LA VERSIÓN MÁS DEPORTIVA Y RADICAL



Peugeot **retoma** su tradición deportiva lanzando la versión más radical de su berlina superventas: el nuevo Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport, que comenzará a comercializarse en septiembre. De la mano del equipo de ingenieros de **Peugeot Sport**, su **motor 1.6L THP** desarrolla **270 CV**, que gracias a una relación peso/potencia récord en el segmento de tan sólo 4,6 Kg/CV, permite el nuevo Peugeot 308 GTi **acelerar** de 0 a 100 Km/h en 6,0 segundos. Así mismo, el nuevo Peugeot 308 GTi cuenta con diferencial de deslizamiento limitado Torsen®, llantas de 19" Carbone19, neumáticos Michelin Pilot Super Sport y frenos de disco de 380 mm delante, con pinzas pintadas en rojo y firmadas Peugeot Sport, y de 268 en el eje trasero. **Estéticamente**, su acabado exterior combina el Azul Magnetic y Perla Nacarado aumentando su **imagen deportiva y radical**. Su nuevo capó, con líneas afiladas, corona a la calandra vertical, el león reina en el centro, mientras que las letras "Peugeot" están esculpidas en su banda superior. La firma luminosa, formada por leds integrados en los proyectores, otorga una mirada agresiva al nuevo Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport, que cuenta con alumbrado Full LED. Esta versión se distingue, asimismo, por un paragolpes delantero exclusivo, con entradas de aire de color negro lacado.

En la zaga, el paragolpes, del color de la carrocería, ve realzado su aire deportivo con dos cánulas de escape integradas y un friso inferior cromado en color Rojo Ultimate, con el monograma Peugeot en rojo. Su **interior** replica el espíritu **deportivo** y destaca por una ambientación en color oscuro, techo incluido. Los respaldos rojos realzan el salpicadero, los asientos, las contraportas, el fuelle de la palanca de cambios y las alfombrillas de gama alta. Finalmente, los embellecedores de los umbrales de las puertas exhiben los logotipos "Peugeot Sport" y "GTi" y están realizados en aluminio, al igual que los pedales, el reposapiés y el pomo de la palanca de cambios. Además, incluye asientos deportivos tipo baquet en tejido mixto cuero-Alcantara®, con función masaje y regulación lumbar eléctrica. Además, incorpora el Driver Sport Pack, que amplía la atmósfera deportiva a bordo. En materia de **conectividad, incorpora** una pantalla táctil de última generación, cuenta con la función Mirror Screen y su navegador 3D con sistema de reconocimiento vocal, está conectado a Tomtom® Traffic. En lo que a **sistemas de ayudas a la conducción** se refiere, el nuevo Peugeot 308 cuenta con **todos** los sistemas de ayuda a la conducción **presentados recientemente** en los nuevos SUV Peugeot **3008 y 5008**.



# TOYOTA YARIS GRMN, PEQUEÑO PERO MATÓN

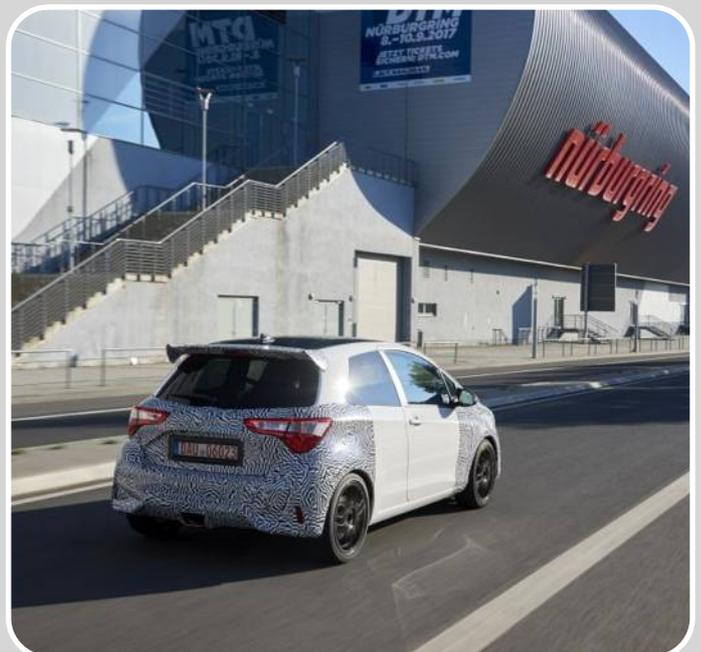


deportivo **inspirado** en el del **Yaris WRC** del Campeonato del Mundo de Rallys. Así, está equipada con llantas de aleación multirradio de 17 pulgadas firmadas por BBS, un alerón trasero negro de tipo aleta, y una línea de escape específicamente diseñada para Yaris GRMN con salida central de forma trapezoidal, que le confiere un sonido característico y espectacularmente deportivo. Cuenta además con paragolpes de diseño exclusivo y un gran difusor trasero. Su **interior** expresa en la misma medida la inspiración **sport**, con asientos tipo baquet diseñados por Toyota Boshoku, responsable del diseño de los asientos del deportivo Lexus LFA. Incluyen los colores de Toyota GAZOO Racing (negro para la superficie principal y rojo y blanco para los respaldos del tapizado). El volante de diámetro reducido revestido en cuero, el mismo que el del deportivo Toyota GT86 y con una línea central marcada para ayudar al conductor a

A principios del año que viene llegará al mercado el nuevo Toyota Yaris GRMN (Gazoo Racing Masters of the Nürburgring), la **variante deportiva** y de altas prestaciones de la gama Yaris, un modelo que ha sido **desarrollado** y presentado en el mítico circuito **Nürburgring Nordschleife**. Bajo el capó, encontramos un **motor 1.8 Dual VVT-iE de 212 CV**, con **compresor** de tipo rotor firmado por el especialista **Magnusson Eaton** (es el único modelo del segmento de urbanos deportivos con motor con compresor) y que va asociado a una **transmisión manual** de seis velocidades. De **tracción delantera**, el Yaris GRMN alcanza una velocidad máxima limitada electrónicamente de **230 km/h** y acelera de 0 a 100 km/h en **6,3 segundos**. Unas prestaciones por las que viene equipado con **frenos de alto rendimiento**, discos ventilados de grandes dimensiones (275 mm) y pinzas delanteras de cuatro pistones, así como unos **neumáticos deportivos** Bridgestone Potenza RE050 en medidas 205/45 R17. La suspensión delantera es de tipo MacPherson y la trasera de tipo eje torsional. Los amortiguadores son específicos y han sido desarrollados por Sachs Performance y monta un diferencial mecánico tipo Torsen, que mejora la tracción y la respuesta a alta velocidad. Esta versión deportiva del Yaris, que estará disponible exclusivamente con carrocería de **tres puertas**, destaca por su **diseño**



posicionar con precisión sobre la carretera, es otro de los rasgos distintivos del nuevo Yaris GRMN. Además, viene con pedales deportivos en aluminio y cuadro de instrumentos específico, que refleja el carácter marcadamente deportivo de Yaris GRMN. El logo de Toyota GAZOO Racing está presente en los asientos, el volante, la instrumentación, el portón del maletero o las pinzas del sistema de freno.





El Jaguar E-PACE es un nuevo SUV compacto **inspirado** en el F-PACE, pero **más pequeño**. Sus 4.395 mm de longitud y su distancia entre ejes, de 2.681 mm, permiten que en su interior vayan cómodamente cinco ocupantes con una capacidad de carga de 557L (1.234 L, si se abaten totalmente los asientos traseros). Estará **disponible** con el motor **diésel** Ingenium 2.0 de cuatro cilindros de **150 CV**, **180 CV** y **240 CV**, mientras que en **gasolina**, estará con el motor Ingenium turbo 2.0 de cuatro cilindros de **249 CV** y **300 CV**. Todos ellos, con **cambios** automático de 9 velocidades, si bien los diésel de hasta 180 CV podrán equiparse con cambio manual. Los motores diésel de 150 y 180 CV, así como en el gasolina de 249 CV cuentan con el **sistema fijo AWD**, que en circunstancias normales, reparte el par de forma inteligente entre el eje delantero y el trasero y, en caso de necesidad, envía casi toda la potencia al tren trasero. Por su parte, el motor de gasolina de 300 CV y el diésel de 240 CV cuentan con sistema de **tracción a las cuatro ruedas (AWD) Active Driveline**, que combina una extraordinaria tracción con el carácter inconfundible de la propulsión trasera de Jaguar,

Además, en todos los modelos E-PACE, el JaguarDrive Control ofrece al conductor **cuatro modos** de conducción (Normal, Dynamic, ECO, y Rain/Ice/Snow). Así mismo, estará disponible en **tres acabados** (S, SE y HSE) en sus dos versiones: E-PACE y E-PACE R-Dynamic. Durante el primer año de su lanzamiento, además estará disponible la **versión First Edition** con el motor diésel de 180 CV y con el de gasolina de 249 CV. Como era de esperar, el E-PACE está equipado con la **última tecnología** en materia de seguridad y asistencia al conductor: una **cámara estereoscópica** es la base del avanzado sistema de frenado de emergencia, que también detecta a los peatones, y sirve de apoyo para otras funciones como el Asistente de Cambio Involuntario de Carril, el Reconocimiento de Señales de Tráfico, el Límite de Velocidad Adaptativa y el Monitor del Estado del Conductor. en materia de **infoentretenimiento**, incorporan el sistema de última generación Touch Pro de Jaguar y pueden solicitar el panel de instrumentos digital TFT de 12,3 pulgadas a todo color y es el primer Jaguar que incorpora la tecnología propia HUD Thin-Film Transistor (TFT) de última generación que proyecta hasta un 66% más de información.

# CLASE X DE MERCEDES-BENZ, UN PICKUP PREMIUM



A finales del año pasado, Mercedes-Benz presentó el Concept X CLASS un prototipo con el que Mercedes-Benz rompía los conceptos clásicos de este segmento. Ahora, ese prototipo se ha hecho realidad con la Clase X de Mercedes-Benz, que se **fabricará** en régimen conjunto con la **alianza Renault-Nissan**, en la planta de Nissan en **Barcelona** para el mercado europeo, australiano y sudafricano y que podremos ver en los concesionarios en noviembre. La Clase X mide 5,34m de largo, su distancia entre ejes es de 3,15m y cuenta con capacidad para **cinco pasajeros**. Su cajón de carga mide 1,59 m de largo y 1,56 m de ancho y tiene una altura al suelo de 47,4 cm. Con estas medidas, la Clase X tiene una **capacidad de carga** útil de **1.042 Kg** y puede remolcar entre 1,6 y 3,5 toneladas de peso, según versión y motorización. Según la funcionalidad que se le quiera dar, está **disponible** en tres versiones: **Clase X PURE**, concebida para usuarios que desean un vehículo robusto y funcional. **Clase X PROGRESSIVE**, enfocada a los que quieren un pickup robusto con mayor estilo y más funciones de confort. Por último, la **Clase X POWER**, el tope de gama, dirigida a clientes que otorgan prioridad al estilo, el rendimiento y el confort, **todas** ellas ampliamente **personalizables**. Para su lanzamiento, estará disponible

con **dos motores diesel**: el X 220 d turbo de 163 CV y el X 250 d biturbo de 190 CV, ambos disponibles con **tracción trasera** y con **tracción integral 4MATIC acoplable**. A **mediados** de 2018 estará disponible un **motor diésel V6** de 256 CV con **tracción integral permanente 4MATIC** y con el cambio automático de siete marchas 7G-TRONIC PLUS. La versión de **gasolina**, el X 200 desarrolla 165 CV y está disponible solamente con **tracción trasera**. Todos ellos viene de serie con un **cambio manual** de seis velocidades, si bien, para los modelos diesel opcionalmente se puede montar un cambio automático de siete marchas. Como cualquier otro vehículo Mercedes-Benz, la Clase X se distingue por un **equipamiento ejemplar de seguridad** activa y pasiva, que entre otros incluye, el asistente de frenado activo, el detector de cambio de carril y el asistente para señales de tráfico y es además el **único** fabricante en el segmento que apuesta por **frenos de disco** de grandes dimensiones, autoventilados, de serie en **ambos ejes**. Por último, es el **primer pickup** que dispone de un **módulo de comunicación** con tarjeta SIM propia instalado en el vehículo. Con ello es posible hacer uso de los extensos servicios de Mercedes me connect y acceder a los datos del vehículo a través del smartphone.



# ARONA, EL NUEVO CROSSOVER DE SEAT



dentro del habitáculo. En cuanto a sus **motorizaciones**, estará disponible en **tres motores** de **gasolina**: el 3 cilindros 1.0 TSI de 95 CV y de 115 CV, el primero con una caja de cambios manual de cinco velocidades y el segundo con un cambio manual de seis marchas o con el DSG de doble embrague y siete velocidades. El tercero es el nuevo 1.5 TSI de cuatro cilindros con 150 CV con tecnología de desconexión activa de cilindros, disponible exclusivamente para el acabado FR, motor que va asociado a un cambio manual de seis marchas. En **diésel**, se podrá **elegir** entre el eficiente y fiable 1.6 TDI de 95 ó 115 CV. La versión de 95 CV se puede escoger con cambio manual de cinco velocidades o DSG de siete, mientras que la de 115 CV viene con un cambio manual de seis. Por último, a **mediados de 2018**, el Aroña contará con un motor 1.0 TSI de 90 CV de **Gas Natural** (GNC). Al igual que en el León, el Ateca y

el Ibiza, se podrá elegir entre **cuatro niveles** de **acabados**: Reference, Style, Xcellence y FR. Éste último incluye una suspensión adaptativa con dos ajustes y el SEAT Drive Profile, que permite elegir entre cuatro modos de conducción: Normal, Sport, Eco e Individual. Por último, en términos de conectividad destaca el **sistema Full Link** que vincula el 'smartphone' con el vehículo mediante Apple Car Play, Android Auto y Mirror Link.

El tercer lanzamiento de SEAT del 2017 se llama Aroña, modelo con el que entra a competir en el **segmento B** de los crossover compactos, un segmento que se ha multiplicado por cuatro desde 2015. Está construido sobre la **plataforma MQB A0**, plataforma que **permite** una mayor flexibilidad de fabricación, una implementación más robusta y diferentes modelos con diferentes tipos de carrocería dentro del mismo segmento. El Aroña es **más pequeño** que el **Ateca**, pero **más grande** que el **Ibiza**, concretamente 79 mm más largo y 99 mm más alto (4,13m y 1,54m respectivamente). En consecuencia, el Aroña **ofrece** no solo una **mayor altura** libre al suelo para poder aventurarse fuera del asfalto sino que, además, **mejora** todavía más **el espacio** para la cabeza tanto en las plazas delanteras como en las traseras y, sobre todo, un **maletero más amplio**, que llega a los 400 litros de capacidad. Adicionalmente, la **banqueta** de los **asientos** está 52 mm **más elevada**, lo que aporta una **doble ventaja**: primero, una posición de conducción más alta para mejorar la sensación de control del tráfico, y segundo, facilita enormemente la accesibilidad para entrar y salir del coche. Los pasajeros también van sentados 62 mm más altos. Delante hay 37 mm más de altura y detrás, 33. La suspensión eleva la carrocería 15 mm más que en el Ibiza y el parabrisas es ligeramente más vertical para ganar espacio en altura





Subaru Corporation ha anunciado la **ampliación** y la profunda **renovación** de sus instalaciones y  **pistas de desarrollo y evolución** de sistemas de asistencia a la conducción, ubicadas en Bifuka, Japón. A partir de octubre, todos los desarrollos futuros de la **tecnología EyeSight**, así como el **resto** de tecnologías

diferenciales de la marca que conforman su filosofía **All Around Safety**, podrán ser desarrolladas y evolucionadas a fondo en el renovado centro de desarrollo que recibirá una inversión total de 23 millones de euros. Las instalaciones de Bifuka, de 361 hectáreas, se crearon en 1985 para realizar pruebas de conducción en hielo y nieve durante el invierno, incluyen trazados de alta velocidad y de maniobrabilidad, así como zonas específicas para la conducción invernal. La actualización y mejora del centro de pruebas, **permitirá** a Subaru Corporation contar con la **mejor** ubicación para **probar** a fondo todos sus nuevos desarrollos relacionados con la seguridad preventiva y asistencia a la conducción, incluyendo como última novedad, las incorporaciones y salidas de autopistas, curvas de alta velocidad e intersecciones urbanas. El **objetivo** principal de esta inversión no es otro que **posicionar** la marca como **referente** en seguridad activa, pasiva y preventiva, e ir incorporando paulatinamente la tecnología EyeSight a todos los modelos de la gama.

## LA ONU Y EL RACE CREAN EN ESPAÑA EL PRIMER CENTRO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD VIAL

El Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional e Investigaciones (**UNITAR**), organismo perteneciente a las Naciones Unidas, y el Real Automóvil Club de España (**RACE**), han llegado a un principio de **acuerdo** para **crear** en **España** el que será, a nivel mundial, el **primer centro especializado de formación en Seguridad Vial de la ONU**, que impulsará la capacitación de profesionales mediante cursos, seminarios y másters; se desarrollarán eventos y jornadas con personalidades; y se promoverán buenas prácticas en el estudio y la prevención de accidentes de tráfico. Con este centro, que tendrá el nombre de **CIFAL España**, el RACE pondrá a disposición de los países en desarrollo su conocimiento y experiencia para la formación de técnicos, estudiando los problemas locales y promoviendo las buenas prácticas. UNITAR es una agencia de capacitación dentro del sistema de las Naciones Unidas que sirve a unos 36.000 beneficiarios anualmente, mediante la realización de cerca de 500 actividades de investigación y desarrollo de capacidades en todo el mundo. La misión del UNITAR es desarrollar la capacidad de individuos, organizaciones e instituciones para mejorar la toma de decisiones a nivel mundial y apoyar la acción de los

países para formar un futuro mejor, como se señala en su programa de actuaciones. Con esta medida, el RACE **se suma** al importante reto de reducir los accidentes de tráfico en el mundo, mediante la mejora de la conducta de los usuarios de la carretera a través de la concienciación, formando a profesionales que impulsen medidas preventivas y aumentando el conocimiento de los factores de riesgo entre la población.





Pasamos muchas horas dentro de nuestro coche respirando su ambiente viciado que nos puede acabar repercutiendo negativamente, por este motivo, Spanish Driving Experience te regala\* un tratamiento de ozono si contratas con Mr.Cap. uno de sus servicios por importe superior a 100€.

\*para más información:  
[info@spanishdrivingexperience.com](mailto:info@spanishdrivingexperience.com)



**Mr. CAP**  
The Car Appearance & Restyling Experts

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



El 23 de julio de 1967, **Jim Clark**, con un Lotus 48, se **impuso** en el Gran Premio de Madrid de Fórmula 2, **la primera carrera oficial** que albergaba el recientemente inaugurado (2 de julio de 1967) **Circuito del Jarama**. Cuatro meses más tarde, el **12 de noviembre** de ese mismo año, albergó el **XV Gran Premio de España de Fórmula 1**, prueba que **no fue puntuable** para el Campeonato del Mundo y que también **ganó Jim Clark**. Así pues de manera oficial, este circuito, diseñado por John Hugenholtz [autor también de Suzuka, Hockenheim y Zolder] y con Sandro Rocci como encargado de las obras **ha cumplido** su **50<sup>a</sup> aniversario** inmerso en un **ambicioso programa de remodelación** (Jarama 2021) del que ya se ha **terminado** su **primera** fase con la remodelación de la torre de control y del Jarama Paddock Club y, cuya **segunda fase**, ha **comenzado** ya con la transformación de la zona de prensa y posterior unión con la Torre del Circuito, la ampliación de la tribuna de recta y la remodelación de los primeros boxes. Para celebrarlo, **organizó** una cena de gala en la recta principal del trazado a la que acudieron diversas personalidades del mundo del motor y anunció en un bonito gesto que la última curva de su trazado, conocida

como "la curva del túnel" pasaba a llamarse "**curva María de Villota**". Previo a su inauguración oficial a finales de 1966, tuvo lugar varias pruebas no oficiales como toma de contacto, pero fue **Enrique Ruiz-Giménez**, quien a petición de Jesús Saiz, Consejero Delegado del RACE, la persona tuvo el honor de dar la **primera vuelta al Jarama**. Fue concretamente con un **Ferrari 275 GTB/4** del año 1966 color gris metalizado (ese mismo coche lo compraría Raquel Welch) delante de la prensa española, aunque para ello, hubo que esperar a la tarde, ya que por la mañana aún quedaban unos 6 metros por asfaltar, por lo que había aún dos máquinas trabajando en ello. **Dos meses después**, Enrique Ruiz-Giménez tuvo el **honor** de rodar con un Bizzarrini junto al en aquel entonces, **Príncipe Juan Carlos**, quien a su vez rodó con un Ferrari. Dieron un total de **5 vueltas** completas, hasta que el Príncipe hizo un trompo al entrar en la recta de tribuna y Enrique, para no chocar con el Príncipe, hizo otro trompo. Ambos se miraron y se rieron, pero en la vuelta siguiente, unos **Guardias Civiles** que seguían ordenes del Jefe de la Casa del Príncipe les indicaron que parasen, puesto que desde el Pardo les habían indicado que eso era **muy peligroso** y que por tanto, tenían que **terminar** ese "juego".

# F1: GP DE AUSTRIA. GRAN BRETAÑA Y HUNGRÍA



**Gp de Austria, sopor menos al final:** la polémica de Bakú continuó hasta la previa de Austria; Jean Todt, al estilo de como lo hizo en los '80 Jean-Marie Balestre se lo tomó a título personal y llamó a Vettel a Paris para que el piloto alemán tuviese que pedir públicamente y demostrar quien es el que manda en la F1. En lo deportivo, una lástima que una vez más, una bandera amarilla al final de la Q3 estropease la lucha por la pole, que fue para Bottas, seguido por Vettel y por Hamilton, aunque finalmente, el británico salió octavo debido a una sanción de 5 puestos por cambiar su caja de cambios, mientras que una vez más, Sainz exprimía al máximo su Toro Rosso y acababa décimo y Alonso hacía lo propio con la especificación antigua de su motor Honda y era decimosegundo. En la salida, Alonso una vez más hacía una gran arrancada pero un impetuoso Kvyat se lo llevó por delante y de rebote, Alonso hizo lo mismo con Verstappen, que una vez más abandonaba la carrera, al igual que Alonso. Por su parte, Bottas, con polémica incluida (su salida fue investigada por los comisarios ante la

queja de Vettel por saltarse presuntamente la salida) no tuvo problemas en distanciarse de Vettel y de Ricciardo, mientras que como era de esperar, Hamilton, con una estrategia de neumáticos distinta al resto, remontó hasta el cuarto puesto. La carrera parecía monótona y aburrida hasta decir basta, pero entonces, apareció el blistering en los neumáticos súperblandos de Bottas y de Ricciardo y, tanto Vettel como Hamilton, comenzaron a reducir sus diferencias hasta el punto de que de a falta de dos vueltas tanto Vettel como Hamilton estaban ya a menos de un segundo. Pero en un circuito en el que no es fácil adelantar, permitió a Bottas lograr su segunda victoria por sólo medio segundo sobre Vettel, mientras que Ricciardo lograba su quinto podio consecutivo y Hamilton se tenía que conformar con el cuarto puesto. Un ausente Raikkonen acabó quinto, sexto fue Grosjean, séptimo Pérez, octavo Ocon. Massa y Stroll remontaron desde el 17<sup>º</sup> y 18<sup>º</sup> puesto y acabaron noveno y décimo respectivamente. Sainz finalmente tuvo que abandonar en la 44<sup>ª</sup> vuelta por problemas en su motor.

SpanishDriving Experience  
[www.spanishdrivingexperience.com](http://www.spanishdrivingexperience.com)

Sigue disfrutando con nosotros de tu primera pasión



# F1: GP DE AUSTRIA. GRAN BRETAÑA Y HUNGRÍA



## Gp de Gran Bretaña, Hamilton, de villano a héroe:

el piloto británico “pasó” de asistir a la presentación del Gran Premio que tuvo lugar en Trafalgar Square, por lo que fue muy criticado, sin embargo, el domingo, al acabar la carrera, hizo esperar a Bottas y a Raikkonen en la sala de prensa, mientras se daba un baño de multitudes que celebraron su victoria. No era para menos, con esta victoria, no sólo se situaba a un punto de Vettel, sino que además, igualaba a Jim Clark con cuatro victorias consecutivas en Gran Bretaña.

Además, sumaba cinco victorias en casa, las mismas que Jim Clark y Alain Prost y es que el fin de semana fue perfecto para él. Ya el sábado, “voló” sobre la pista, logrando su 67ª pole con más de medio segundo de ventaja sobre Raikkonen y sobre Vettel, que el día anterior probó la cúpula de protección que quiere implantar la FIA. En cuanto a los españoles, Alonso fue penalizado por cambio de unidad de potencia, por lo que salió último en la parrilla, eso sí, antes, en la Q1 deslumbró a todos, marcando el mejor tiempo, mientras que Sainz con problemas de suspensión acabó 14ª, si bien salió 13ª. Bottas y Ricciardo también fueron penalizados, el primero por cambiar su caja de cambios (salió 9ª) y el segundo que no pasó de la Q1 por un trompo, fue penalizado por cambiar elementos de su unidad de potencia y salió penúltimo. En la salida, Hamilton salió como un cohete, seguido por Raikkonen, mientras que Verstappen logró adelantar a Vettel. Por detrás, una vez más, Sainz fue víctima de Kyvat y tuvo que abandonar en la primera curva, lo que provocó la



salida del Safety Car. Reanudada la carrera, Verstappen y Vettel protagonizaron una bonita lucha en la que casi se tocaron, hasta que el de Ferrari, viendo que no lo podía adelantar en pista, optó por hacerle un undercut que le salió bien. Con una estrategia distinta de neumáticos, Bottas, (iba con el compuesto blando) fue el último de los de cabeza en parar y ya en cuarta posición, poco a poco se fue acercando a Vettel, hasta que finalmente, le adelantó a falta de siete vueltas para el final, situándose a sólo seis segundos de Raikkonen, mientras que Hamilton rodaba tranquilamente en primera posición, con 12 segundos de ventaja sobre el piloto de Ferrari. Todo parecía que la carrera iba a acabar así, pues Bottas a pesar de tener el compuesto súperblando y con menos vueltas que el blando de Raikkonen, no era capaz de recortar el tiempo suficiente por vuelta como para llegar a Raikkonen, sin embargo, a tres vueltas para el final el neumático delantero izquierdo de Raikkonen no aguantó más y se pinchó, por lo que tuvo que entrar en boxes a cambiar sus neumáticos, dejando a Bottas la segunda posición y a Vettel tercero. A la siguiente vuelta, fue el neumático de Vettel el que no aguantó más, con la mala suerte de que le sucedió más lejos de los boxes que a Raikkonen, y por tanto, perdió mucha más tiempo, retrocediendo hasta el séptimo puesto. Verstappen fue cuarto, Ricciardo, tras una gran remontada fue quinto y Hulkenberg sexto. Los dos Force India volvieron a puntuar, con Ocon octavo y Pérez noveno, mientras que Massa fue décimo. Alonso, una vez más tuvo que abandonar por problemas de motor en la 32ª vuelta.



# F1: GP DE AUSTRIA. GRAN BRETAÑA Y HUNGRÍA



La F1 llegó a Hungría para disputar la última carrera antes de su parón veraniego con varias noticias. Por un lado, Sauber confirmaba que rompía el acuerdo con Honda para la temporada que viene y que, por tanto, continuará con motores Ferrari. Renault anunciaba que Kubica tomará parte en los tests posteriores a la carrera y por último, la FIA hacía público que para la temporada que viene, ha optado finalmente por el Halo como sistema de seguridad. En los libres del viernes las evoluciones de Ferrari parecían no funcionar y era Red Bull el que lideraba los tiempos, pero el equipo italiano se llevó a Giovinazzi al simulador y el sábado, los Ferrari volaban sobre el trazado húngaro y lograban encabezados por Vettel su segundo doblete después de Mónaco, seguidos por Bottas y por un desconocido Hamilton, que en ningún momento se mostró cómodo con su coche. Los pilotos españoles brillaron con Alonso 8º y Sainz 10º, aunque ambos ganaron una posición por la sanción de cinco puestos a Hulkenberg por cambiar la caja de cambios. La noticia del sábado fue la ausencia de Massa que aquejado de unos mareos, dejó su Williams en manos de di Resta. En la salida, los dos Ferrari mantuvieron las posiciones, mientras que Verstappen golpeó a su compañero, rompiendo

el radiador de Ricciard, que decía adiós a la carrera y obligaba a salir a pista al Safety Car, con Sainz y Alonso 6º y 7º respectivamente. Una vez retirado el Safety Car, la carrera parecía que iba a ser un paseo para Vettel, sin embargo en la 25ª vuelta un problema con la dirección le hizo rodar más despacio y tras la parada en boxes, Raikkonen, Bottas y Hamilton se acercaron a un segundo del alemán. Hamilton vio la oportunidad de atacar a los Ferrari y solicitó permiso para pasar a Bottas, quien siguiendo ordenes de equipo, se dejó adelantar por Hamilton. Las vueltas fueron pasando y Raikkonen hacía de escudero de Vettel bloqueando a Hamilton, así que no le quedó más remedio que cumplir las ordenes de equipo y en la última curva se dejó adelantar por Bottas. Pese a los problemas, Vettel lograba finalmente su cuarta victoria de la temporada, seguido por Raikkonen y Bottas. Hamilton acabó cuarto, Verstappen quinto (con sanción de 10 segundos incluida por el incidente con Ricciardo), Alonso sexto (su mejor resultado esta temporada y vuelta rápida en carrera), Sainz séptimo, Pérez octavo, Ocon noveno y Vandoorne décimo. En el mundial, Vettel con 202 puntos, aventaja ahora en 14 puntos a Hamilton y Mercedes con 357 puntos, aventaja en 39 puntos a Ferrari.



**ePrix de Nueva York, primera carrera:** la Formula E en una doble cita, hizo historia al convertirse en la primera carrera de coches que se ha disputado en Nueva York, un ePrix al que faltaron por coincidir con las 6 Horas de Nürburgring López y Buemi, lo que permitió a Lynn, que logró la pole y a Galsy estrenarse en esta categoría. Era pues, una oportunidad perfecta para que di Grassi recortarse los 32 puntos de ventaja que tenía Buemi en el campeonato. En la salida, Abt se puso primero y se formó un grupo de cinco coches, hasta que Bird, con mayor ritmo de carrera, adelantó primero a su compañero Lynn y posteriormente a Abt. A partir de ese momento, Bird no tuvo ningún problema para liderar la carrera, ni siquiera al final, cuando a falta de cinco vueltas salió el Safety Car para retirar el Mahindra de Heidfeld, que hasta ese momento era sexto. Ya sin el Safety Car en pista, en la última vuelta, un error de Abt permitió a Sarrazin situarse en tercera posición, por detrás de su compañero Vergne, logrando así el mejor resultado de la temporada para Techeetah. Di Grassi que salía décimo, finalmente se benefició de los abandonos y errores del resto de pilotos y acabó finalmente cuarto, recortando 12 puntos a Buemi.

**ePrix de Nueva York, segunda carrera:** Sam Bird no se dejó sorprender en los entrenamientos y esta vez logró la pole, por delante Rosenqvist y de Vergne. Sin embargo, al igual que en la primera carrera, la pole no fue clave para mantener la primera posición en la salida y fue Rosenqvist el que comenzó liberando la carrera, hasta que en la 11ª vuelta, Bird logró adelantarlo y a partir de ese momento, comenzó a controlar cómodamente la carrera, logrando la victoria con once segundos de ventaja sobre los dos pilotos de Mahindra, Rosenqvist y Heidfeld, en una carrera en la que una vez más, a di Grassi le tocó remontar, esta vez desde la novena posición, aunque en esta ocasión, sólo pudo acabar quinto, resultado con el que recortaba otros 10 puntos a Buemi, dejando la ventaja del piloto suizo de Renault e.Dams en sólo 10 puntos. El debutante Galsy, mejoraba el séptimo puesto de la primera carrera y acababa cuarto, a pesar de romper la suspensión delantera izquierda al golpear las protecciones y el muro en la última curva, cuando luchaba por la tercera posición con Heidfeld. Con estos resultados, cuatro pilotos (Buemi, di Grassi, Rosenqvist y Bird) podrían proclamarse campeones a la última cita en Montreal.





**ePrix de Montreal, primera carrera:** después de una temporada casi perfecta, Buemi llegó a Montreal siendo líder del mundial y claro aspirante a llevarse por segunda año el título, pero este no iba a ser su fin de semana. En los FP2 sufrió un aparatoso accidente sin consecuencias para él, pero que dañó su monoplaza, hasta el punto de tener que tuvieron que cambiar su batería, lo que le costó una sanción de diez puestos en parrilla y tuvo que tomar la salida desde el 12<sup>º</sup> puesto. Su máximo rival, di Grassi, lograba la superpole y con ello 3 puntos extras, con lo que recortaba a sólo 7 puntos la entaja de Buemi. Para coló del suizo,, realizó una mala salida y recibió un toque de Frinjs que dañó la dirección de su Renault e.dams. a pesar de todo, Buemi no se vino abajo y desde la 16<sup>º</sup> posición, comenzó a remontar hasta llegar al 10<sup>º</sup> puesto antes de hacer la parada en boxes coincidiendo con un periodo de FCY. Mientras que Buemi seguía remontando posiciones (era ya 6<sup>º</sup>), di Grassí rodaba cómodamente en primera posición seguido por Vergne, hasta que tuvo que salir el Safety Car por el accidente de López, lo que propició unas emocionantes últimas vueltas, en las que Vergne intentó adelantar a di Grassi y por detrás, Buemi que era ya cuarto por el abandono de Rosenqvist, intentó desesperadamente adelantar a Sarrazin. De esta manera, di Grassi pasaba a liderar el mundial con 6 puntos a falta de la última carrera, pero posteriormente, Buemi fue descalificado por no cumplir el peso mínimo, por lo que la ventaja de di Grassi pasaba a ser de 18 puntos.



**ePrix de Montreal, segunda carrera:** tras un sábado para olvidar, Buemi tampoco tuvo un buen domingo. Cometió un error en los entrenamientos que le mandó al 13<sup>º</sup> puesto, mientras que di Grassi acabó 5<sup>º</sup>. En la primera curva una vez más hubo toques y en uno de ellos, Da Costa golpeó a Buemi y dañó el protector de la rueda trasera derecha del suizo, que tuvo que entrar en boxes para repararlo a pesar de que la pieza ya s ella había soltado cuando entró. Mientras tanto, Rosenqvist lideraba la carrera, seguido por Vergne, mientras que Bird, López (salía 11<sup>º</sup>) y Heidfeld luchaban por la tercera posición. Las posiciones de este grupo no cambiaron tras la parada, no así di Grassi y su compañero Abt, que comenzaron a recuperar posiciones hasta situarse 6<sup>º</sup> y 7<sup>º</sup> respectivamente. Con algo más de batería, Vergne fue poco a poco alcanzando a Rosenqvist hasta que a 10 vueltas para el final le adelantó y finalmente, tras tres años en la FE, logró su primera victoria en esta categoría. Rosenqvist acabó segundo y López tercero.

Un eufórico di Grassi ya con el título asegurado, dejó pasar a su compañero en la última vuelta y acabó 7<sup>º</sup>, mientras que Buemi, después de todo lo ocurrido, acabó 11<sup>º</sup> y decía adiós al título, pese a haber ganado seis de las doce carreras. Con sólo dos victorias y 181 puntos (24 más que Buemi), di Grassi era por fin campeón, después de acabar 3<sup>º</sup> y 2<sup>º</sup> en las dos anteriores temporadas. Renault e.dams al menos se conformaba con ganar por tercer año consecutivo el título de equipos, siendo además el único que ha puntuado en todas las pruebas.



# ASTON MARTIN VULCAN AMR PRO, AÚN MÁS RADICAL



El Goodwood Festival of Speed ha sido el escenario elegido por Aston Martin para presentar su modelo más radical, el Aston Martin Vulcan AMR Pro. Se trata de una evolución del Vulcan, el modelo más exclusivo de Aston Martin homologado únicamente para circuitos, del que sólo se fabricaron 24 unidades, que se entregaron a lo largo del 2016 a sus afortunados propietarios, eso si, previo curso de pilotaje en los mejores circuitos de Fórmula Uno del mundo por parte

del equipo de instructores de Aston Martin, entre ellos el piloto de Aston Martin Racing, Darren Turner, tres veces ganador de Le Mans. En esta nueva versión, desarrollada por AMR, se ha buscado incrementar la carga aerodinámica mediante una serie de mejoras delanteras y traseras, de tal manera que ahora, pasa a tener 4.000 Nm en lugar de los 3.150 Nm del Vulcan normal. (el Vantage GTE genera 3.104 Nm). Así el Vulcan AMR Pro cuenta por ejemplo con un nuevo alerón trasero de doble plano en lugar del de un sólo plano del Vulcan, mientras que delante, se han instalado paneles frente a los pasos de rueda que extraen aire a alta presión y reducen la elevación aerodinámica. Por su parte, el splitter delantero cuenta con lamas móviles que mejoran la respuesta de la dirección. La división Q by Aston Martin Advanced Operations es la encargada de instalar estos paquetes aerodinámicos a los 24 propietarios del Vulcan. También se ha rebajado 5 Kg su peso gracias a la fibra de carbono en el capó, y su reparto de pesos está ahora más próximo al centro del coche (47% frente al 41,5% del Vulcan). Por último se ha mejorado las relaciones de su caja de cambios, que ahora son más cortas

## PRIMERAS VUELTAS PARA EL BMW M8 GTE

Tras llevar a cabo en la planta de BMW Dingolfing la primera prueba dinámica del BMW M8 GTE, BMW Motorsport, encabezado por su director, Jens Marquardt, ha llevado a cabo los primeros test del BMW M8 GTE, modelo con el que la marca va a competir tanto en el Campeonato Mundial de Resistencia de la FIA (WEC), así como en el Campeonato IMSA (IWSC) en América del Norte. Los tests, que contaron con la participación del piloto de BMW, Martin Tomczyk así como con la del piloto de BMW en el DTM Maxime Martin, se llevaron a cabo durante tres días en el circuito de Lausitzring. Al nuevo BMW M8 GTE le faltan aún muchas más pruebas en los circuitos de Europa y América del Norte para asegurarse de que está preparado antes de su estreno oficial en competición, que tendrá lugar en la carrera en las 24 Horas de Daytona (EE.UU.) en enero del 2018, así como de su participación en las 24 Horas de Le Mans, la prueba más importante del WEC. en palabras de Tomczyk, el nuevo BMW M8 GTE “es bueno para conducir desde el principio”, mientras que Marquardt

manifestó que “el propósito de una prueba como esta es, obviamente, conocer el coche. En este sentido, se hace más hincapié en el aspecto de la seguridad que en el rendimiento. Sin embargo, la primera impresión del BMW M8 GTE en la pista ha sido muy positiva”.





La victoria en Le Mans y un nuevo paquete aerodinámico con mayor carga que el utilizado en las tres primeras carreras le han dado a Porsche fuerzas en el campeonato, un campeonato que parecía que iba a dominar Toyota. Si bien es cierto que Nürburgring es un circuito que tradicionalmente no se le da bien a Toyota a pesar de que está a solo 90 km de la base de Toyota GAZOO Racing en Colonia, Mike Conway, Kamui Kobayashi y José María 'Pechito' López con el Toyota TS050 HYBRID nº 7 lograron la pole, eso sí, por sólo 0'154 segundos de ventaja sobre el Porsche 919 Hybrid nº 2 de Bamber, Bernhard y Hartley, seguidos por el otro Porsche 919 Hybrid nº 1 de Neel Jani, André Lotterer y Nick Tandy. La carrera no comenzó bien para el TS050 HYBRID nº 8, que sufrió un problema en la bomba de la gasolina en la vuelta de formación y tuvo que entrar a boxes para solucionarlo, lo que le costó ocho minutos y cinco vueltas. El otro Toyota sin embargo, pudo mantener a raya a los dos Porsche durante los primeros compases de la carrera, hasta que transcurridos los primeros 80 minutos de carrera, finalmente le adelantaron los dos Porsche. A partir de ese momento, los dos Porsche se alternaron en la primera posición con las paradas en boxes,

hasta que finalmente, en la vuelta 197ª, el Porsche nº2 hizo una rápida parada para poner el combustible justo para acabar la carrera y se reincorporó nuevamente a la pista como líder de la carrera, posición que no abandonó ya hasta el final de las 6 horas, tras completar un total de 204 vueltas a Nürburgring, con sólo 1,6 segundos de ventaja sobre el Porsche nº 1. Porsche lograba así su quinto doblete en una carrera del WEC (el último fue en Shanghai hace dos años). Con esta victoria, la segunda de la temporada y al 15º desde su regreso al WEC, Porsche suma 154 puntos en el Campeonato del Mundo de Constructores y aumenta su ventaja sobre Toyota que ya es de 39,5 puntos, mientras que en la clasificación de pilotos, Bamber, Bernhard y Hartley suman 108 puntos y aventajan en 30 puntos a Davidson, Nakajima y Buemi, pilotos del Toyota nº 8. En la categoría LMGTE Pro, la victoria fue para el Ferrari 488 GTE nº 5, seguido a 50 segundos por los dos Porsche 911 RSR de fábrica. En la categoría LMGTE Am, Porsche logró la victoria en casa, seguido por el Ferrari nº 54 del español Miguel Molina. Tras esta carrera, Ferrari y Ford están empatados a puntos en la clasificación de constructores con 135 puntos seguidos por Aston Martin con 113 puntos.

# CURSOS **MOTORSPORT**

INGENIEROS MECÁNICOS AFICIONADOS

**ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA**  
**DINÁMICA VEHICULAR Y SETUP**  
**DISEÑO Y ANÁLISIS DE PIEZAS**  
**CONDUCCIÓN DEPORTIVA**



**[cursosdemotorsport@gmail.com](mailto:cursosdemotorsport@gmail.com)**

# 24 HORAS DE SPA, ESPECTÁCULO EN ESTADO PURO



Las 24 Horas de Spa, la prueba más importante de las Blancpain Series contó este año con la participación de 63 equipos y de 7 pilotos españoles (Antonio García, Andy Soucek, Albert Costa, Miguel Toril, Lucas Ordóñez, Miguel Molina y Daniel Juncadella). La superpole estuvo muy reñida con diecisiete coches separados por menos de un segundo, entre ellos, Antonio García (5º), Albert Costa (8º) y Andy Soucek (14º). Por primera vez desde que en 2011, esta prueba forma parte de las Blancpain Series, un Ferrari (Ferrari 488 GT3 nº 55 pilotado por James Calado) logró la pole, con un tiempo de 2'17.390, el mejor tiempo de un GT3 en Spa. Durante las primeras horas de la carrera, Ferrari y Lamborghini protagonizaron un bonito duelo por la primera posición, siendo la victoria parcial (esta carrera cuenta con la particularidad de que se otorgan puntos a las 6 horas, a las 12 horas y al final) para el Ferrari nº 55. A media noche, el Bentley nº8 de Andy Soucek lideraba la prueba, con hasta seis coches de distintas marcas en la misma vuelta que el líder y con varios cambios de líder como consecuencia de las distintas estrategias de carrera, a lo que se sumó la lluvia que cayó y que alteró un poco dichas estrategias. Al amanecer, Audi y Mercedes pelaban por la primera posición, con el Audi nº1 liderando la carrera seguido el Mercedes nº 90 y ya sin el Ferrari nº 55 en pista, al tener que abandonar en la 14ª hora, como consecuencia de un accidente en el Raidillon, después de tocarse con el Mercedes nº 90 en



La Source. Por su parte, el Bentley nº 8 gracias a unos buenos "stints" y a una estrategia de carrera distinta al resto, rodaba entre los cinco primeros de forma constante. El duelo entre los dos primeros acabó con un toque sin consecuencias entre ambos coches, si bien, al Audi le costó un drive-through por causar la colisión y según fueron pasando las horas, varios coches se alternaron al frente de la clasificación. La última hora de carrera comenzó con el Porsche nº 117 en primera posición, con 25 segundos de ventaja sobre el Audi nº 2 y con algo más de un minuto sobre el Audi nº 25, pero fue finalmente éste último, pilotado por Jules Gounon/Christopher Haase/Markus Winkelhock, el que, en una de las ediciones más emocionantes de las 24 Horas de Spa, logró la victoria (la cuarta de Audi), tras completar un total de 546 vueltas. La segunda posición y a sólo 11,862 segundos fue para el Bentley nº 8 de Maxime Soulet/Vincent Abril/Andy Soucek, que se quitaban así la espina del podio que perdieron el año pasado. El podio lo completó el Mercedes nº 90 a 52 segundos del Audi. A destacar también la victoria de Miguel Toril (Mercedes nº 16) en la categoría Pro-AM Cup, en una carrera en la que tan sólo acabaron 36 coches. De cara a la última carrera de las Endurance Series que tendrá lugar en Barcelona, el equipo Bentley Team M-Sport es primero, con nueve puntos de ventaja sobre el equipo GRT Grasser Racing Team (Lamborghini) y, es segundo, a 5 puntos de GRT Grasser Racing Team en la clasificación general de las Blancpain Series (Endurance + Sprint Series).



# WRC: RALLYE DE FINLANDIA



El Rallye de Finlandia fue un duelo entre finlandés y compañeros de equipo: Lappi, que disputaba su cuarto rallye con el Toyota Yaris WRC y Latvala, pero también ha sido la prueba en la que el Mundial ha cambiado de líder, después de que Ogier tuviese que abandonar el viernes, sin opciones de reengancharse a la prueba, debido a la conmoción cerebral de su copiloto, Julien Ingrassia, por la que recibió la orden de los médicos del rallye de no poder competir en 15 días. Tras la disputa de un único tramo de 2,31 Km de la primera jornada, Tanak, con 1,1 segundos de ventaja sobre Neuville fue el primer líder del rallye.

La alegría le duró poco, puesto que al día siguiente, golpeó unas rocas y pinchó el neumático trasero derecho de su Fiesta WRC, lo que le hizo perder más de 90 segundos y acabar 10º, dejando a Latvala en primera posición. Fue sin embargo Lappi, quien desde el 12º puesto y tras ganar ocho de los doce tramos, acabó liderando el rally con 4,4 segundos de ventaja sobre Latvala, con el también compatriota y novato Suninen tercero con un Ford Fiesta WRC, a 14.6 segundos. La jornada estuvo marcada por el accidente de Ogier, que se salió contra los árboles después de romper la suspensión trasera de su Fiesta WRC en el aterrizaje de uno de los múltiples saltos de este rallye. Este hecho no lo supo aprovechar Neuville, que no fue capaz de encontrar un buen ritmo y acabó la jornada en octava posición. El sábado, Latvala recuperó el liderato con una ventaja de 8,5 segundos después de ganar cinco tramos, pero su



Toyota Yaris WRC se detuvo justo antes de la mitad de la famosa especial de Ouninpohja, por lo que decía así adiós a su sueño de lograr la cuarta victoria en el rallye de casa y a las esperanzas de Toyota de lograr el triplete. Ya sin la oposición de su compañero, Lappi acabó la jornada con 49.1 segundos de ventaja sobre su compatriota Suninen y con el también Toyota Yaris WRC de Hänninen en tercera posición, mientras que Neuville, con un mayor agarre, pasó del octavo al sexto lugar. A falta de los últimos cuatro tramos de la última

jornada, la emoción estuvo en la lucha por el segundo puesto entre Suninen, Hänninen y Evans, lucha que finalmente se decantó por sólo 0,3 segundos a favor del piloto británico de Ford sobre el Toyota de Hänninen, después de que Suninen perdiese toda opción a la segunda plaza tras sufrir una salida en el penúltimo tramo. Por su parte, Lappi, lograba finalmente su primera victoria en la categoría WRC con 36 segundos de ventaja, pese a sufrir un pequeño susto después de romper una rueda en la penúltima especial del rallye. Neuville que finalmente acabó sexto, es ahora el líder del mundial aunque empatado a 160 puntos con Ogier, pero el piloto de Hyundai tiene una victoria más que el francés. Ford sin embargo sigue liderando la clasificación de marcas, con 285 puntos frente a los 251 de Hyundai y a los 193 de Toyota. Sordo tampoco tuvo su fin de semana y acabó noveno, a poco más de cuatro minutos de Lappi y es quinto en el mundial.

SIGUENOS EN [FACEBOOK](#)



[TWITTER](#)



[LINKEDIN](#)



O A TRAVÉS DE NUESTRA WEB [WWW.SPANISHDRIVINGEXPERIENCE.COM](http://WWW.SPANISHDRIVINGEXPERIENCE.COM)