

Motor

EXPERIENCES

Agosto 2018

**McLaren 600 LT - Aston Martin DBS Superleggera -
Ford Mustang Eagle Squadron - Golf R Unlimited -
Renault Megane R.S Trophy - F1 - FE- WRC**

En verano, no es extraño escuchar frases sobre lo que nos afecta el calor y así, por ejemplo, escuchamos en los medios frases como “hemos superado la barrera psicológica de los 40 grados” y es que, sin duda, el calor en nuestro organismo, a nuestro comportamiento y también a nuestra capacidad de raciocinio. Decimos esto, porque de otro modo no tendría justificación las declaraciones de Teresa Ribera, Ministra de Transición Ecológica que se quedó tan “ancha” cuando dijo y citamos textualmente “el diésel tiene los días contados, durará más, durará menos, pero sabemos que su impacto en partículas y el aire que respiramos es suficientemente importante para ir pensando en un proceso de salida”. Partiendo de la base de que para empezar, no entendemos que significa eso de “transición ecológica” pues más bien debería denominarse “de imposición ecológica”, está claro que la nueva Ministra lo dijo sin saber lo que decía y mucho menos, sin medir el alcance de sus palabras. Para empezar, tal y como recuerda ANFAC, en España hay más de 40.000 empleos y 17 fábricas de automóviles directamente vinculadas a la producción y venta de vehículos diésel, que fabrican más de 1,2 millones de vehículos y recalca además que esta persecución al combustible diésel se inicia “cuando los motores están más avanzados tecnológicamente que nunca”. Por último, un dato más a tener en cuenta: a pesar de todas las campañas en contra que desde las distintas administraciones se están llevando a cabo contra el diésel, en lo que llevamos de año, el 36,8% de los vehículos nuevos vendidos en España (318.630) han sido con motor diésel.

Otra gran propuesta u “ocurrencia” que achacamos al verano viene como no podía ser menos del Ayuntamiento de Madrid, que en los presupuestos del 2018 recientemente aprobados, ha reservado una partida de 600.000€ a propuesta del PSOE para fomentar la retirada de los coches sin distintivo medioambiental. Se trata de un proyecto piloto que pretende financiar el abono transportes a los usuarios que den de baja su vehículo contaminante (sin distintivo de la DGT) y del que según sus cálculos, se beneficiarían 10.989 propietarios de coches durante un mes o bien a 1.098 conductores en caso de un abono transporte anual, eso sí, condicionado a que los beneficiarios se comprometan a no comprar otro automóvil en los siguientes seis meses y a la baja del antiguo. Lo curioso de esta medida es que ellos mismos han reconocido que a día de hoy, no han entrado al detalle en cómo se desarrollará esta medida, que entre otras cosas, no tiene en cuenta por ejemplo la inversión económica que tendrán que hacer los beneficiados para adquirir un vehículo nuevo o, el hecho de que el abono transporte sería para una sólo persona y no para todos los ocupantes del vehículo. El verano se irá y con él, las altas temperaturas, lo malo es que estas mentes prodigiosas no...



PRODUCTO

McLaren 600 LT, el “cola larga” más radical de Woking
DBS Superleggera, el súper GT de Aston Martin ha llegado
Mustang GT Eagle Squadron, por los 100 años de la RAF
El Audi TT se renueva por su 20º aniversario
Nuevo S60, el primer Volvo americano y sin diesel
Mazda6, asalto al segmento premium
Volkswagen Golf R Unlimited, sólo para los más rápidos
Renault Mégane R.S Trophy, 300 CV de deportividad
FIAT 500 "SPIAGGINA '58", el regreso de la Dolce Vita

TECNOLOGÍA

Las nuevas etiquetas que diferenciarán las gasolinas
Seatroën, las gafas contra el mareo de Citroën

LIFESTYLE

2017 mal año para la siniestralidad en las carreteras
Autobello Madrid, joyas sobre ruedas bajo el cielo de Madrid

EL PERSONAJE

Sergio Marchionne

CLÁSICOS

El Minardi 191B F1 Lamborghini vuelve a los circuitos
Restaurados el Espada y el Islero del Museo Lamborghini
El mítico Mercedes-Benz T-30, ahora como nunca se había visto
Ya está en marcha la II edición de la Subasta Navacerada Classic

DEPORTES

F1 Gp de Gran Bretaña; Vettel asalta el fortín de Hamilton
F1 Gp de Alemania; de la desolación a la gloria y viceversa
FE E-Prix de Nueva York; Vergne y Audi campeones
24 Horas Ford; 24 horas que pueden mejorar la vida de muchas personas
24 Horas de Spa
WRC Rallye de Finlandia; Tanak y Toyota ganan en casa



McLaren 600 LT, el “cola larga” más radical de Woking

La pasada edición del Goodwood Festival of Speed fue el escenario elegido por McLaren para presentar su nueva creación, el McLaren 600 LT, el cuarto McLaren en llevar este ilustre apellido. Inspirado en el 675LT y su icónico predecesor de carreras “Longtail”, el McLaren F1 GTR. Aunque homologado para la carretera, está más enfocado a los circuitos, pues no en vano se trata del modelo más potente, rápido y ligero de la marca. Esto se debe a su motor V8 biturbo de 3.8 litros de 600 CV con un par motor de 620 Nm, que asociado a un cambio SSG de siete velocidades, acelera de 0-100 Km en 2,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 328 Km/h. Unos discos de freno carbonocerámicos (390mm delante y 380mm detrás) se encargan de frenarle, mientras que los neumáticos Pirelli P-ZERO™ Trofeo R (225/35/R19 delante y 285/35/R20 detrás) sobre unas llantas de aleación de aluminio de 10 radios (opcionalmente de 5 radios) se encarga de transmitir la potencia al asfalto. Otro aspecto importante es sin duda su ligereza, pues pese a ser 74mm más largo que el McLaren 570S, el McLaren 600 LT, gracias a sus 1.247 Kg, es 100 Kg más ligero, lo que le permite tener una relación peso/potencia de 481CV/Tonelada. Esto ha sido posible gracias a

que pese a compartir su chasis monocasco de fibra de carbono, casi una cuarta parte de sus componentes son nuevos, así como a la incorporación de más elementos de fibra de carbono, como un splitter frontal más largo, un difusor trasero también alargado o un alerón trasero fijo que aumenta la carga aerodinámica hasta los 100 kg a 250 km / h. Su interior se ha simplificado al máximo para ayudar a reducir su peso, con baquets de fibra de carbono, tapicería en Alcantara, la guantera se ha eliminado, los bolsillos de las puertas se han sustituido por redes ligeras y todas las comodidades como el aire acondicionado, el sistema de navegación por satélite y el sistema de audio son opcionales sin coste adicional. Opcionalmente se puede reducir aún más su peso con dos paquetes de McLaren Special Operations (MSO): el Clubsport, que incluye baquets de fibra de carbono superligeros y más elementos de fibra de carbono en su interior y, el Clubsport Pro, que incluyen barras y arneses de seis puntos. Su producción limitada comenzará en octubre y su precio será de 185.000 £ que incluirá un *Pure McLaren Road Owner Track Day* impartido por especialistas de la marca.

DBS Superleggera, el súper GT de Aston Martin ha llegado

El Aston Martin DBS Superleggera es el modelo con el que la marca británica sustituye al Vanquish S y con el que recupera dos denominaciones históricas como son "DBS", que apareció por primera vez en 1967 y "Superleggera", un carrocerero italiano con el que ya colaboró en otros modelos en el pasado como los DB4, DB5 y DB6. Se trata de una versión mejorada y radical del DB11, del que hereda varios elementos. Para empezar, su chasis ligero de aluminio, pero que gracias a la utilización de fibra de carbono en su carrocería, le permite ser 72 Kg más ligero. También hereda sus innovadores conceptos aerodinámicos como el Curlicue y el Aeroblade, que sumado a un nuevo doble difusor inspirado en la F1, genera 180 Kg de carga aerodinámica a máxima velocidad, la cifra más alta lograda para un Aston Martin de producción en serie. Su motor V12 biturbo de 5.2 litros también procede del DB11, si bien, su potencia se ha incrementado hasta los 725 CV y su Par motor hasta los 900 Nm,

potencia que transmite al eje trasero mediante una nueva transmisión automática ZF de ocho velocidades con tres modos de conducción: GT, Sport y Sport Plus. Esta combinación le permite alcanzar los 340 Km/h de velocidad máxima y acelerar de 0-100 Km/h en 3,4 segundos. Una amortiguación adaptativa de última generación junto a unos neumáticos Pirelli (265/35/21 en el eje delantero y 305/30/21 en el trasero) desarrolladas específicamente para este modelo, se encargan de mantenerlo pegado al suelo, mientras que sus frenos carbocerámicos ventilados de 410mm delante y de 360mm detrás se encargan de frenarlo. Estéticamente se diferencia del DB11 por su nuevo paragolpes frontal, en el que destaca su gran entrada de aire, su nuevo capó con dos tomas de aire, así como sus tomas de aire laterales más grandes y sus cuatro salidas de escape. Sus entregas comenzaran a finales del tercer trimestre y su precio será de 225.000£ en el Reino Unido.





Mustang GT Eagle Squadron, por los 100 años de la RAF

Por décima vez Ford ha donado un Ford Mustang personalizado para que sea subastado en el AirVenture de la Asociación de Aeronaves Experimentales, habiendo recaudado hasta la fecha más de 3 millones de dólares, que se han destinados al 100% a apoyar a la próxima generación de pilotos. Este año, Ford Performance colaboró con el campeón de drift Vaughn Gittin Jr. para crear un Mustang GT Eagle Squadron único, que conmemoraba el centenario de la Royal Air Force y que debutó en Goodwood. Además de convertirse en el propietario de este Mustang GT Eagle Squadron único, el mejor postor ganó un viaje con todos los gastos pagados para dos personas a Detroit para asistir al Ford Woodward Dream Cruise 2018, donde se hará entrega del coche. El Eagle Squadron fue un grupo de pilotos voluntarios estadounidenses que volaron en misiones de combate junto con la Royal Air Force sobre Europa desde aeródromos británicos cerca de Goodwood antes de que Estados Unidos entrara en la Segunda Guerra Mundial. Visualmente impresionante e inconfundiblemente agresivo, el Mustang GT Eagle Squadron está pintado en un diseño de camuflaje similar al del Spitfire original del Eagle Squadron. Cuenta con el kit de carrocería de fibra de carbono RTR Mustang de Gittin, e incluye spoiler delantero, parrilla superior con iluminación integrada y alerón Gurney añadido al spoiler trasero Performance Pack. También monta aletas giratorias delanteras, dive planes, splitters de estribos y difusores de rejilla inferior. Bajo el capó, un kit de sobrealimentación Ford Performance presentado por primera vez en la feria SEMA 2017 ayuda al motor V8 de 5.0 litros a alcanzar 700 CV y 827 Nm de par a 12 psi de aceleración con combustible de 93 octanos. El motor está acoplado a una



transmisión manual Tremec de 6 velocidades con palanca de cambios corta Ford Performance, con envío de potencia a través de un eje trasero mejorado de alta resistencia también suministrado por Ford Performance. Un paquete de suspensión RTR Tactical Performance con amortiguadores MagneRide ajustables, lowering springs Ford Performance y barras estabilizadoras ajustables RTR, aumenta el agarre y la aceleración lateral. Las llantas forjadas de dos piezas RTR Aero 7 con neumáticos delanteros 285/30-ZR20 y traseros 305/30-ZR20 Nitto NT555 ayudan a mantener a la bestia firmemente plantada en tierra firme. Su interior es de cuero personalizado con asientos de competición Recaro con el logo bordado de Eagle Squadron. Un pomo de cambio grabado a mano y hecho de metal fundido de un F-35 Lightning con el logo de Eagle Squadron, junto con una insignia grabada a mano hecha de aluminio genuino de Spitfire adorna el salpicadero.



El Audi TT se renueva por su 20º aniversario

Con motivo del 20º aniversario del lanzamiento del Audi TT, su tercera generación recibe una importante actualización que llegará al mercado a finales de este año. Para empezar, exteriormente su diseño se ha refinado y, ahora, su frontal queda presidido por la parrilla tridimensional Singleframe y por las grandes entradas de aire, que enfatizan la anchura del coche ya desde la versión de acceso. Las líneas que dibujan la zaga acentúan, una vez más, la horizontalidad del nuevo TT. Un elemento claramente reconocible es la tapa del depósito de combustible, que no esconde ningún tapón debajo. Al abrirla, el conductor directamente introduce el boquerel de la manguera de repostaje y, los sistemas de iluminación con tecnología LED y Matrix LED opcionales, que integran intermitentes dinámicos. Opcionalmente y para darle un aspecto aún más deportivo, podemos añadirle el paquete exterior opcional S line de nuevo diseño, que incluye un splitter delantero, entradas de aire de corte vertical, parrilla con acabado negro titanio y taloneras con inserciones, además de una terminación distinta en su parte posterior. A todo ello se suma un gran difusor y unas entradas de aire bajo los pilotos traseros con tres aletas horizontales cada una. Por último, de serie viene con llantas de 17", aunque opcionalmente se pueden elegir de 18, 19 y 20" y, tres nuevos tonos completan la gama de colores: azul cosmos, naranja pulso y azul turbo (sólo para S line). En el apartado mecánico únicamente estará disponible en tres versiones de gasolina, todas ellas con filtro de partículas de gasolina: 40 TFSI con 197 CV, tracción delantera; 45 TFSI de 245 CV con tracción delantera o quattro, y el TTS de 306 CV, con cambio S

tronic y tracción integral quattro, todos asociados a una caja de cambios anual de 6 velocidades o una automática de doble embrague y siete marchas según versión. En lo que a tecnología se refiere, todos los indicadores se presentan en forma digital dentro del panel de instrumentos Audi virtual cockpit de 12,3 pulgadas", que permite elegir entre dos modos de vista: el clásico, donde el velocímetro y el cuentarrevoluciones ocupan un lugar central y destacado; y el modo infotainment, en el que algunos contenidos como los mapas de navegación adquieren un papel protagonista. El modo de visualización deportivo disponible en opción muestra información relativa a la potencia, el par y las fuerzas g. El panel de control del sistema MMI en la consola central cuenta sólo con seis botones. El sistema MMI Navegación plus con MMI touch integra una superficie táctil (touchpad) en la parte superior del mando de selección rotativo, que reconoce la escritura a mano y permite hacer zoom, entre otras funciones. El control de voz está preparado para recibir órdenes en un lenguaje cotidiano, como el que emplea la mayoría en su día a día., mientras que el Audi smartphone interface enlaza el móvil al coche y permite reproducir contenido fácilmente en el Audi virtual cockpit mediante conexión USB. Por último, en el apartado de sistemas de asistencia a la conducción, entre otros, figuran el asistente de cambio de carril Audi side assist, el aviso de salida de carril Audi active lane assist, el reconocimiento de señales de tráfico o el asistente de aparcamiento con cámara trasera y reconocimiento de imágenes del entorno.



Nuevo S60, el primer Volvo americano y sin diesel

Todo son buenas noticias para Volvo, que acaba de anunciar un récord de ventas en el primer semestre de 2018 con 317.639 vehículos, lo que supone un incremento del 14,4 % en comparación con el mismo periodo del año anterior. También ha comunicado sus mayores beneficios de explotación trimestrales por valor de 4.200 millones de coronas suecas durante el segundo trimestre de 2018, un aumento del 28,6 % en comparación con el mismo periodo del año anterior. A esta buenos datos financieros, hay que sumar la presentación de la nueva generación de su berlina media, el S60 en su fábrica de Charleston (Carolina del sur), la primera de la marca en Estados Unidos y es que, el nuevo S60 es el primer Volvo que se fabricará en EE.UU., como reflejo del compromiso de Volvo Cars con EE.UU., un mercado muy importante para la marca. Fiel a su estrategia de que, a partir de 2019, todos sus nuevos modelos serán eléctricos, el nuevo S60 será el primer Volvo que no se ofrezca con motorización diésel. Así, estará disponible con dos motores híbridos enchufables de gasolina con turbocompresor y supercompresor: el híbrido enchufable T6 Twin Engine AWD de 340 CV y, el galardonado híbrido enchufable T8 Twin Engine AWD de 400 CV, este último, estará disponible además con una mejora llamada "Polestar Engineered", que además de aumentar su potencia hasta los 415 CV, incluye mejoras en las ruedas, los frenos y la suspensión. Junto a al versiones híbridas, estará también disponible con los reconocidos

motores de gasolina T5 y T6 de 250 CV y 310 CV respectivamente. Con el V60 comparte la plataforma SPA (arquitectura escalable de productos) la tecnología de seguridad y el sistema de infoentretenimiento ya presentados en la serie 90, como la tecnología City Safety con freno automático con reconocimiento de peatones, ciclistas y animales grandes y con función de frenada automática de emergencia o, el Pilot Assist capaz de controlar la velocidad y la dirección en vías rápidas (hasta 130 km/h). Además incluye la atenuación de salidas de la calzada, atenuación de colisiones con vehículos del carril contrario y otros sistemas de asistencia a la dirección, mientras que la opción de alerta de cruce con freno automático aumenta aún más la seguridad de las personas que se encuentran dentro y fuera del vehículo. En materia de infoentretenimiento cuenta con el sistema Sensus Connect, que es totalmente compatible con Apple CarPlay, Android Auto y 4G, sistema que se controla mediante una pantalla táctil intuitiva similar a una tablet, que combina funciones del vehículo, navegación, servicios conectados y aplicaciones de entretenimiento. Por último y gracias al sistema "Care by Volvo", los clientes podrán adquirir el nuevo S60 a través del servicio de suscripción que, frente al modelo de propiedad, ofrece la posibilidad de tener un vehículo sin gastos de entrada mediante una suscripción mensual de tarifa plana.



Mazda6, asalto al segmento premium

Mazda ha actualizado el Mazda6, su berlina premium con un diseño exterior más evolucionado, elegante y refinado; una revisión exhaustiva del interior; mayor equipamiento en materia de seguridad y mayores prestaciones de todas las motorizaciones SKYACTIV. Estéticamente, cuenta con nuevo diseño de la parte delantera, que transmite una sensación más potente, con una horizontalidad más acentuada, el centro de gravedad más bajo y la planta más ancha; una nueva parrilla; nuevos grupos ópticos con una forma más ancha y elegante, con los faros antiniebla led integrados dentro de los grupos ópticos delantero; nuevas llantas de 17" (acabados Evolution y Evolution Tech) y de 19" pulgadas (Zenith) y, por último, los tubos de escape situados más cerca de los extremos de la zaga del vehículo y de mayor diámetro. En su interior estrena nuevos asientos delanteros, que además de haber sido rediseñados y de emplear nuevos materiales que ofrecen un mejor apoyo y mayor comodidad superior, las versiones con tapicería de piel por primera vez en Mazda cuentan con un sistema de ventilación en los asientos delanteros. También por primera vez en un Mazda6, se ha montado una pantalla central de 8" de serie en toda la gama y, en el acabado Zenith, se ha ubicado una pantalla TFT de 7" en el panel de instrumentos del conductor, además también incluye un nuevo Head Up Display y Apple Car Play y Android Auto estarán disponibles en los modelos del Mazda6 equipados con el sistema multimedia MZD Connect. En materia de seguridad, el sistema i-ACTIVSENSE es ahora más amplio y así, ahora, está disponible el Monitor de Visión 360° en los acabados Evolution Tech y Zenith. Para todos los acabados, el Control de crucero adaptativo por radar (MRCC) combina un radar con una cámara de visión y controla automáticamente el motor y los frenos para mantener una velocidad adecuada del vehículo y una distancia de seguridad óptima con respecto al vehículo precedente; el Asistente de velocidad inteligente (ISA) trabaja de forma

conjunta con el Reconocimiento de señales de tráfico (TSR) para no rebasar los límites de velocidad por despiste del conductor; de serie, todas las versiones ha adoptado la función de Autohold de Mazda, que evita momentáneamente que el coche se mueva aunque el conductor levante el pie del pedal del freno, mientras que el del capó, el panel del mamparo, el parachoques delantero y la parrilla superior se han diseñado para amortiguar el impacto de la cabeza y las piernas de los peatones en caso de atropello. Por último, los faros Smart Full Led Adaptativos (ALH) han ganado en prestaciones y las luces largas iluminan 80 metros más que en el modelo anterior, además, incorporan nuevos controles que amplían de dos a seis posiciones el patrón de iluminación basado en el ángulo del volante. En el apartado mecánico no hay variaciones, pero todos los motores se han homologado para cumplir con la normativa europea de emisiones Euro 6D temp. Así, por lo tanto, hay dos motores gasolina (el 2.0 l. SKYACTIV-G de 145 CV y el 2.5 l. SKYACTIV-G de 194 CV) y dos diesel (el 2.2 l. SKYACTIV-D de 150 CV y el 2.2 l. SKYACTIV-D de 184 CV), todos ellos asociados a una caja de cambios manual de seis velocidades, salvo la versión de 194 CV, que es automática de seis velocidades (opcional en el resto de versiones).



Renault Mégane R.S Trophy, 300 CV de deportividad

A principios de año Renault lanzó al mercado la tercera generación del Renault Megane R.S. modelo que se fabrica en la planta de Palencia. Ahora y siguiendo con la tradición, Renault lanza su versión más deportiva, el Renault Mégane R.S. TROPHY que también se fabricará en España. Esta versión estrena una nueva versión del motor 1.8 turbo con 20 CV más que la versión R.S, lo que le permite alcanzar por primera vez en la gama R.S los 300 CV, mientras que su par motor también se ha incrementado en 20 Nm para la versión con cambio EDC, que ahora es de 420 Nm (la versión con cambio manual mantiene los 400 Nm), un mayor rendimiento que se debe a la tecnología aplicada en el turbo, que procede directamente de la Fórmula 1, así como a la nueva línea de escape. Las nuevas prestaciones permiten al nuevo Renault Mégane R.S. TROPHY alcanzar una velocidad máxima de 260 Km/h y acelerar de 0-100 Km/h en 5,7 segundos. El nuevo MÉGANE R.S. TROPHY se beneficia de todas las novedades introducidas con Mégane

R.S. como la tecnología 4CONTROL, un sistema de cuatro ruedas directrices que mejora la agilidad en las curvas cerradas y la estabilidad en las curvas rápidas. También está equipado de serie con el chasis Cup con un diferencial mecánico Torsen® con deslizamiento limitado, amortiguadores un 25% más firmes, unos muelles un 30% más firmes, así como unas barras estabilizadoras un 10% más rígidas y, por último, de serie está equipado con discos de freno delanteros bimaternal, que otorgan una mayor resistencia y mayor ligereza. Estéticamente, reivindica su identidad con el emblemático color Amarillo Sirius (disponible también en el resto en colores del Megan R.S), el diseño específico de las llantas de 19" Jerez, inspirado en el concept Renault Sport R.S.01 con un acabado diamantado con ribete rojo, el stripping TROPHY situado en la lama F1 y su interior acabado en tapizados en tejido Alcantara y, opcionalmente se puede equipar con los nuevos asientos Recaro, remodelados con respecto a los del Mégane III R.S.





Volkswagen Golf R Unlimited, sólo para los más rápidos

Volkswagen ha lanzado la versión más exclusiva hasta la fecha del Golf R: el Golf R Unlimited, de la que sólo se fabricarán 50 unidades, todas ellas numeradas. Esta nueva edición exclusiva toma como base el Golf R 2.0 TSI de 310 CV con cambio DSG de 7 velocidades, al que añade equipamiento exclusivo para transmitir una deportividad de altas prestaciones. Así, el Golf R Unlimited llama la atención desde el primer momento gracias a su impactante diseño exterior, con toda la carrocería recubierta con vinilo de color gris grafito metalizado mate de alta calidad, lo que crea un elegante contraste con el negro brillante de las llantas Pretoria Black de 19 pulgadas, el spoiler sobre el alerón, los retrovisores de fibra de carbono y los detalles en los parachoques. Otras características de esta versión limitada de cuatro puertas con su techo solar panorámico, las carcasas de los retrovisores exteriores en fibra de carbono y los listones de acceso en las puertas de aluminio cepillado con inscripción "R UNLIMITED". Para realzar sus prestaciones, el Golf R Unlimited cuenta con un equipamiento que incluye un sistema de escape deportivo de titanio Akrapovič, el tren de rodaje adaptativo DCC, el paquete Performance con frenos

deportivos y el deslimitador electrónico de la velocidad máxima, característica que da el nombre "Unlimited" a esta edición limitada. A nivel tecnológico, el Golf R Unlimited incluye la cámara de visión trasera "Rear View", el Sistema de cierre y arranque sin llave "Keyless-Access" y el Sistema de sonido "DYNAUDIO Excite". Otra peculiaridad de esta versión limitada es la forma de comprarlo y es que el Golf R Unlimited, cuyo precio tras aplicar las campañas compatibles con este modelo es de 53.900€, sólo se podrán adquirir mediante una reserva a través de la web 50golfr.com. En esta página Web, el usuario recibe todas las instrucciones específicas para completar la compra del vehículo, entre las cuales está la posibilidad de elegir el número que desee (del 1 al 50) de esta edición limitada del Golf, número que aparecerá identificado en una placa en acero cepillado en la consola central. En el momento de entrega, el cliente recibirá un certificado de "Edición Limitada", una Welcome Box y otros detalles exclusivos, como un curso de conducción específico Volkswagen Driving Experience, que se realizará en el circuito de Montmeló.



FIAT 500 "SPIAGGINA '58", EL REGRESO DE LA DOLCE VITA

En 1958, apenas un año después del lanzamiento del FIAT 500 debutó su primera serie especial: el 500 Jolly, más conocido como "Spiaggina" o "buggy de playa". Construido por Carrozzeria Ghia sobre la base del Fiat 500, se caracterizaba por la ausencia de puertas y equipaba un motor de dos cilindros refrigerado por aire de 22 CV. Ahora, con motivo de su 60^º aniversario, Fiat presenta el nuevo 500 "Spiaggina '58", una serie especial de la que sólo se fabricarán 1958 unidades, todas ellas descapotables, con toques de diseño ultraelegantes y un lujoso equipamiento de serie. Su carrocería está pintada de color "Volare Blue" y su capota es de color beige, mientras que sus llantas son de aleación de 16" de diseño vintage. Este esquema de color exclusivo se ve realzado por otras características distintivas, como la moldura lateral con logo 500, las carcasas de los retrovisores cromadas, los logos vintage y el nombre cromado "Spiaggina '58" en elegante escritura cursiva en la parte trasera para "firmar" la última creación de Fiat. El interior tiene la misma clase y elegancia, con toques de diseño originales y auténticos. Empezando por el salpicadero, en el mismo color Volare Blue que en el exterior, con un aspecto sofisticado en dos tonos para los asientos, con una base de rayas grises y una sección superior color marfil. El elegante interior se completa con alfombrillas específicas y un volante con logo vintage. La nueva serie especial "Spiaggina '58" ofrece lo mejor en tecnología de conectividad, al estar equipada de serie con Uconnect 7" HD LIVE con pantalla táctil, Apple CarPlay integrado y compatible con Android Auto™, también con navegador con mapas Tom Tom y radio digital DAB. También son de serie la pantalla

TFT de 7" en el cuadro de mandos, la más grande de su clase, el climatizador automático, los sensores de aparcamiento traseros, los asientos regulables en altura y los bolsillos en el respaldo del asiento. Por último, el 500 "Spiaggina '58" dispone del motor de gasolina 1.2 de 69 CV con la última calificación Euro6D.





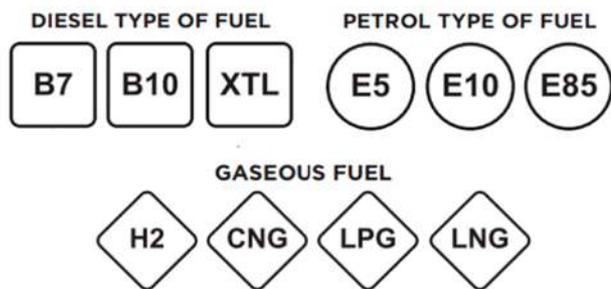
smart, un concepto innovador que cumple 20 años

Hace 20 años rompió los moldes y fue el precursor de lo que a la movilidad urbana se refiere, tan vigente hoy en día al introducir el segmento de los "Micro Compact Car"; nos referimos al smart city coupé, actualmente denominado smart fortwo, del que a lo largo de estos 20 años se han vendido más de 2,2 millones de unidades. Su éxito radica en sus reducidas dimensiones (apenas supera los dos metros y medio), su amplio radio de giro que le permite aparcar en cualquier hueco y girar en las esquinas más cerradas, incluso aparcar también en sentido transversal y, por último, su capacidad de ofrecer una gran amplitud en un espacio mínimo, como demuestra su excelente "Body Space Index" o "índice de espacio de la carrocería" (75% en el smart fortwo y 77% smart forfour). Esta idea radical ya comenzó a madurar a principios de los años '70 en las mentes de los ingenieros de desarrollo de Mercedes-Benz, pero hubo que esperar hasta 1989, cuando Nicolas G. Hayek, inventor de los relojes Swatch, anunció su intención de lanzar al mercado un coche urbano de pequeñas dimensiones. Para hacer realidad esta idea, Hayek decidió asociarse con Mercedes-Benz y aprovechar, así, su dilatada experiencia. Ambos socios fundaron la empresa Micro Compact Car AG con sede en la ciudad suiza de Biel y finalmente, el smart city coupé debutó en el Salón Internacional del Automóvil de Fráncfort de 1997 y, un año más tarde, en 1998, comenzó su producción y distribución, que en un primer momento se limitó a Alemania y a otros ocho países europeos (en la actualidad se comercializa en un total de 46 países de todo el mundo, incluido EE.UU y China). Ese mismo año smart se convirtió en

filial de Daimler-Benz AG (actualmente Daimler AG) y en 2002 un smart fortwo se convirtió en el primer vehículo en ser incluido en la colección permanente del famoso Museo de Arte Moderno (MoMA) de Nueva York mientras continuaba su producción en serie. A lo largo de estos 20 años, smart ha ido evolucionado con varias versiones como el smart roadster y el smart roadster coupé (2003); el smart fortwo BRABUS, la versión más "deportiva" en colaboración con BRABUS GmbH (2003); el forfour en cooperación con Mitsubishi, más grande y con capacidad para cuatro ocupantes (2004) o, el smart fortwo electric drive con motor eléctrico de 55 kW/75 CV (2012). Desde el 2014 está en el mercado la tercera generación en la que casi todos los aspectos del smart fortwo experimentan mejoras que lo convierten en un coche mucho más confortable, además, fruto de la colaboración con Renault, el concepto de motor trasero típico de smart se ofrece por primera vez también en el modelo de cuatro plazas, el smart forfour. La propulsión corre a cargo de los modernos motores de tres cilindros de 45 kW/60 CV, 52 kW/71 CV y 66 kW/90 CV), mientras que de transmitir la fuerza se encarga un cambio manual de cinco marchas o, el cambio automático de doble embrague twinamic, versiones a las que en 2017 se sumó la versión eléctrica EQ, disponible en las tres carrocerías (fortwo, fortwo cabrio y forfour). Además desde hace 6 años, lanzó car2go, el primer servicio de Car Sharing sin estaciones fijas de alquiler en el mundo, que cuenta con más de 3 millones de clientes en 24 sedes en Europa, Norteamérica y China (en Stuttgart, Ámsterdam y Madrid) la flota de car2go es ya 100% eléctrica).

Las nuevas etiquetas que diferenciarán las gasolineras

El próximo 12 de octubre entrará en vigor la nueva normativa europea sobre etiquetado para carburantes y vehículos (Directiva 2014/94/UE), que tiene como objetivo mejorar la información a los consumidores debido a la gran variedad de combustibles existentes. Esta norma especifica las 13 etiquetas distintas para cada tipo de combustible: desde los derivados del petróleo, hasta los biocombustibles, pasando por el gas natural, los gases licuados del petróleo, el hidrógeno y sus mezclas, entre otros. En el caso de la gasolina, su etiqueta será un círculo con una "E", que podrá llevar los números 5,10 u 85, en función del porcentaje de etanol. En diesel, la identificación será un cuadrado con la letra "D" y los números 7,10 o XTL (diésel parafínico o sintético). Las etiquetas utilizadas para los combustibles gaseosos serán en forma de rombo, con las letras que



designan a cada uno de los combustibles en su interior: H2 (hidrógeno), CNG (gas natural comprimido), LPG (gas licuado del petróleo) y LNG (gas natural licuado). En el caso de los vehículos híbrido-eléctrico, dado que deberá repostar el combustible apropiado y, por tanto, tener en cuenta el etiquetado. Estas etiquetas estarán en el tapón de llenado y en los manuales de usuario de los vehículos nuevos comercializados por primera vez o matriculados a partir del 12 de octubre de 2018, en los surtidores y en los boqueroles de todas las estaciones de servicio de acceso público. Las nuevas etiquetas se implementarán en los 28 Estados miembros de la Unión Europea, los países del EEE (Islandia, Liechtenstein y Noruega) y también en Macedonia, Serbia, Suiza y Turquía.

Seetroën, las gafas contra el mareo de Citroën



Citroën, una marca comprometida con el confort, presenta SEETROËN, las primeras gafas que eliminan el mareo en los viajes. Estas gafas aportan una solución a este problema, también conocido como cinetosis o mal de movimiento, que afecta de forma crónica a más de 30 millones de europeos (una de cada tres personas desarrolla los síntomas al menos una vez en su vida). Las gafas SEETROËN no llevan cristales y son aptas tanto para adultos como para niños mayores de 10 años. Utilizan la tecnología Boarding Ring™ desarrollada por la start-up francesa del mismo nombre. Este dispositivo paramédico, patentado y probado, tiene una tasa de eficacia del 95%. Gracias al líquido en movimiento que se encuentra

en los anillos situados alrededor de los ojos, en el eje frontal (derecha/izquierda), pero también en el eje sagital (delante/atrás), las gafas recrean la línea del horizonte para resolver el conflicto entre los sentidos que origina el problema. Las gafas hay que ponérselas en cuanto se noten los primeros síntomas y tras unos 10 ó 12 minutos, el dispositivo permite a la mente resincronizarse con el movimiento percibido por el oído interno, mientras que los ojos se mantienen fijos en un objeto inmóvil como un Smartphone o un libro. Se pueden adquirir en boutique lifestyle de la marca: lifestyle.citroen.com por 99€





El personaje: Sergio Marchionne

El hombre que salvó a FIAT de la quiebra ya había anunciado en el 2016 que dejaría sus funciones en FCA al acabar este año, aunque estaría unos años más en Ferrari y el pasado 1 de junio en una reunión que tuvo lugar en Balocco, la antigua pista de pruebas de Alfa Romeo, en la que anunció un nuevo plan estratégico 2018-2022 y confirmó su decisión, sin embargo, todo esto se precipitó cuando el pasado 21 de julio saltaba por sorpresa el comunicado de Ferrari que anunciaba el cese de su presidente y CEO de Fiat Chrysler Automóviles (FCA) por motivos de salud debido a complicaciones postoperatorias. Tristemente cuatro días más tarde se anunció su fallecimiento a los 66 años, que caprichos del destino se ha producido cuando se cumplen 30 años de la muerte de Enzo Ferrari. Este italiano de nacimiento, hijo de un Carabiniere, aunque canadiense de adopción (se fue con su familia a los 13 años) llegó a FIAT en 2003 de la mano de Umberto Agnelli para formar parte del Consejo de Administración y un año más tarde fue nombrado Consejero Delegado de Fiat. Casi un desconocido cuando aterrizó en FIAT, acabó siendo un ejecutivo histórico del automóvil, que rompió los esquemas vigentes hasta entonces, incluido la vestimenta, pues no se le veía nunca de traje, sino con un jersey azul. Fue amado y admirado, odiado y temido a la vez por las decisiones que tuvo que tomar ante las pérdidas de 1.500 millones de euros que acumulaba FIAT, que vivía a costa de un crédito sindicado de los bancos. Su primer gran golpe de efecto fue lograr que General Motors no comprase FIAT con sus deudas, pese al preacuerdo firmado en el año 2000, por lo que tuvo que pagar 1.500 millones de euros en concepto de indemnización. En 2009 llegó la segunda gran operación de Marchionne: la compra del 20% de la joya de la corona del sector automovilístico estadounidense, la mítica Chrysler de Detroit, que estaba en quiebra. La operación contó con el beneplácito del mismísimo Barack Obama,

entonces presidente de EE.UU, y luego de los bancos y sindicatos americanos. Cinco años más tarde, en el 2014, Marchionne cerraba la compra del 100% de la compañía, dando lugar a la actual FCA (Fiat Chrysler Automóviles), el sexto grupo automovilístico del mundo. Ese mismo año fue nombrado Presidente de Ferrari tras la "dimisión" de Luca de Montezemolo tras 23 años en el cargo, por las discrepancias que mantuvo con él, tanto a nivel empresarial como deportivo. Como presidente de Ferrari, a la que según palabras suyas, la consideraba como una marca de lujo y no como un fabricante de deportivos, la escindió parcialmente de FCA y la sacó a bolsa, primero en Wall Street en octubre de 2015 y posteriormente en el parque de Milán. En el ámbito deportivo, destituyó a Marco Mattiacci como responsable de la "Scuderia" y nombró a Maurizio Arrivabene como nuevo responsable, reestructuró el organigrama y no se cortaba a la hora de reprimir a Vettel por sus errores y este año llevó de nuevo a Alfa Romeo a la F1 de la mano de Sauber. Con la llegada de Liberty Media a la F1, amenazó con la posible retirada de Ferrari de la F1 por sus discrepancias con los nuevos dueños de la F1, que querían un cambio de reglamento y un nuevo reparto del dinero que genera la F1 entre los equipos, enfrentamiento que le llevó a aliarse con su eterno rival, Mercedes. Como es lógico, su trayectoria por FCA, también dejó algunas decisiones controvertidas como el traslado de la sede a Holanda tras 115 años en Turín y del domicilio fiscal a Londres, así como el cierre de la mítica Lancia, pero sus números le avalan: la facturación pasó de los 47.000 millones de euros en 2004 a los 141.000 millones en 2017; de 1.500 millones de euros de pérdidas en 2004 a 4.400 millones de beneficio el año pasado. "Desafortunadamente, lo que temíamos ha sucedido. Sergio Marchionne, hombre y amigo, se ha ido", dijo John Elkann, nieto de Gianni Agnelli, Presidente de FCA. D.E.P.



2017 mal año para la siniestralidad en las carreteras

El 2016 y tras trece años, supuso un punto de inflexión en la tendencia a la baja en lo que a número de fallecidos en las carreteras españolas se refiere y los datos del 2017 recientemente presentados por la DGT, no han sido nada buenos. Así, el pasado año se produjeron en España un total de 102.233 accidentes de tráfico con víctimas (siniestros ocurridos en 2017 tanto en vías interurbanas como en vías urbanas) en los que perdieron la vida 1.830 personas y otras 139.162 resultaron heridas, de las cuales, 9.546 requirieron ingreso hospitalario. Estas cifras suponen 20 decesos más que en 2016 y 150 más que en 2013, por lo que aunque según la DGT, con estas cifras España continúa con una tasa de fallecidos de 39 por millón de habitantes, tasa que la sitúa en la octava posición en el ámbito de la Unión Europea, por debajo de la tasa media comunitaria, que es de 50. Analizando en profundidad estos datos, en 2017, seis de cada diez accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, pero los accidentes con víctimas mortales se concentraron en vías interurbanas. Así, el año pasado el 37% (37.493) de los accidentes de tráfico con víctimas tuvieron lugar en las vías interurbanas. En estas carreteras se produjeron el 72% de las víctimas mortales (1.321), de las cuales 1.013 (77%) fueron en vías convencionales, mientras que en la vías urbanas se produjeron 64.740 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 509 personas (el 28% del total) y 4.780 resultaron heridos hospitalizados. Por colectivos, los más vulnerables fueron los peatones (351), ciclistas (78) y motoristas (359 motoristas y 49 ciclomotoristas), que representan el 46% de todos los fallecidos. Por edades, disminuyen los fallecidos de 45 a 54 años así como los de 65 años o más. En cambio, aumentó significativamente los fallecidos entre 25 y 34 años (293 frente a los 223 del año anterior). En lo que a las causas de los accidentes mortales

se refiere, 1 de cada 3 conductores fallecidos dio positivo en alcohol y/o en consumo de drogas ilegales y el 29% de los accidentes con víctimas ocurridos en vías interurbanas tuvo como factor concurrente la distracción. Por último, Andalucía, Canarias, Castilla y León, Galicia, Comunidad Valenciana y País Vasco son las comunidades que han reducido el número de fallecidos en accidente de tráfico respecto al año anterior. Extremadura mantiene el mismo número de fallecidos y en el resto de autonomías aumenta. Tal y como pone de manifiesto el RACE, estas cifras alertan de la necesidad de cambios, especialmente aquellos relacionados con la presencia de alcohol y drogas, los jóvenes entre 25 y 35 años, los colectivos vulnerables y la seguridad vial laboral, quien además recalca que la edad media de los vehículos que han padecido accidentes con fallecidos está en el entorno de los 12 años, por lo que es más urgente que nunca la implantación de planes relacionados con la renovación del parque automovilístico así como de la necesidad de cambios en el carnet por puntos, algo que la Dirección General de Tráfico ha afirmado que ocurrirá en próximas fechas.





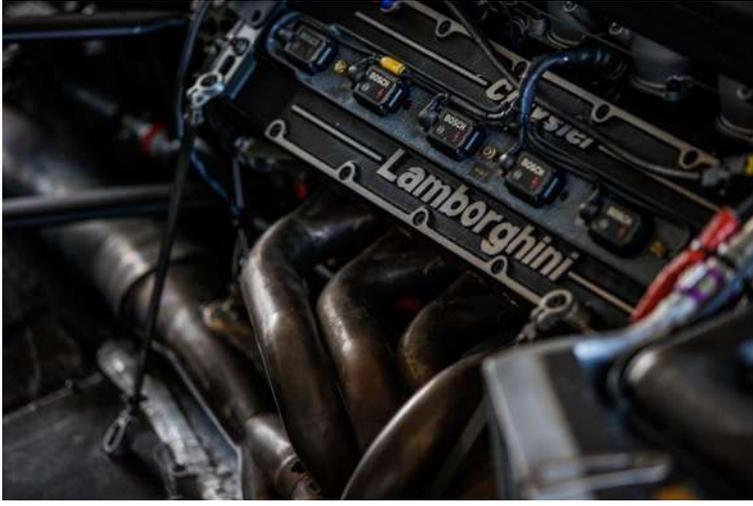
Autobello Madrid, joyas sobre ruedas bajo el cielo de Madrid



Tras la celebración de la quinta edición de Autobello en Barcelona, que tuvo lugar en el Club de Golf Terramar en Sitges, le tocó el turno a Madrid, que tras muchos años organizándose en Casa de Mónico, para en su 10º aniversario tuvo lugar en el Hipódromo de la Zarzuela, tal y como ya hiciera en su primera edición. Todo un acierto, pues no sólo se ganó en comodidad a la hora de acceder al recinto, sino que además, la exposición de los coches quedó mucho mejor al disponer de mayor espacio (hubo incluso una avioneta modelo VL3 expuesta), mientras que la zona comercial y de restauración también ganaron en visibilidad y comodidad para los asistentes. Lo que no ha cambiado en Autobello es el placer de poder disfrutar en un mismo recinto del pasado del automovilismo, como los Rolls-Royce y los Hispano-Suiza de los años 20, pasando por un Pegaso Z-102 Enasa, un Aston Martin DB5 Volante o el Mercedes 300 SL, en sus versiones "gullwing" y roadster, hasta los últimos superdeportivos como el nuevo Ford GT, el McLaren P1 GTR, el

Ferrari Portofino o el exclusivo Ferrari 599 SA Aperta. También se pudo ver el regreso de Alpine con el nuevo A-110, que estuvo expuesto junto al modelo clásico, al Lamborghini Urus, el nuevo SUV de altas prestaciones de la marca. Como no, en el año de su 70º aniversario Porsche no podía faltar a esta cita y, lo hizo con una gran representación. Como novedad y aportando un toque tecnológico, Tesla se sumó al evento con sus modelos eléctricos, el "S" y el "X". Ya noche tuvo lugar la cena, durante la cual, tuvo lugar la entrega de premios de esta edición, que recayeron sobre el Ford GT (Copa de Oro al deportivo moderno); un Rolls-Royce Phantom I (Copa de Oro al automóvil clásico); el Lamborghini Urus; Porsche, a su trayectoria con motivo de su 70 aniversario; Ferrari por el Portofino y el propietario del 599 SA Aperta por su exclusividad. El punto y final de esta edición, lo puso el concierto de Café Quijano. Marbella (2 de agosto) y Bilbao (29 de septiembre) serán las siguientes oportunidades de disfrutar de Autobello este año.

El Minardi 191B F1 Lamborghini vuelve a los circuitos



restauración que ha durado siete meses. Para ello, han contado con la colaboración del personal técnico que estuvo involucrada en el proyecto Lamborghini F1 a principios de los '90. Se ha sustituido el depósito de gasolina, las ruedas, los cinturones de seguridad y, el sistema contraincendios. El resto de los componentes han sido cuidadosamente restaurados, incluido el motor de 2 cilindros LE3512 diseñado por Mauro Forghieri y que todavía desarrolla los 700 CV originales. Mirko Bortolotti, piloto de pruebas de Lamborghini fue el encargado de pilotarlo durante más de vueltas sin problema alguno y demostrando sus prestaciones que impresionaron a Senna en los test de Estoril de 1993.

El Minardi 191B F1 con chasis #003 y motor Lamborghini LE3512 V12 compitió en las primeras carreras de la temporada de 1992, hasta que fue sustituido por el Minardi M192, también equipado con motor Lamborghini. Pilotado por Gianni Morbidelli and Christian Fittipaldi, su mejor resultado fue el 11º puesto logrado por Fittipaldi en el GP de España. Hasta ahora, el Minardi 191B F1 con chasis #003 y motor Lamborghini LE3512 V12 había estado expuesto en el museo de la marca situado en Sant'Agata Bolognese, pero ahora, 26 años después, está listo para rodar en los circuitos y competir en las carreras de F1 Histórica. Esto ha sido posible gracias a la restauración llevada a cabo por Lamborghini Polo Storico,



Restaurados el Espada y el Islero del Museo Lamborghini

Con motivo del 50º aniversario de los Lamborghini Espada e Islero, Lamborghini Polo Storico, ha completado la restauración de Islero y Espada del Museo Lamborghini y ha anunciado una gira dedicada a estos dos modelos que tendrá lugar en Italia del 7 al 11 de septiembre, a lo largo de un recorrido de más de 650 kilómetros por algunas de las carreteras más conocidas del centro de Italia, hasta llegar a Sant'Agata Bolognese, sede de Automobili Lamborghini. El Espada, diseñado por Marcello Gandini para Carrozzeria Bertone fue el primer modelo de producción de cuatro plazas



en la historia de Lamborghini. Equipado con un motor V12, su potencia oscilaban entre 325 y 350 CV, según la serie (hubo tres) y en total se fabricaron 1.226 unidades durante los 10 años que estuvo en producción. Por su parte, el Islero, cuyo nombre oficial era inicialmente el Islero, se produjo entre 1968 y 1970 en dos versiones: el Islero y, el Islero S. Diseñado por Mario Marazzi de Carrozzeria Marazzi, se basó en el 400 GT, estaba equipado con un motor V12 longitudinal de 4.0 litros de 320 CV (350 CV en el S) y tan sólo se fabricaron 225 unidades (155 Islero y 70 Islero S).

El mítico Mercedes-Benz T-30, ahora como nunca se había visto



A finales de la década de los '30, el piloto de carreras Hans Stuck se propuso batir el récord mundial absoluto de velocidad terrestre (595.04 km/h) en poder de John Cobb. Para ello, Mercedes-Benz desarrolló el T-30, diseñado por Ferdinand Porsche. Medía más de 8 metros de largo, contaba con seis ruedas de 1,17m de diámetro y se le equipó con un motor V12 a reacción de aviación diseñado por Mercedes-Benz, que alimentado por una mezcla de metanol (40%), benceno (32%), etanol (24%) y gasolina de aviación (2%), desarrollaba una potencia aproximada de 3.500 CV, con el que se estimaba que alcanzaría los 650 Km/h. Desgraciadamente, el inicio de la II Guerra Mundial impidió que se llevase a cabo el intento, previsto para febrero de

1940. Afortunadamente, el coche sobrevivió al conflicto y actualmente está expuesto en el Museo de Mercedes-Benz, sin el motor original, que instalado en un avión, se perdió durante la contienda. En abril del año pasado Mercedes-Benz, de la mano de Mercedes-Benz Classic inició un proyecto con ayuda de 500 dibujos originales relacionados con el T 80 que se conservan. El objetivo era la reconstrucción de un bastidor en el chasis, al que han equipado con un motor DB 603 seccionado, similar al original, junto a seis réplicas de las ruedas originales y su cabina completa, con su volante de cuero, conjunto de pedales, instrumentos y el asiento del conductor con el tapizado original de la tela, que por primera vez se ha expuesto este verano.



Ya está en marcha la II edición de la Subasta Navacerada Classic

Navacerrada Classic, organizador de las exitosas concentraciones mensuales de vehículos clásicos en la población de la sierra madrileña, organizó el primer domingo de junio su primera subasta de automóviles y motocicletas de colección. La subasta, que contó con una gran afluencia de público, tuvo lugar en el Hotel Hacienda Los Robles de Navacerrada y contó con la colaboración de la conocida Sala Retiro. En ella, se sacaron a subasta 28 lotes (21 automóviles y 7 motos) entre ellos, varios coches norteamericanos de los años '40 a '70, Volkswagen Escarabajo y furgonetas Bulli T1,



coches de rallye, deportivos británicos Morgan y Jaguar, berlinas y coupés Mercedes y hasta modelos exclusivos como un Renault Spyder, Porsche 911 y un Ferrari 328 GTS. Tras esta primera experiencia, que sirvió entre otras cosas, para ver la aceptación por parte de los aficionados a los coches clásicos, Navacerrada Classic ha programado una segunda subasta que tendrá lugar en otoño (octubre/noviembre) y en lugar aún por determinar, aunque si bajo el mismo formato, por lo ue para estar mejor informado, recomendamos visitar su página Web: www.subasta-navacerradaclassic.com



F1 Gp de Gran Bretaña; Vettel asalta el fortín de Hamilton

El año pasado, Hamilton se dio un baño de multitudes en Silverstone, no era para menos, había logrado su cuarta victoria consecutiva, igualando así a Jim Clark y reducía a un punto la diferencia con Vettel. Este año todo parecía indicar que se repetiría la victoria de Hamilton, con la que superaría a Jim Clark y además, recuperaría el liderato del mundial. Sin embargo, no fue así y pudimos ver la otra cara de Hamilton, la del mal perdedor, llegando incluso a insinuar juego sucio por parte de Ferrari. El británico partía desde la pole, por delante de Vettel y de Raikkonen, pero al apagarse el semáforo fue superado por ambos y mantuvo un bonito duelo con Raikkonen hasta la tercera curva, cuando Raikkonen por el interior, se pasó de frenada y tocó al piloto de Mercedes, que hacía aun trompo, reincorporándose en última posición. Comenzó entonces una gran remontada similar a la de la Vettel en Francia, y en la 11ª vuelta era ya sexto. Tras al parada en boxes, no variaron las posiciones, salvo Raikkonen que bajó al quinto puesto al tener que cumplir una sanción de 10 segundos por el incidente de la salida (excesiva teniendo en cuenta los precedentes, pero era Hamilton y en casa...) Así llegamos a la 30ª vuelta, Ricciardo sorprendió a todos haciendo una segunda parada, pero dos vueltas más tarde el accidente de Ericsson hizo salir al Safety Car, lo que aprovechan los dos pilotos de Ferrari y Verstappen par parar, mientras que una vez más, Mercedes optó por no parar. Esto dejó a Bottas como líder de la carrera, seguido por Vettel, Hamilton y Verstappen. Cuando en la vuelta 38ª se

retiró el Safety Car, Grosjean se llevó por delante a Sainz cuando el español le estaba adelantando por el exterior, lo que dio lugar a un nuevo periodo de Safety Car. Lástima pues Sainz había realizado un gran salida, pasando del 16º al 9º, aunque tras su parada rodaba 12º. La carrera se reanudó a falta de unas emocionantes diez vueltas para el final, con Bottas aguantando los ataques de Vettel, hasta que finalmente, a falta de cinco vueltas en una gran maniobra, el alemán logró finalmente adelantarlo. Ya sin ruedas, el piloto finlandés de Mercedes no opuso resistencia para que le adelantase Hamilton y más tarde un combativo Raikkonen, que previamente había adelantado a Verstappen, que acabaría abandonado la carrera. Vettel, lograba así su 51ª victoria, con lo que igualaba a Prost, Hamilton era segundo y Raikkonen tercero. Bottas acabó cuarto, Ricciardo quinto, Hulkenberg sexto, Ocon séptimo, Alonso octavo en un Gp en el que no paró de quejarse por la radio de otros pilotos, noveno Magnussen y décimo finalmente fue Pérez, después de que Gasly fuese sancionado con 5 segundos. En la clasificación, Vettel, con 171 puntos, ha aumentado su ventaja sobre Hamilton, que suma 163 puntos y Raikkonen es tercero con 116 puntos. En cuanto a los españoles, no hay cambios y Alonso se mantiene octavo con 40 puntos, mientras que Sainz es décimo con 28 puntos. En el apartado de constructores, Ferrari, se consolida en la primera posición con 287 puntos, Mercedes es segunda con 247 puntos y Red Bull es tercera con 199 puntos.



F1 Gp de Alemania; de la desolación a la gloria y viceversa

En el GP de Alemania, además una carrera loca, pudimos ver un carrusel de sentimientos y sobre todo un GP que podría ser decisivo en la lucha por el Campeonato. Así, si el sábado, Hamilton era el desolado cuando un error suyo en la Q1 le dejó sin presión hidráulica en el cambio y Vettel tocaba la gloria haciendo “rugir” con su quinta pole de la temporada, todo esto cambió radicalmente el domingo: Vettel era el desolado y Hamilton el eufórico por su 66ª victoria y por los 17 puntos de ventaja sobre Vettel. A diferencia de Austria o Inglaterra, en esta ocasión la salida fue limpia y mientras que Vettel lograba distanciarse de Bottas y de Raikkonen, Hamilton remontaba desde el 14º puesto y en sólo 14 vueltas era ya quinto. Ferrari quería el doblete en casa del enemigo y optó por parar muy pronto a Raikkonen (14ª vuelta) y la jugada les salió bien, pues tras las parada de Bottas, Vettel lideraba a carrera con Raikkonen segundo, mientras que Hamilton, que alargó su parada al salir con el blando en lugar de con el superblando, logró adelantar a Verstappen, el único Red Bull en pista tras el abandono de Ricciardo, que también estaba remontando tras salir 19º por cambiar varias piezas de su unidad de potencia. La tensión en los equipos iba creciendo al ver que la lluvia iba a hacer acto de presencia, lo que ocurrió en la 44ª vuelta, aunque tímidamente y no en todo el circuito. Esto hizo que algunos equipos se precipitasen y optasen por montar neumáticos de lluvia, entre ellos Verstappen, Sainz y Alonso, pero todos ellos tuvieron que volver a parar para cambiar de nuevo las ruedas al ver que no llovía más y que la pista se estaba secando. Con

la pista muy delicada, tanto Bottas como Hamilton adelantaban a Raikkonen y entonces ocurrió lo inesperado: un error de Vettel le dejaba fuera de carrera en la 51ª vuelta y hacía salir al Safety Car, lo que aprovecharon Bottas y Raikkonen para hacer una segunda parada y montar el neumático superblando. Hamilton pasaba así a liderar la carrera, después de que a última hora y ante la confusión de su box, en el último momento optó por no entrar y al salir cruzó la línea blanca que separa el carril de entrada a boxes del circuito, lo que posteriormente únicamente le costó una reprimenda de los Comisarios Deportivos. En la reanudación en la 58ª vuelta, Bottas atacó a Hamilton, pero por la radio James Vowles, Jefe de Estrategia de Mercedes se lo dejó muy claro: “Por favor, mantén la posición, lo siento” y así, Hamilton lograba la victoria, seguido por Bottas y por Raikkonen. Verstappen acabó 4º, Hulkenberg 5º, Grosjean 6º, Pérez 7º, Ocon 8º, Ericsson 9º y Hartley 10º. En cuanto a los españoles, fue un GP para olvidar: Alonso, que salió 11º, abandonó a dos vueltas para el final, mientras que Sainz, que salía 8º, acabó 10º, pero fue 12º tras recibir una sanción de 10 segundos por adelantar en periodo de Safety Car. En la clasificación, Hamilton es ahora líder con 188 puntos, Vettel es segundo con 171 y Raikkonen es tercero con 131 puntos. Respecto a los españoles, no hay cambios y Alonso se mantiene octavo con 40 puntos, mientras que Sainz, con 28 puntos, baja al 12º puesto. En el apartado de constructores, Mercedes, con 310 puntos recupera el liderato, Ferrari es segunda con 302 puntos y Red Bull es tercera con 211 puntos.

F1 Gp de Hungría; la tormenta perfecta



Inesperada victoria de Hamilton en una pista en la que los Ferrari y los Red Bull partían como favoritos, pero que la lluvia del sábado fue un regalo para el británico, que supo aprovechar este regalo para lograr su quinta pole de la temporada, gracias también a la labor de escudero de Bottas, que taponó a Vettel hasta las últimas vueltas, arruinando la estrategia del alemán que iba con neumáticos más blandos la segunda parte de la carrera, ayudando por el tiempo que el de Ferrari perdió en su parada. La lluvia del sábado, además de ver a los dos Mercedes por delante de los Ferrari, nos dejó a Sainz 5º y a Gasly 6º por delante de Verstappen, mientras que el otro gran favorito para la pole, Ricciardo acabó 12º, por detrás de Alonso. El domingo, ya en seco, Vettel, pese a salir con el compuesto blando a diferencia de los Mercedes y de Raikkonen, que optaron por el ultrablando, logró situarse tercero en la salida y atacar a Bottas. La carrera pasaba entonces a ser un juego de estrategia y de gestión de neumáticos. Se sabía que tanto Hamilton como Bottas y Raikkonen pararían antes que Vettel, siendo la incógnita cuánto tiempo más aguantaría Vettel en pista. El primer en parar fue Raikkonen y una vuelta más tarde lo hizo Bottas, que salió por delante del Ferrari. Sin presión alguna, Hamilton pudo alargar su parada hasta la 25ª vuelta, dejando provisionalmente el liderato a Vettel, que finalmente paró en la 39ª vuelta, pero una mala parada le hizo salir por detrás de Bottas. Por detrás, Raikkonen optó por hacer una segunda parada en la misma vuelta que Vettel para montar de nuevo el blando y Ricciardo, que no paró hasta la 44ª vuelta, en un recital de adelantamientos, era quinto y el único Red Bull en pista tras el

prematureo abandono de Verstappen en la 5ª vuelta. Hamilton lideraba cómodamente la carrera, mientras que Bottas taponaba a Vettel y a Raikkonen, hasta que a falta de seis vueltas para el final, el alemán lanzó su ataque la Mercedes a final de recta y le adelantaba con toque incluido en la segunda curva, toque que además de dañar el alerón delantero de Bottas, le hizo perder la tercera posición con Raikkonen. Tres vueltas más tarde, era Ricciardo el que atacaba a Bottas a final de recta, pero el finlandés se defendió de manera antideportiva y golpeaba al Red Bull cuando ya le había pasado. A pesar de ello, el australiano logró recuperarse y lograba adelantarlo en la última vuelta. Hamilton lograba así su quinta victoria, seguido por Vettel y Raikkonen en su quinto podio consecutivo y el 99º de su carrera. Ricciardo acababa cuarto, Bottas, pese a los 10 segundos de sanción que recibió por su toque on Ricciardo, acabó quinto, Gasly en una gran carrera sexto, Magnussen séptimo, Alonso, en su cumpleaños y con una acertada estrategia de McLaren acabó octavo, todo lo contrario de Sainz, que acabó noveno y muy enfado por la mala estrategia de su equipo, que le hizo parar muy pronto con el blando, para montarle el medio y Grosjean fue décimo. En la clasificación, Hamilton, con 213 puntos, aumenta su ventaja sobre Vettel, que tiene 189 puntos y Raikkonen es tercero con 146 puntos. En cuanto a los españoles, Alonso, baja un puesto y es 9º con 44 puntos y Sainz en cambio, sube un puesto y es 11º con 30 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes mantiene la primera posición con 345 puntos, Ferrari es segunda con 335 puntos y Red Bull es tercera con 223 puntos.



FE E-Prix de Nueva York; Vergne y Audi campeones

Un emotivo y emocionante doble E-Prix de Nueva York puso fin a la cuarta temporada de la FE. Emotivo, porque era la última carrera del equipo Renault e.Dams y de la primera generación de estos monoplazas eléctricos y por tanto, de las paradas en boxes para cambiar de coche. Emocionante, porque una vez más, los dos títulos estaban en juego en la última carrera de la temporada. Las cosas no comenzaron bien para Techeetah, cuyos dos monoplazas fueron enviados al final de la parrilla al anularles los tiempos de los entrenamientos del sábado por exceder los 200 kW de potencia. Bird, segundo en el campeonato tampoco tuvo unos buenos entrenamientos y acabó 14º, mientras que di Grassi acabó 11º Abt 5º y la le fue para Buemi, seguido por el Jaguar de Evans y el otro Renault e-Dams de Prost. Todo esto cambió radicalmente transcurrida la primera mitad de la carrera: Abt lideraba la carrera, seguido tras una gran remontada por di Grassi. Lotterer era 6º, Vergne 7º y Bird 9º. Tras la parada, di Grassi, que tenía su mente puesta en lograr el subcampeonato, adelantaba a un muy enfadado Abt, mientras que Vergne hacia lo mismo con Lotterer y se situaba 5º, posición que le bastaba para darle matemáticamente el título con el 9º puesto de un ausente Bird. El accidente de Lynn en la 35ª vuelta provocó la salida del Safety Car, que estuvo en pista hasta la vuelta 39ª, es decir, a falta teóricamente de 6 vueltas para el final, aunque la carrera finalizaría en la 41ª vuelta por exceder el tiempo máximo autorizado con di Grassi 1º, Abt 2º, Buemi 3º, Vergne 5º, Lotterer 6º y Bird 9º. De esta manera, Vergne, a falta de una carrera era ya matemáticamente campeón, Bird era segundo con 142 puntos y di Grassi tercero con 126 puntos, mientras

que Techeetah mantenía el liderato con 235 puntos, 5 más que Audi. El domingo Buemi volvió a lograr la pole, seguido por Lotterer, Vergne, Abt y di Grassi. En la salida, Vergne arrancó muy bien, apuró la frenada y logró adelantar a Buemi, que en la 3ª vuelta era también superado por Lotterer, mientras que Piquet adelantaba a Abt. Esto le daba el campeonato de equipos Techeetah por una amplia ventaja, pero la alegría les duró poco, pues Lotterer fue sancionado con un Stop&Go de 10 segundos por saltarse la salida, lo que le hizo retroceder hasta el 12º puesto. El 2º puesto de di Grassi, que adelantaba a Buemi, sumado al al 4º puesto de Abt, que adelantaba a Piquet, suponía que Audi pasaba a liderar la clasificación por equipos, con 4 puntos de ventaja. Tras la parada comenzó una bonita lucha entre Vergne y di Grassi, mientras que por detrás, Buemi intentaba ayudar a Techeetah (motor Renault) para quitarle puntos a Abt. Finalmente Vergne lograba su cuarta victoria de la temporada, con di Grassi a medio segundo, Abt completó el podio, Lotterer lograba remontar hasta el 9º puesto y Bird era 10º, con lo que el británico decía adiós al subcampeonato. Con 198 puntos, Vergne se proclama campeón (el cuarto distinto en los cuatro años de esta competición), di Grassi, en una increíble segunda mitad de temporada en la que no se ha bajado del podio, lograba el subcampeonato con 144 puntos y Bird finalmente se tenía que conformar con el tercer puesto con 143 puntos. En el apartado de equipos, Audi Sport ABT Schaeffler, remontó los 33 puntos de ventaja que tenía Techeetah y logró proclamarse campeón con 264 puntos, Techeetah acabó segundo con 262 puntos y DS Virgin tercero con 160 puntos.



24 Horas Ford; 24 horas que pueden mejorar la vida de muchas personas



Fiel a su lema “nuestra meta es la solidaridad”, Ford organizó la XVª edición de las 24 Horas Ford, una carrera de resistencia y de consumo con 116.000€ en juego a repartir entre las 12 ONG’s participantes. Como viene siendo habitual, la prueba comenzó una semana antes con la Carrera Virtual 24 Horas Ford Continental, que se disputó en el perfil oficial de Facebook de Ford España con el objetivo de no sólo establecer el orden de salida, sino que además estaban en juego los 1.000€ para la la ONG más votada, que en esta ocasión fue “APADEMA” con el nº 6 patrocinado por AS, que obtuvo 3.371 puntos, equipo que también resultó ganador de la carrera “Gas por tweets”, que repartía 3, 2 y 1 litro suplementario de gasolina a los coches con más puntos por recibir más tweets o retweets hasta media mañana del sábado. Para esta edición, Ford España eligió el Ford Fiesta 1.5 ST de 200 CV y un total de 235 litros de gasolina, así como 8 neumáticos Continental, que cada equipo tuvo que administrar durante las 24 horas, bajo la supervisión de un coordinador, que

además, se encargaba de organizar los relevos de los 10 componentes de cada equipo (embajadores, periodistas, empleados y clientes de Ford), limitados por reglamento a 50 minutos, con un máximo de 4 relevos por piloto. En esta ocasión, el Ford Fiesta nº 5 de la Fundación Elena Barraquer patrocinado por Coches/Alta Gama/Love/Cosas de Coches, no dio opciones a sus rivales y lideró prácticamente las 24 horas, en las que completó un total de 563 vueltas (23 más que el año pasado), lo que le permitió llevarse los 30.000€ del primer puesto. El segundo puesto y los 20.000€ fueron para la ONG “ENVERA” patrocinado por Autopista, que tras una gran remontada en en las últimas horas, logró acabar además en la misma vuelta del equipo ganador. La tercera posición y por tanto 10.000€ de premio fue para la ONG “ASPADIR”, patrocinada por Autofácil, que quedó a una vuelta. El 4º clasificado se llevó 9.000€, el 5º 8.000€, el 7º 6.000€ y ya el resto, hasta el 12º, se llevaron 5.000€ cada una. En definitiva, una carrera en la que todos ganan y de la que todos ganan.



24 Horas de Spa; BMW amarga la fiesta de Audi

La prueba más importante de las Blancpain Series y una de las más importantes de la categoría GT3, las 24 Horas de Spa, celebraba su 70ª edición con una inscripción de lujo: 67 equipos inscritos repartidos en 13 marcas (Aston Martin, Audi, Bentley, BMW, Jaguar, Ferrari, Honda, que entre sus filas se encontraba el eterno Riccardo Patrese, Lamborghini, Lexus, McLaren, Mercedes, Nissan y Porsche). Entre ellos, seis pilotos españoles: Alex Riberas (Audi R8 LMS nº1), Andy Soucek (Bentley Continental GT3 nº 8), Albert Costa (Lexus RC F GT3 nº 14), Lucas Ordoñez (Nissan GT-R Nismo GT3 nº 23, Miguel Molina (Ferrari 488 GT3 nº 72) y Daniel Juncadella (Mercedes-AMG GT3 nº88). Las cosas comenzaron muy bien para Audi, que iba a por su quinto título tras los logrados en 2011, 2012, 2014 y 2017 (la que más veces ha ganado esta prueba desde que en el 2011 entrase en vigor la nueva normativa GT3), que por 0,605 segundos lograba la pole con el Audi R8 LMS nº1, aunque más tarde, su tiempo de 2:18.578 fue anulado por irregularidades técnicas, por lo que la pole final fue para el Aston Martin V12 Vantage nº 62. El Bentley Continental GT3 nº 8 tuvo un gran inicio de carrera y se puso en cabeza, pero primero dañó su dirección en un incidente de carrera, que le hizo perder cinco vueltas en boxes para arreglarlo y más tarde, en otro incidente, dañó su frontal con un doblado, lo que les obligó a retirarse, tras más de 16 horas disputadas y 349 vueltas completadas, logrando al menos los puntos que se otorgan transcurridas las primeras seis horas. A mitad de carrera, el BMW M6 GT3 nº 34 del

equipo Walkenhorst Motorsport, que debutaba en la categoría Pro-Am y que había estado rodando en el grupo de cabeza, lideraba la carrera con una ligera ventaja sobre el Mercedes-AMG nº 4, posición que ya no abandonaría hasta el final de la carrera, logrando la vigésimo cuarta de BMW victoria de BMW de la mano de los pilotos Philipp Eng (AUS), Tom Blomqvist (GBR) y Christian Krognnes (NOR), que completaron un total de 511 vueltas. La segunda posición fue para otro BMW, el nº 99 del equipo Rowe Racing, que acabó a 10,4 segundos de los ganadores, mientras que Audi se tuvo que conformar con el tercer y cuarto puesto de la mano de los Audi R8 LMS nº 29 a 37,9 segundos y del nº 25 a 53,6 segundos. El mejor español fue Juncadella, que acabó sexto a 1:38.286. La victoria en la categoría Pro-Am fue para el Ferrari 488 GT3 nº 333, mientras que Lamborghini ganó en la categoría Silver Cup con el Lamborghini Huracan GT3 nº 12. Riccardo Patrese con el Honda NSX GT3 nº 30 acabó en el 32º puesto a 21 vueltas. Como suele ocurrir en esta prueba, a lo largo de las 24 horas hubo varios incidentes, que motivaron periodos de FCY y de Safety Car e incluso, la suspensión de la carrera con bandera roja en dos ocasiones: la primera debido al fuerte golpe contra las protecciones de neumáticos en Eau Rouge del Lexus RC F GT3 nº 114 pilotado por Stéphane Ortellide y, la segunda, por el accidente entre el Lamborghini Huracan GT3 nº 666 de Jurgen Krebs y el Bentley Continental GT3 nº 31 de Andy Meyrick, que obligó su traslado al hospital debido a las fracturas que sufrieron.



WRC Rallye de Finlandia; Tanak y Toyota ganan en casa

Por segundo año consecutivo, Toyota ha logrado la victoria en esta prueba, que se desarrolla muy cerca de la sede de Toyota Gazoo Racing. Si el año pasado fue Lappi, en esta ocasión ha sido el estonio Tanak, que lideró el rally desde el primer tramo, el que ha logrado la victoria, la segunda de esta temporada en su debut con Toyota. Tras la disputa el viernes de un único tramo, la segunda jornada con 10 tramos y 126,37 km cronometrados vivió un bonito duelo entre el Toyota de Tanak y el Citroën de Ostberg, que sustituirá a Meeke por lo que queda de temporada (salvo en España). Hasta en cuatro ocasiones llegaron a intercambiarse el liderato de la prueba, pero finalmente, Tanak acabó primero, con una ventaja de 5,8 segundos sobre Ostberg y de 23,1 sobre su compañero de equipo, el finlandés Latvala. Los que no tuvieron un buen día fueron Neuville y Ogier. El francés al menos lograba terminar sexto, mientras que el belga, que además se saltó un cruce y su Hyundai i20 golpeó un árbol, acabó décimo, a casi un minuto de Ogier. El sábado se disputaron dos bucles con 142,86 km repartidos en 8 tramos cronometrados, en los que Tanak no dio opciones a Ostberg y se impuso en los cinco primeros tramos, aumentando su ventaja hasta los 27 segundos, si bien, acabaría la jornada con 39 segundos sobre Ostberg, que veía como Latvala, reducía su ventaja a sólo 5,4 segundos, a falta de la última jornada del domingo de tan sólo cuatro tramos y 45,72 km cronometrados. En su lucha particular por minimizar daños y sumar el mayor número de puntos posible en la lucha por el Mundial, Neuville no pudo recuperar el tiempo perdido el viernes y se mantuvo décimo, aunque con el consuelo de ver como Ogier bajaba un puesto y terminaba le día en séptima posición. En la última jornada

no hubo sorpresas y Tanak, con 32,7 segundos de ventaja, no sólo ganaba por primera vez en Finlandia, sino que además, ganaba el Power Stage y sumaba así 5 puntos extra. Ostberg, en un emocionante duelo final aguantó al tres veces ganador de Finlandia y acabó segundo por sólo 2,8 segundos de ventaja sobre Latvala, impidiendo así el doblete de Toyota. Ogier, lograba acabar quinto, tras superar a sus compañeros de equipo M-Sport Ford, Suninen (que penalizó a propósito 20 segundos en un control) y Evans, mientras que Neuville acabó noveno, lo que sumado a los dos puntos extra que logró en el Power Stage, le permitió minimizar daños en su lucha con Ogier. Tras esta séptima prueba, no hay cambios en la clasificación y Neuville mantiene el liderato con 153 puntos, Ogier es segundo con 132 puntos y Tanak es tercer con 107 puntos. En el apartado de constructores, Hyundai con 228 puntos es primero, M-Sport Fort segundo con 202 puntos y Toyota tercera con 201 puntos

