

Agosto 2019



BENTLEY

EXP 100 GT,
el lujo del
futuro

EDITORIAL

Este verano, las previsiones de la DGT eran de 90 millones de desplazamientos (43 millones en julio y 47 millones en agosto) y coincidiendo con el inicio de la campaña especial de tráfico, la DGT nos recordó a principios de julio que en lo que llevábamos de año, 504 personas habían fallecido en siniestros de tráfico en vías interurbanas y su Director, Pere Navarro, hacia el siguiente comentario “Los siniestros son evitables y todos como sociedad tenemos una responsabilidad con los demás, de modo que los comportamientos que nosotros tenemos en la carretera tienen una incidencia directa en el resto de usuarios de la misma”. En relación al factor humano y con motivo del inicio de las vacaciones de verano, el RACE y FESIVAL (Fundación Española para la Seguridad Vial) publicaron sendos informes cuyas conclusiones son bastante preocupantes. El primero de ellos, es el Eurobarómetro Europeo de la Fatiga 2019, realizado por el RACE y la Asociación de Bebidas Refrescantes y cuenta además con el apoyo de la DGT. Según este informe, en España el 47% de los viajes de largo desplazamiento son de entre 200 y 300 km, el 22% son entre 300 y 400 Km y el 15% son de más de 500 Km, siendo la media de 356 Km. El dato preocupante está en el hecho de que el 56% de los conductores españoles no sólo no cumple la recomendación de parar a descansar cada 2 horas, sino que además, un 3,8% de los encuestados no para en ningún momento o lo hace sólo en viajes de más de 4 horas de duración, pese a que un 4,9% de los conductores en nuestro país reconoce haber tenido que detenerse a descansar o dormir al detectar síntomas graves de cansancio o somnolencia y es que, casi 600.000 conductores españoles reconocen haberse quedado casi dormidos al volante durante un desplazamiento largo. El segundo informe al que hacemos referencia, “Visión y Conducción: La salud visual de los conductores españoles y su implicación en la seguridad vial”, cuyos datos han puesto de manifiesto la importancia de una buena visión al volante y la importancia, por tanto, de realizarse una revisión de la vista, pues según este informe, el 29,5%

(unos 8 millones) de los conductores españoles presenta deficiencias en ametropía (miopía o hipermetropía) lo que dificulta que vean con nitidez señales o marcas viales, así como el cálculo correcto de distancias de seguridad, velocidad de otros vehículos y, en consecuencia, se alteran los tiempos de reacción. El 14% presenta dificultades de visión en condiciones óptimas de iluminación, porcentaje que aumenta hasta el 38% en situaciones de baja iluminación. Ante un deslumbramiento, el 44% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central y el 23,5% de los conductores presentan deficiencias en campimetría (vista lateral). Con todo ello, queda claro que pese a que mediante campañas se nos hace hincapié de la importancia de un buen mantenimiento de nuestros coches y de revisar algunos puntos clave antes de iniciar nuestro viaje de vacaciones, así como de la necesidad de renovar nuestro parque automovilístico por coches más modernos, que no sólo contaminan menos, sino que además incorporan más tecnología en materia de ayudas a la conducción y de seguridad, detrás, está el factor humano y su “falta de mantenimiento”, algo de lo que sin duda nos olvidamos a la hora de ponernos al volante y de lo que no nos deberíamos olvidar, pues el coche no dejan de ser máquinas conducida por el hombre, al menos de momento.



CONTENIDO

PRODUCTO

- 05** Bentley EXP 100 GT; bienvenidos al lujo del futuro
- 06** Lotus Evija, la revolución eléctrica de Lotus
- 07** Corvette C8 Stingray, el Corvette europeo
- 09** Renault Megane R.S Trophy-R; prestaciones en estado puro
- 10** Más tecnología para el Volkswagen Passat
- 11** El Opel Astra se actualiza para ser más eficiente
- 12** Golf GTI The Original, por los 44 años del Golf GTI
- 13** Nueva versión Waze del FIAT Panda
- 13** FIAT 500 DolceVita, un aniversario con elegancia
- 14** BMW renueva el X6, su SUV coupé
- 15** Audi Q7, ahora más tecnológico y dinámico
- 16** Renault Captur, ahora más SUV



TECNOLOGÍA

- 17** Bosch y Daimler, visto bueno para el primer aparcamiento autónomo



LIFESTYLE

17 Tag Heuer presenta el tercer reloj Monaco Edición Limitada

18 Autobello Madrid 2019



CLÁSICOS

19 50º aniversario de la entrega del primer Maserati Indy Coupé



EL PERSONAJE

20 El Personaje: Lee Lalocca



COMPETICIÓN

21 F1 GP de Gran Bretaña; aún hay esperanza para la F1

22 F1 Gp de Alemania; amarga fiesta de Mercedes

23 FE ePrix de Nueva York; Vergne hace historia

24 24 Horas de Spa, Porsche vuelve a lo más alto

25 Porsche estrena nuevo 911 RSR para defender el título

26 Audi R8 LMS GT2; el coche de competición para clientes más potente de Audi





Bentley EXP 100 GT; bienvenidos al lujo del futuro

Bentley cumple 100 años y lo hace mirando al futuro, al 2035, con el Bentley EXP 100 GT, su visión sobre cómo serán los Gran Turismo de lujo en el futuro. Fabricado en aluminio ligero y en fibra de carbono, el Bentley EXP 100 GT mide 5,8 m de largo, casi 2,4 m de ancho y, para facilitar el acceso a su interior, sus puertas miden dos metros de ancho y se abren hacia afuera y hacia arriba, todo ello con un peso de 1.900 Kg. El Bentley EXP 100 GT, que puede circular de manera autónoma, es además eléctrico y su batería con hasta cinco veces más densidad energética que una normal, tiene una autonomía de 700 Km y se puede recargar el 80% de su capacidad en sólo 15 minutos. Bentley no ha suministrado su potencia, pero sí que tiene un par motor de 1.500 Nm y sus prestaciones: aceleración de 0-100 Km/h en menos de 2,5 segundos y una velocidad máxima de 300 Km/h. Aunque de diseño futurista, el Bentley EXP 100 tiene ciertos guiños al pasado de la marca, como son los pasos de rueda posteriores o sus faros, que nos recuerdan al R-Type Continental y el Blower respectivamente, mientras que su carrocería alargada recuerda a los clásicos más célebres. Sin duda, una de las cosas más llamativas de su diseño es su parrilla retroiluminada con tecnología LED Matrix y en la parte trasera, la pantalla OLED tridimensional. Su carrocería está pintada en el color Compass que se crea utilizando un pigmento especial que refleja las tonalidades otoñales y que,

además, es respetuoso con el medio ambiente, una carrocería que además está decorado con distintos detalles en cobre y aluminio. Su interior es una mezcla entre tecnología y artesanía y en él encontramos materiales muy exclusivos, nobles y variados, todo ello con un aspecto futurista. Así, por ejemplo, encontramos madera, cuero, lana y cristal, que se combinan a la perfección con la luz; una luz que procede de su innovador techo de cristal que capturan la luz y la transfieren al habitáculo mediante puntos de fibra óptica. Sus cuatro asientos cuentan con tres configuraciones distintas en base a si se va en conducción autónoma o no, así como con sensores biométricos para adaptarse mejor a sus ocupantes. Estos sensores biométricos que también están repartidos por el habitáculo son capaces de ajustar varios parámetros como la luz, la temperatura o, incluso, el aroma para mejorar el confort según las circunstancias, gracias a su Inteligencia Artificial y al Asistente Personal situado en la consola principal en base a cinco programas: Enhance, Cocoon, Capture, Re-Live y Customise. Un último detalle: en las puertas hay pantallas OLED transparentes que muestran información sobre la conducción, pero que en el caso de que deseemos ver algún tipo de contenido de multimedia cuando circulemos de forma autónoma, se oscurecen de forma automática.



Lotus Evija, la revolución eléctrica de Lotus

Hasta ahora, Lotus nos tenía acostumbrados a lanzar al mercado actualizaciones más potentes y ligeras de sus modelos Elise, Evora y Exige, pero por fin ha presentado un nuevo modelo que supone un punto de inflexión en la marca, de ahí su nombre: Evija cuya traducción viene a ser “el primero” y no es para menos, pues se trata del primer hypercar británico completamente eléctrico, eso sí, no va a estar al alcance de cualquiera. Para empezar porque tan sólo se van a fabricar 130 unidades en homenaje a Type 130, su código de proyecto, pero sobre todo, por su precio: 1,7 millones de libras esterlinas (previa señal de 250.000€). Su precio está justificado: es el coche eléctrico más potente: 2.000 CV y un par motor de 1.700 Nm, lo que le permite superar los 320 Km/h de velocidad máxima y acelerar de 0-100 Km/h en menos de 3 segundos gracias a los cuatro motores eléctricos de que dispone, uno en cada rueda, lo que además le otorga tracción a las cuatro ruedas. Una batería de iones de litio de 70 kWh desarrollada por Williams Advanced Engineering desarrolla se encarga de suministrar la energía a los motores eléctricos con una autonomía de 400 Km según ciclo WLTP y cuya recarga al 80% en un punto de carga de 350 kW se puede realizar en sólo 12 minutos o bien en 18 minutos si quereos alcanzar el 100%, si bien, está incluso preparada para poder recargarse en un futuro en un punto de recarga de 800 kW en sólo 9 minutos. La batería está situada detrás de los asientos y, además, es visible a través de un cristal transparente. Esto mejora el reparto de pesos y permite un fácil mantenimiento y posibilita una futura sustitución por otra que mejore el rendimiento en los

circuitos. Sus 1.680 Kg pueden parecer muchos para un Lotus, sin embargo, es el más ligero de su categoría puesto que la marca ha seguido fiel a su filosofía de fabricar coches ligeros. Para ello, el Evija cuenta con un chasis monocasco de fibra de carbono, cuya parte inferior ha sido moldeada de forma que hace las veces de difusor, evitando así la necesidad de añadir más piezas. Sus llantas de magnesio de 20” delante y 21” detrás con neumáticos Pirelli Trofeo R, específicamente diseñados para este modelo y sus discos de freno carbocerámicos también contribuyen a reducir el peso del Evija. En su diseño, se ha cuidado al máximo la aerodinámica y sus numerosas tomas de aire, además de refrigerar, ayudan a conseguir el efecto Venturi y dirigen el flujo del aire generando carga aerodinámica. Cuanta además con un alerón trasero activo, con el sistema DRS y sus líneas son tan limpias, que los espejos retrovisores se han sustituido por cámaras y sus puertas, que se abren hacia arriba, carecen de tiradores. Por último, otra novedad es su sistema de iluminación desarrollado por Osram, con faros laser tanto para la luz corta, como para la larga. Su interior es igual de minimalista y en él, encontramos superficies visibles de fibra de carbono, un volante de competición del estilo de los LMP1 desde el que se pueden activar los cinco modos de conducción disponibles (Range, City, Tour, Sport y Track), los asientos son baquets de fibra de carbono con cinturones de tres puntos (opcionalmente se pueden montar otros de cuatro puntos), una instrumentación digital y, por último, una consola central flotante en forma de panal de abeja con botones táctiles. Como no, el Evija se podrá personalizar a gusto del cliente.

Corvette C8 Stingray, el Corvette europeo

Chevrolet ha dado a conocer la 8ª generación de su mítico Corvette un modelo que rompe moldes en la marca americana. Desde su origen en 1953 y hasta ahora, había tenido siempre un motor delantero, tradición que se ha roto con el C8, el primer Chevrolet Corvette de producción con un motor central. Concretamente se trata del nuevo motor LT2 V8 atmosférico 6.2L de 502 CV y 637 Nm de par motor, que va asociado a una caja de cambios automática Tremec de doble embrague y ocho velocidades con levas en el volante, lo que le permite acelerar de 0-100 Km/h en 3 segundos. Otras de las novedades de su motor es su sistema de lubricación y ventilación, pues por primera vez emplea lubricación por cárter seco y los dos nuevos modos de conducción: MyMode (configurable de forma individual) y Z Mode (el más deportivo), que se añaden a los ya tradicionales Weather, Tour, Sport y Track. No obstante y a petición del cliente, se puede equipar con el paquete opcional Z51 que incluye

modificaciones en la suspensión, frenos más grandes y eficientes o, un sistema de escape diferente. Exteriormente, lo más destacado de su diseño es la tapa de motor de cristal que deja ver su motor, un frontal más afilado con tres grandes tomas de aire, un splitter frontal, sus prominentes tomas de aire laterales, un nuevo y mayor alerón trasero, sus luces de LED traseras y por último, las dobles salidas de escape ubicadas en los extremos del coche. En su interior, se ha mejorado la calidad de los acabados de piel en lugar del plástico, está disponible en seis colores, cuenta con tres tipos diferentes de asientos (GT1, Gt2 y Competition Sport), un nuevo volante de dos brazos calefactable y de menor diámetro para ver mejor la instrumentación digital de 12", el Performance Data Recorder para grabarte en los circuitos o, pantalla central con el sistema multimedia de nueva generación, más rápido y simple, con una pantalla de mayor resolución.



AB

AUTOBELLO

2019

*“Bienvenido
al jardín
de los juguetes
para mayores”*

car REVISTA OFICIAL



Barcelona
13 de Junio
Golf Terramar (Sitges)

Madrid
3 de Julio
La Casa de Mónico

Marbella
7 de Agosto
Villa Padierna Palace Hotel

Bilbao
28 de Septiembre
Torre Loizaga

www.autobello.es +34 660 765 934



Renault Megane R.S Trophy-R; prestaciones en estado puro

Desde hace 15 años, Renault y Renault Sport comenzaron una tradición que se ha mantenido hasta ahora: fabricar versiones deportivas sobre una base de Mégane, versiones que desde hace 10 años han estado batiendo récords en Nürburgring. El último en hacerlo ha sido el nuevo Mégane R.S. TROPHY-R, del que tan sólo se fabricarán 500 unidades y que el pasado mes de abril rebajó en casi 5 segundos el récord para un tracción delantera de serie, parando el cronómetro en 07'40''100. Pese a conservar el mismo motor del Mégane R.S. Trophy, un motor 1.8 de cuatro cilindros en línea turboalimentado de 300 CV con un par motor de 400 Nm, los ingenieros de Renault Sport han logrado mejorar sus prestaciones trabajando en tres aspectos diferentes: aligerando su peso, mejorando su aerodinámica y por último, mejorando su conexión al asfalto. Para reducir su peso, tanto el capó como el difusor trasero son de carbono, sus llantas de aleación Fuji Light 19" son 2 Kg más ligeras cada una, la línea de escape Akrapovič de titanio es 6 Kg más ligera, el tren trasero es 38 K más ligero y, opcionalmente, se puede rebajar 2 Kg sustituyendo los faros R.S. Vision por unas tomas de aire. En su interior también se ha logrado rebajar el peso gracias a unos baquets monocasco Sabelt de material compuesto, la eliminación de los asientos traseros, unos cristales más finos, la eliminación del limpiaparabrisas de la luneta y por la sustitución de la pantalla multimedia de 8,7" por otra de 7". Todas estas modificaciones han permitido reducir 130 Kg su peso, dejando su peso en 1306 Kg, lo que le permite tener una relación peso/potencia de 4,35 kg/CV.

En el apartado aerodinámico, el Megane R.S Trophy-R cuenta con nuevo capó con toma NACA que optimiza la refrigeración del compartimiento del motor (opcionalmente se puede equipar con una toma de aire dinámica situada en el lado izquierdo). Debajo del paragolpes delantero, una lámina inferior adicional permite ofrecer un mejor balance aerodinámico entre la parte delantera y la parte trasera, mientras que los carenados bajo el paragolpes delantero y bajo el chasis alisan los flujos de aire para optimizar la alimentación del difusor trasero de carbono. Por último, para mejorar su paso por curva y su unión con el asfalto, cuenta con un chasis específico con geometría propia y un diferencial mecánico Torsen®, la caída negativa del tren delantero es 1º mayor, mientras que el tren trasero aligerado en H es específico y dispone también de una geometría adaptada, los amortiguadores son de la marca Öhlins, regulables en altura de carrocería y en compresión/expansión para los delanteros y regulables en compresión/expansión con posibilidad de reglaje de la altura de la carrocería en los traseros. Está equipado de serie con neumáticos Bridgestone Potenza S007 desarrollados específicamente para Renault Sport y sus frenos de serie son los mismos que los del Mégane R.S. Trophy, pero con pinzas Brembo de 4 pistones de 42mm en lugar de 40mm y opcionalmente se puede equipar con frenos delanteros de carbono-cerámica de 390 mm con pinzas Brembo Gold de cuatro pistones (pistones superiores de 44 mm, pistones inferiores de 40 mm de diámetro).



Más tecnología para el Volkswagen Passat

El Volkswagen Passat, el segundo Volkswagen más vendido de la historia con más de 30 millones de unidades vendidas, estrena una actualización de la octava generación, en el mercado desde mediados de 2014, una actualización que llegará el próximo otoño y que afecta a la gama de motores, al equipamiento y a su diseño. En el apartado de motorizaciones, el Passat estrena un nuevo motor diésel 2.0 TDI de 150 CV que se suma a los ya existentes de 120 CV, 190 CV y 240 CV, mientras que en gasolina, está disponible en tres motores TSI de 150 CV, 190 CV y 272 CV. Todos los motores TSI están equipados con un filtro de partículas de gasolina, mientras que los motores TDI están equipados con un filtro de partículas diésel y un catalizador SCR. La oferta se complementa con la nueva versión "Passat GTE" híbrida enchufable que cuenta con una batería de 13 kWh (un 31% más que la versión anterior), lo que le permite tener una autonomía en modo eléctrico de 56 km WLTP o 70 KM según NEDC, es decir, 20 km más que su predecesor, lo que no ha cambiado es su motor de gasolina 1.4 TSI de 156 CV y otro eléctrico de 116 CV, con lo que su potencia total es de 218 CV (160 kW). En lo referente al equipamiento, además de estar disponible en 4 acabados diferentes: "Passat", "Business", "Executive" y como tope de gama, la "R-Line" más la versión "Alltrack" con tracción total, el nuevo Passat ha mejorado los sistemas de asistencia y ayuda a la conducción, agrupados ahora bajo la denominación IQ.DRIVE que gracias al "Travel

Assist", le permitirá ser el primer modelo de la marca con un nivel dos de conducción autónoma a prácticamente cualquier velocidad (de 0 a 210 km/h o, de 30 a 210 km/h con cambio manual), es decir, es capaz de mantener velocidad y distancia con otros vehículos, intervenir en la dirección para seguir el carril por el que circulemos e incluso realizar maniobras evasivas y detener el coche cuando el conductor deja de sujetar el volante capacitivo sensible al tacto del conductor durante más de diez segundos. En materia de conectividad, cuenta con la tercera generación del sistema modular de infotainment MIB3 compatible con Apple CarPlay. Además, éste puede ofrecer información en tiempo real gracias a 'Volkswagen We' y a los servicios móviles online integrados de 'We Connect', 'We Connect Plus' y 'We Connect Fleet', así como 'We Park' y 'We Deliver', algunas funciones se pueden manejar mediante un sistema de reconocimiento de voz y por último, los smartphones compatibles de Samsung se podrán utilizar por primera vez como una llave móvil para abrir y arrancar el Passat. Por último, las novedades en su diseño las encontramos en los nuevos parachoques delantero y trasero, la nueva parrilla del radiador, la inscripción "Passat", que ahora está en el centro de la parte trasera, sus nuevos faros matriciales LED IQ.LIGHT LED heredados del Touareg, los nuevos colores "Azul eléctrico", "Verde botella" y "Dorado Niquel" y, en sus llantas de aleación de 17, 18 y 19 pulgadas.



El Opel Astra se actualiza para ser más eficiente

El Opel Astra estrena una actualización de su quinta generación con nuevos motores más eficientes, más tecnología y con una aerodinámica mejorada. Así, en el apartado mecánico, estrena nuevos motores que se caracterizan por un menor consumo y unas emisiones más bajas tanto en su oferta de motores de gasolina formada por tres motores de tres cilindros 1.2 de 110, 130 y 145 CV, asociados a una caja de cambios manual de seis velocidades y un motor 1.4 de 145 CV asociado a un cambio de marchas automático, como en los dos diésel 1.5 de 105 CV asociado a un cambio manual de 6 velocidades y de 122 CV disponible también con cambio automático de 9 velocidades. Pero también se ha mejorado su confort gracias a unos nuevos amortiguadores que, opcionalmente son más rígidos con el chasis Sport, que además cuenta con una dirección más directa y una suspensión trasera con paralelogramo de Watts. Su mejorada aerodinámica es otro factor que influye en la reducción de consumo gracias a su meticuloso desarrollo en el túnel de viento, lo que ha permitido que el Sports Tourer, con un Cx de 0,25, sea uno de los familiares con coeficiente de penetración aerodinámica más bajo del mundo y que, la carrocería de cinco puertas lidere el segmento de los hatchback con un Cx de 0,26. Esta mejora aerodinámica se debe a la tapa de encapsulamiento del motor, a los deflectores de los brazos de la suspensión trasera y a la parrilla completamente activa que abre o cierra sus paneles en función de las circunstancias. Por último, en

el apartado tecnológico, ofrece una gama de tecnologías y sistemas de asistencia de vanguardia como son la iluminación adaptativa matricial IntelliLux LED, el control de crucero adaptativo, la indicación de distancia del vehículo que nos precede, la alerta de colisión frontal con función frenado automático de emergencia, el lector de señales de tráfico y la asistencia de mantenimiento de carril. Opcionalmente, se puede equipar con una nueva cámara frontal más pequeña pero más potente, que, además de reconocer los vehículos, reconoce también a los peatones, mientras que el lector de señales de tráfico ahora puede procesar un mayor número de señales y mostrarlas como símbolos en la pantalla. Por su parte, la cámara trasera, disponible junto con el nuevo sistema de información y entretenimiento Multimedia Navi Pro, es también más potente y la imagen es más clara y precisa, con contrastes más visibles en la oscuridad. En materia de conectividad, los sistemas Multimedia Radio, Multimedia Navi y Multimedia Navi Pro son compatibles con Apple CarPlay y Android Auto. El tope de gama, el Multimedia Navi Pro es el mismo que el del Opel Insignia y cuenta con una pantalla táctil a color de 8" que reconoce comandos de voz. Opcionalmente y como novedad para la marca, se puede equipar también con una instrumentación digital y también como novedad, se puede incorporar el sistema de llamadas de emergencia E-Call y opcionalmente, se puede solicitar un cargador inalámbrico para los smartphones que iría en la consola central.



Golf GTI The Original, por los 44 años del Golf GTI

Han pasado ya 44 años desde que el Golf GTI saliese al mercado, un modelo que se ha convertido en un clásico y sobre todo, en un mito. Con motivo de este aniversario, Volkswagen lanza al mercado el Golf GTI The Original, una edición especial limitada a sólo 44 unidades que retoma los aspectos más clásicos del GTI de primera generación, eso sí, modernizándolos y adaptándolos a las exigencias de nuestro tiempo. Para esta edición, Volkswagen se ha basado en el acabado Performance de la última generación del Golf e incorpora muchos de los elementos característicos de la familia GTI, como las distintivas franjas rojas de la parrilla del radiador. Además, su equipamiento y configuración incluyen numerosos guiños y referencias al Golf GTI original, como las llantas BBS en 19", el spoiler trasero y los retrovisores en color negro brillante, la decoración lateral con dos franjas

negras y el logotipo "The Original", las alfombrillas interiores con ribeteado rojo y una placa identificativa con la numeración de cada una de las unidades. Sus tres puertas y su carrocería de color Blanco Puro o Rojo Tornado homenajean el aspecto clásico de la versión de 1976, el año que vio nacer a la primera generación de un coche legendario. El Golf GTI The Original cuenta además con numerosas opciones de equipamiento, como por ejemplo, el techo solar panorámico, el sistema de sonido "DYNAUDIO Excite", la cámara de visión trasera "Rear View", los faros delanteros LED High con Dynamic Light Assist, faros delanteros antiniebla y el paquete de conducción semiautónoma, con función de identificación de señales de tráfico y asistente de mantenimiento de carril Lane Assist.

Nueva versión Waze del FIAT Panda



Tras el éxito obtenido por la primera versión del Panda Waze hace un año, especialmente entre los jóvenes, FIAT lanza la nueva edición Waze, que exteriormente se caracteriza por su emblema "Waze" en los guardabarros delanteros, una carrocería que por primera vez está disponible en color bitono, con un techo negro que se puede combinar con 6 colores (Blanco Gelato, Azul Giotto, Amarillo Sole, Gris Moda, Rojo Amore y Gris metalizado Colosseo), nuevos detalles en negro brillante en la placa protectora, las manillas de las puertas y las tapas de los retrovisores y por sus llantas bitono

de 15". En su interior, sus asientos negros se combinan con costuras en blanco y verde para darle un look más juvenil. La gama en España se ofrece con el motor de gasolina 1.2 de 69 CV con caja de cambios manual y tracción delantera. Una de sus principales novedades está en materia de conectividad, pues ahora Waze, la aplicación de navegación gratuita que informa sobre el estado de la carretera en tiempo real se integra en la aplicación "Panda U-Connect", la aplicación que permite usar el teléfono como una extensión del automóvil, interactuando directamente con la pantalla del dispositivo



FIAT 500 DolceVita, un aniversario con elegancia

FIAT celebra el aniversario del mítico FIAT 500, su modelo más icónico, que contribuyó a la motorización de Europa en los años cincuenta. Para celebrarlo, la marca lanza al mercado una nueva edición especial del FIAT 500, el 500 DolceVita, disponible en las versiones berlina y cabrio, ambas con un motor 1.2 de 69 CV con cambio manual o automático Dualogic. Su carrocería exterior de color "Blanco Gelato" está realzada por una línea roja, blanca y roja dibujada alrededor de la cintura del vehículo. La elegancia se reafirma con el logo cromado "DolceVita" en cursiva en la parte trasera que complementa perfectamente la moldura cromada del capó, las carcasas cromadas de los retrovisores y la moldura lateral con la etiqueta "500". El look se completa con elegantes llantas de aleación blancas de 16" con acabado diamantado y



techo de cristal Skydome en la versión berlina. Por su parte, la versión cabrio primera vez en la historia del modelo, está equipado con una capota de rayas horizontales blancas y azules con el logo rojo "500" bordado que se inspira en las tumbonas y sombrillas de la Riviera italiana de los años sesenta. La misma elegancia sofisticada que le hace un guiño al mundo de la navegación a vela caracteriza los interiores del 500 DolceVita, que cuenta con un salpicadero de madera y su línea de cintura en contraste. El habitáculo se hace aún más exclusivo con los nuevos asientos de piel Frau en color marfil con logo 500 bordado, ribetes rojos y parte central inspirada en el mimbre, mientras que la gama de colores marfil también se utiliza en los bordes de las alfombrillas.





BMW renueva el X6, su SUV coupé

A finales de año saldrá al mercado la tercera generación del BMW X6, modelo con el que BMW dio origen a la nueva categoría de los SUV Coupé. En comparación con la anterior generación, la nueva ha crecido en todas sus dimensiones salvo su altura, que es 6mm más baja y ahora, el nuevo X6 es 26mm más largo, 15mm más ancho y su batalla es 42mm mayor. Además de sus nuevas dimensiones, el nuevo X6 se diferencia por su nueva parrilla que siguiendo la tendencia de la marca, es más grande y como novedad, de manera opcional, se puede iluminar al abrir o cerrar el coche, manualmente por el conductor o, mientras se conduce. Otra novedad son sus faros BMW Laserlight con LEDs adaptativos con 500m de alcance. De serie viene con llantas de 19" que opcionalmente se pueden sustituir por otras de 20" o de 22" (las versiones X6 M50i y M50d viene de serie con llantas de 21") y desde su lanzamiento estarán disponibles los acabados xLine y M Sport, que le dan un aspecto más robusto o deportivo respectivamente. En su interior, los asientos deportivos de serie tienen regulación eléctrica y están calefactados, mientras que opcionalmente, los asientos multifunción incluyen ventilación y masaje para el conductor y el acompañante, unos asientos que de serie viene tapizados en cuero Vernasca y opcionalmente en BMW Individual Merino. El nuevo X6 ofrece una mayor versatilidad, gracias al esquema 40:20:40 de plegado de los respaldos traseros, que permite pasar de los 580 L a los 1.530L la capacidad del maletero. Su salpicadero cuenta con el BMW Live Cockpit Professional que incluye un una instrumentación digital y un Control Display o pantalla multimedia, ambos de 12,3" y de serie viene con el BMW Intelligent Personal Assistant, cuyas funciones y capacidades se ampliarán constantemente con las actualizaciones

regulares mediante un smartphone o por la función de Remote Software Upgrade. Desde su lanzamiento estará disponible en dos motores gasolina y en dos diésel, todas ellas con cambio Steptronic de ocho velocidades y a tracción total BMW xDrive. En gasolina, se puede elegir entre el xDrive40i, con un motor 3.0 y seis cilindros de 340 CV o el BMW X6 M50i con un motor V8 de 4.4 litros de 530 CV, mientras que en diésel, están el xDrive30d, de 265 CV y el M50d de 400 CV, ambos con el mismo motor, un 3.0 litros y seis cilindros. Las versiones M Sport vienen además con un diferencial M trasero con control electrónico, que se puede equipar a las otras versiones con el paquete opcional xOffroad que permite elegir entre cuatro modos: nieve, tierra, gravilla y rocas. De serie su suspensión cuenta con el control dinámico de los amortiguadores (Dynamic Damper Control) y opcionalmente se puede equipar con la suspensión Adaptive M Professional, con estabilización activa del balanceo y la suspensión neumática de dos ejes que permite variar la altura del coche en hasta 80mm (de serie con el paquete xOffroad). Obviamente el nuevo X6 cuenta con una amplia selección de sistemas de asistencia a la conducción, de serie u opcionales, entre los que destacan el Control de Crucero Activo con función de frenado y la Advertencia de Colisión y Peatones con función de Frenado en Ciudad o, el Driving Assistant Professional, que incluye el Asistente de Dirección y de control de carril con ayuda en atascos, el Asistente de Mantenimiento de Carril con protección activa de colisión lateral, la Alerta de Colisión Trasera o, el Asistente de Marcha Atrás que ayuda al conductor al salir de plazas de estacionamiento y maniobrar en espacios reducidos, lo que representa otro paso en el camino hacia la conducción autónoma.



Audi Q7, ahora más tecnológico y dinámico

Audi ha llevado a cabo una actualización de la actual generación del Q7 que no sólo se limitan a cambios estéticos tanto exteriores como en su interior, sino que además, le ha añadido más tecnología, una variante híbrida enchufable y sus motores incorporan a tecnología Mild Hybrid. Su carrocería ha crecido 11 mm y ahora mide 5.063 mm de largo y su exterior incorpora el lenguaje de diseño actual de Audi, como es la parrilla Singleframe octogonal, con seis barras verticales cromadas, que opcionalmente se puede equipar con faros HD Matrix LED con iluminación láser y, en la parte trasera, una llamativa banda cromada une los estilizados grupos ópticos traseros. Por último, el acabado S Line incluye de serie un blade en el paragolpes delantero, llantas de 20" y un protector de bajos más deportivo en la parte trasera. Su habitáculo sigue estando disponible en 5 ó 7 plazas, cuenta con una serie de compartimentos portaobjetos, un nuevo espacio en el salpicadero, así como una alta capacidad de carga (entre 865 y 2.050 litros en la versión 5 plazas) y además, el portón trasero es eléctrico. Opcionalmente, está disponible una versión plus de la segunda fila, que permite a cada asiento desplazarse longitudinalmente de forma individual, además de poder ajustar también la inclinación de cada respaldo, mientras que la tercera fila se puede equipar opcionalmente con función eléctrica de plegado. Opcionalmente también, está disponible el Audi virtual cockpit, el head-up display, el paquete de iluminación ambiental de contorno, climatizador automático de cuatro zonas, el sistema de audio Bang & Olufsen 3D

Advanced Sound System, el paquete air quality con fragancias e ionizador o los asientos de confort con numerosas posibilidades de ajuste, así como los asientos deportivos S, ambos disponibles con funciones de climatización y masaje. En el apartado mecánico todos sus motores incorporan de serie la tecnología Mild Hybrid de 48 voltios que reduce el consumo y las emisiones, cambio automático tiptronic de ocho velocidades y tracción total quattro. Para su lanzamiento en septiembre estará disponible en dos versiones diésel TDI de 231 CV y de 286 CV. Posteriormente saldrá la versión de gasolina TFSI de 340 CV así como una híbrida enchufable. Para mejorar su comportamiento en carretera, opcionalmente se puede equipar con estabilización activa antibalanceo, así como con la dirección integral a las cuatro ruedas. En lo que ayuda a la conducción se refiere, incluye el Audi adaptive cruise assist, que combina las funciones de control de crucero adaptativo, el asistente de conducción en atascos y el active lane assist, que además, en combinación con el efficiency assist, frena y acelera el vehículo anticipándose a las condiciones del tráfico, mientras que el Audi emergency assist detiene el Q7 e inicia las medidas necesarias de protección si detecta que el conductor está inactivo. Por último, en el apartado tecnológico, el MMI Navegación plus incluye un punto Wi-Fi, sistema de control por voz, la amplia gama de servicios de Audi connect, navegación con Google Earth, el servicio de voz Alexa de Amazon y el servicio Car-to-X de información de semáforos.

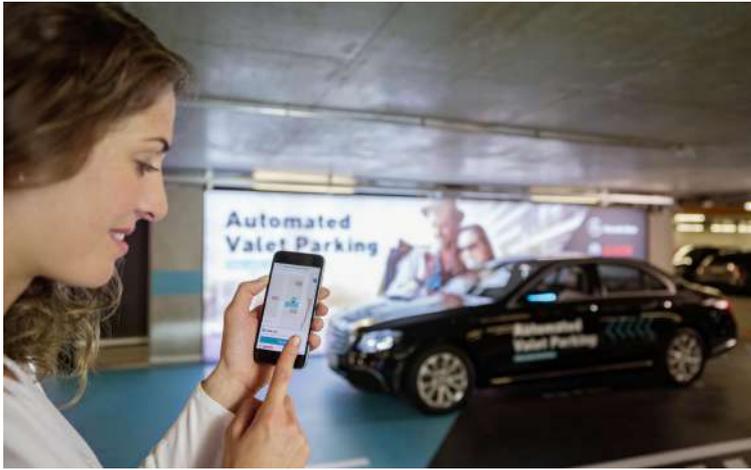


Renault Captur, ahora más SUV

Fabricado en España, el Renault Captur ha sido todo un éxito desde su lanzamiento al mercado en el 2013, con 1,2 millones de unidades vendidas en todo el mundo. Ahora, dentro del plan estratégico "Drive the Future" (2017-2022) del Grupo Renault, el Captur se reinventa, reforzando su ADN de SUV. Para empezar, el nuevo Captur es más grande, concretamente 11 cm más largo (4,23m) y su batalla 2 cm más larga (2,63m), un aumento del que se beneficia su maletero, cuya capacidad es ahora de 536L, 81L más que la anterior generación. Su aspecto SUV viene reforzado por sus protecciones delanteras y traseras, sus taloneras negras, sus pasos de rueda que dan cabida a unas llantas de 18" y por las barras de techo laterales. Además, el nuevo Captur incorpora nuevos faros full LED delante, mientras que los traseros, en forma de C, son más finos que en modelo anterior. Uno de sus puntos fuertes es la personalización a gusto de cada cliente, no en vano, en el momento de su lanzamiento, el nuevo Captur estará disponible con 90 combinaciones de personalización exterior, entre ellas, el color de los espejos y de las protecciones o el techo, que además de estar disponible en 4 colores, puede ser solar semi panorámico acristalado. Sin embargo, donde más ha cambiado el Captur es en su interior que al igual que el nuevo Clio, ha dado un salto adelante en materia de calidad y de confort. Como novedad, ahora cuenta con un cuadro de instrumentos digital de 7" ó 10,2"; una pantalla multimedia flotante vertical de 7" ó 9,3"; un volante más elegante y más fino y que además incorpora nuevos mandos, más completos y retroiluminados, así como las levas del cambio para las versiones equipadas con cambio EDC o, el retrovisor interior sin marco, el freno de aparcamiento automático, el reposabrazos central con dos tomas USB y una toma de 12 V para los pasajeros traseros. En cuanto a sus motorizaciones, cuenta con una renovada y

amplia gama de motores tanto en gasolina como en diésel. En gasolina, estará disponible en tres versiones: TCe 100, un motor de tres cilindros turbo 1.0 de 100 CV y un par motor de 160 Nm, que va asociado a un cambio manual de cinco marchas, que estará adaptado a GLP. La segunda opción es el TCe 130 FAP, un motor 1.3 de 130 CV y 240 Nm de par motor, asociado a un cambio manual de 6 velocidades o, a uno automático de doble embrague de 7 velocidades. Por último, la versión TCe 155, el mismo motor 1.3 TCe, pero con 155 CV y un par motor de 270 Nm, asociado a un cambio automático de doble embrague de 7 velocidades. En diésel, sólo estará disponible con el motor 1.5 Blue dCi, pero en dos versiones: 95 CV y cambio manual de seis marchas y 115 CV con caja manual de 6 velocidades o automática de doble embrague de 7 relaciones. Además, a partir de 2020 estará disponible la versión E-TECH Plug-in, un híbrido enchufable equipado con un motor 1.6 de gasolina, dos motores eléctricos y una batería de 9,8 kWh, todo ello, con una autonomía de 45 Km y una velocidad máxima de 135 km/h circulando únicamente con electricidad. En lo que a ayudas a la conducción se refiere, el EASY DRIVE las divide en tres categorías: Conducción, Seguridad y Parking. En la primera categoría destaca el "Highway & Traffic Jam Companion", un asistente para embotellamientos de tráfico y conducción en autopista; en la segunda, la frenada activa de emergencia con detección de ciclistas y peatones, la alerta de ángulo muerto, el reconocimiento de señales y la alerta de cambio involuntario de carril; y, por último, en lo que a Parking se refiere, cuenta con la cámara 360º, el Easy Park Assist, cámara de marcha atrás y la alerta de tráfico cruzado. En lo que a conectividad se refiere, se conecta mediante el Renault EASY CONNECT y con el sistema multimedia Renault EASY LINK compatible con Apple Car Play y Android Auto.

Bosch y Daimler, visto bueno para el primer aparcamiento autónomo



Bosch y Daimler comenzaron a desarrollar un aparcamiento sin conductor completamente automatizado en 2015 y, en el verano de 2017 su solución piloto de aparcamiento automatizado con y sin conductores al volante en el aparcamiento del Museo Mercedes-Benz en Stuttgart se presentó al público. A partir de 2018, los visitantes del museo podían utilizar el servicio de aparcamiento acompañados por personal de seguridad capacitado y compartir su experiencia. Ahora, las dos marcas han logrado algo más: el permiso de las autoridades pertinentes en Baden-Württemberg para su sistema de estacionamiento automatizado del aparcamiento

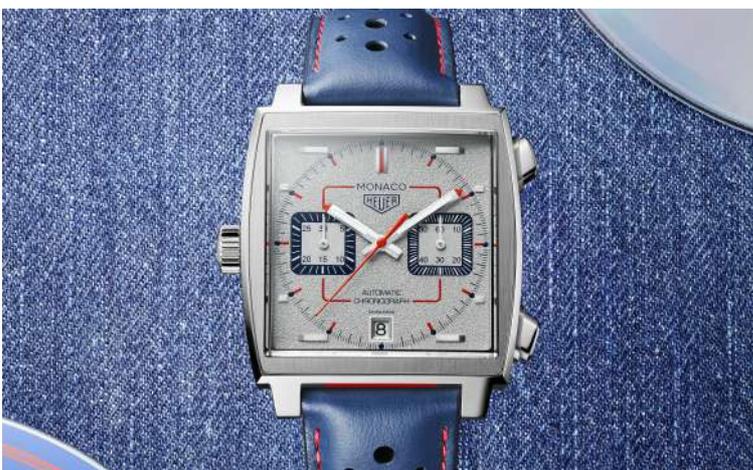
del Museo Mercedes-Benz en Stuttgart, convirtiéndose así en el primer aparcamiento automatizado de nivel 4 en el que Bosch suministra la infraestructura y Daimler la tecnología de vehículos. Su funcionamiento se basa en la interacción entre la infraestructura inteligente del garaje de aparcamiento suministrada por Bosch y la tecnología automotriz de Mercedes-Benz, de tal manera que mediante una aplicación en el Smartphone, el coche se dirige de manera autónoma hasta una plaza libre de aparcamiento y posteriormente vuelve de forma completamente independiente al lugar de entrega.



Tag Heuer presenta el tercer reloj Monaco Edición Limitada

La primera de cinco ediciones limitadas que conmemoran el 50º aniversario del Monaco conmemora el estilo de 1969 a 1979, la segunda edición limitada hace alusión al periodo de 1979 a 1989 y ahora se acaba de presentar la tercera edición limitada a 169 unidades, que está inspirada en los temas, estilos y tendencias de los años '90. Con una sutil estética industrial, que refleja a la perfección el sencillo estilo urbano característico de esta icónica década, este modelo de coleccionista presenta una combinación de tonos azules y plateados con elementos en rojo que aportan dinamismo. La

forma cuadrada del cronógrafo de acero inoxidable alberga una esfera gris con efecto granulado chapada en rodio, en la que destacan dos subesferas con contadores azules tratados con chorro de arena. El realce y el escudo Heuer son azules, reservándose el color rojo para los índices y el segundero central. El azul del escudo Heuer y de las escalas de los contadores de minutos y segundos crean un atrevido contraste con los toques rojos de las agujas, índices y la forma geométrica situada en el centro de la esfera. El mismo esquema cromático se repite en la correa de piel de becerro perforada con pespunte rojo. Al igual que en el modelo original, los pulsadores se encuentran en el lado derecho de la caja mientras que la corona se sitúa a la izquierda, una característica poco convencional que ha caracterizado al modelo Monaco durante los últimos 50 años. El escudo "Monaco Heuer" está grabado en el fondo de caja, así como las inscripciones "1989-1999" y "One of 169". Con un diseño inspirado en el modelo original, el fondo de caja de acero inoxidable también presenta motivos decorativos verticales y circulares cepillados y pulidos. La caja alberga el prestigioso Calibre 11, una versión moderna del movimiento de cronógrafo con cuerda automática que hizo su debut en el interior del modelo Monaco original de 1969.



Autobello Madrid 2019

Tras la VIª edición de Autobello Barcelona, Madrid celebró la XIIª edición de Autobello Madrid, edición que regresó a La Casa de Mónico. Para ir calentando ambiente, Autobello y la revista Car pasearon por Madrid una réplica del mítico Porsche 917 pilotado por Steve McQueen en la película "Le Mans" aprovechando a moratoria de las multas en Madrid Central. Este año, Autobello rendía homenaje a Stirling Moss, sustituyendo el tradicional colgante con la imagen de San Cristóbal que entra a los asistentes, por otro con una reproducción del volante del monoplaza Lotus Climax que el propio Stirling Moss deformó con su cabeza a causa de su accidente en Goodwood, en 1962. Como viene siendo habitual en Autobello se juntó lo mejor de las marcas más lujosas en una mezcla de joyas clásicas y los más modernos deportivos que estuvieron expuestos en la "pradera" de La Casa de Mónico, algunos de los cuales participaron además en el tradicional Concurso de Elegancia. Un concurso por el que también desfilaron algunas motos,

perros y hasta un tanque con Emilio Olivares, ideólogo de Autobello. Paralelamente al Concurso de Elegancia sobre ruedas, hubo otro destinado a los relojes, pues los relojes y los coches han formado parte del ADN de Autobello desde sus orígenes. Al margen del Concurso de Elegancia y de la exposición de tanta joya automovilística, los asistentes pudieron disfrutar de una "zona comercial" en las que además de poder comprar o informarse de sus productos, tuvieron el placer de degustar de una amplia, y exquisita oferta gastronómica, ver de cerca aves de cetrería y el "SELLA", un vanguardista automóvil diseñado por alumnos del Grado en Diseño de Producto de ESNE o incluso hacerse una foto con "Lauda y Hunt". Finalizada la cena, tuvo lugar la entrega de premios y un concierto de Los Secretos. Marbella (7 de agosto) y Bilbao (28 de septiembre) pondrán fin a Autobello 2019, un evento por el que se estiman que pasarán en total este año 3.000 VIPs y más de 1.000 coches.





50º aniversario de la entrega del primer Maserati Indy Coupé

Ante la demanda de los clientes de Maserati de un vehículo cómodo, habitable y con carácter deportivo, Maserati decidió desarrollar un nuevo modelo que dio lugar al proyecto AM116 (Alfieri Maserati 116). El diseño se le confió a Carrozzeria Vignale con el objetivo de que desarrollase un coupé de cuatro plazas que ofreciera confort, altas prestaciones y un diseño innovador. El resultado final del proyecto fue el Indy, bautizado así en honor a las victorias del Maserati 8CTF en las 500 Millas de Indianápolis en los años 1939 y 1940. El modelo se presentó por primera vez al público en el Salón de Turín de 1968, en el stand de Carrozzeria Vignale y un año más tarde lo hizo oficialmente en el Salón de Ginebra en el stand de Maserati. La primera unidad salió de la histórica sede Maserati situada en viale Ciro Menotti 322 en Módena en julio de 1969. Se trataba de un Indy de color "Oro metallizzato" con interiores en piel marrón que se envió al por entonces importador de Maserati "Martinelli y Sonvico" en Chiasso (Suiza) donde le fue entregado a su comprador. El nuevo Indy se caracterizaba por sus grandes superficies acristaladas que le dotaban de una gran visibilidad, evitando además ángulos muertos, dotándole además de una extraordinaria aerodinámica. Contaba además con numerosos detalles que destacaban su carácter deportivo, como los faros escamoteables,

verdaderos iconos deportivos de la época que caracterizaban al frontal junto a las tomas de aire situadas por debajo del sutil parachoques. Otro elemento particular era la línea de la cola truncada, que representaba el particular mimo realizado por el estudio de la eficiencia aerodinámica. Durante el primer periodo de producción, el motor era un ocho cilindros en V de 4136 cm³ que asociado a una caja de cambios manual de cinco velocidades (bajo pedido estaba disponible un cambio automático), que desarrollaba 290 CV y alcanzaba una velocidad máxima de 250 Km/h. A partir de 1970 estuvo disponible también con un motor de ocho cilindros en V de 4719 cm³ de 290 CV, cuya **velocidad** máxima pasaba a ser de 280 Km/h. Un año más tarde se añadió una tercera mecánica, un motor de 4930 cm³ con una potencia de 300 CV, que desde el 1973 pasó a ser el único disponible. El Maserati Indy disponía de un gran equipamiento de serie que incluía, entre otros, asientos de piel, antirrobo automático, volante regulable, luneta térmica, ventanillas con regulación eléctrica y oscurecidas, asientos delanteras reclinables y con reposacabezas y faros de yodo. A todo lo anterior, se añadió a partir de 1973 el aire acondicionado. Opcionalmente estaba disponible el cambio automático, dirección asistida y autoradio. En total, entre 1969 al 1975 se fabricaron en la planta de Módena un total de 1.102 de unidades el Indy.



El personaje: Lee Lalocca

A lo largo de la historia del automóvil, hay varios modelos que han marcado un antes y un después, pero pocos se han perdurado en el tiempo hasta nuestros días como el Ford Mustang, modelo que nació a principios de los '60 de la mano de Lido Anthony Lacocca, más conocido como Lee Lalocca ante el éxito de los coches europeos y la caída de las ventas del Ford Thunderbird y la demanda del mercado americano que buscaba un deportivo económico. El proyecto finalmente vio la luz el 16 de abril de 1964, en el Salón del Automóvil de Nueva York y su éxito superó todas las expectativas de Ford, con 417.00 unidades vendidas en su primer año, alcanzando el 1.000.000 de unidades en sólo 2 años. Hoy en día el Mustang va ya por su sexta generación y el año pasado fue el coupé deportivo más vendido del mundo por cuarto año consecutivo y este año, por su 55º aniversario sale a la venta en Europa la edición especial Ford Mustang55 V8 de 5.0 litros. Hijo de inmigrantes italianos, Lalocca llegó a EE.UU. en la década de los '20, se graduó en ingeniería industrial en la Universidad de Princeton y comenzó a trabajar en Ford como ingeniero en el verano de 1946, aunque pronto pasó al departamento de ventas en el área de Filadelfia. Su original

campana de 1956 "56 para '56" para el Ford 56 por la que ofrecía un plan de pagos de 56\$ al mes durante tres años con una entrada del 20 %. fue todo un éxito en ventas, lo que le valió para ser nombrado en 1960 Vicepresidente de Ford, etapa en la que día origen al desarrollo del concepto del Mustang. En 1970 fue nombrado Presidente de la compañía pero 8 años más tarde fue despedido por Henry Ford II por sus múltiples desavenencias. John Riccardo, el entonces presidente de Chrysler no lo dejó escapar y lo fichó para sacar a la marca de la bancarrota. Para ello, Lalocca logró un préstamo del Congreso de 1,2 millones de dólares y entre otras medidas, lanzó al mercado una gama de nuevos modelos, entre ellos, el primer monovolumen que salió al mercado: el Voyager. Lalocca logró finalmente no sólo reflotar la compañía, sino que además, devolvió el préstamo antes de tiempo. En 1992 se jubiló, aunque siguió perteneciendo al comité ejecutivo de Chrysler. Desgraciadamente, Lee Lalocca, uno de los empresarios del mundo de la automoción más importantes de toda la historia, nos dejó el pasado 2 de julio a la edad de 94 años. DEP.



F1 GP de Gran Bretaña; aún hay esperanza para la F1

El Gran Premio de Gran Bretaña devolvió la esperanza a los aficionados la F1, cansados de ver carreras aburridas sin acción en la pista y, por fin se pudo disfrutar en la pista de bonitas luchas que nos recordaron a otras épocas en las que los protagonistas eran los pilotos y no las decisiones de los deportivos. Bottas se encargó de echar un jarro de agua fría a los aficionados británicos y por sólo 0.006 segundos lograba su cuarta pole de la temporada, mientras que Leclerc era tercero, por delante de los dos Red Bull y de Vettel. Un decepcionado Sainz se tenía que conformar con el 12º puesto (más incluso viendo a su compañero Norris 8º) debido a un error en el reglaje del alerón delantero. La parrilla dejó la incógnita de saber si Hamilton iba a estar dispuesto a atacar a Bottas o, si por el contrario, se iba a conformar con el segundo puesto así como si Leclerc podría o no vengarse de lo sucedido en Austria, dudas que se despejaron nada más pagarse el semáforo, con las primeras 14 antológicas vueltas. Por un lado, Bottas se defendía de los ataques de Hamilton y por detrás, Leclerc había aprendido la lección de Austria, hacía lo mismo con Verstappen, un duelo que continuó incluso en el pitlane, donde Verstappen logró salir por delante del Ferrari. El duelo volvió en seguida, pues Leclerc recuperó enseguida su posición debido a un error de Verstappen fruto de sus neumáticos fríos. En la 20ª vuelta, la salida de Giovinazzi provocó la salida del Safety Car, dando un vuelco a la carrera: Hamilton optaba por parar, mientras que Bottas no. Vettel y Sainz eran también los grandes beneficiados de hacer su parada con el Safety Car, el alemán salía tercero y Sainz mantenía la sexta posición. En la

reanudación, un enfado Leclerc que no entendía cómo había perdido tres puestos y pasaba a estar detrás de los dos Red Bull, nos dejaba un espectacular adelantamiento a Gasly. La parada de Bottas, dejaba a Hamilton liderando la carrera, mientras que Verstappen lograba adelantar a Vettel a falta de 15 vueltas para el final, pero el alemán cometió un error al intentar devolverle el adelantamiento y se lo llevó por delante, si bien ambos pudieron continuar, lo que dejó a Leclerc tercero. La superioridad de Hamilton fue tal, que se permitió el lujo de marcar la vuelta rápida en la última vuelta, logrando la victoria, la sexta en Silverstone (el piloto con más victorias en este circuito) con 24 segundos de ventaja sobre Bottas y Leclerc completa el podio. Gasly era cuarto y Verstappen quinto. Sainz en una gran final de carrera en el que tuvo que aguantar los ataques de Ricciardo durante varias vueltas, pudo mantener la sexta posición., Ricciardo era séptimo, Kvyat octavo, Hulkenberg noveno y Albon décimo. Vettel que tuvo que hacer otra parada en boxes para cambiar el morro, terminó 15º y tuvo la deportividad de ir a disculparse a Verstappen. En el Campeonato, Hamilton con 223 puntos, ventaja ya en 39 puntos a Bottas, Verstappen consolida la tercera posición con 136 puntos, Vettel es cuarto con 123 puntos, Leclerc con 120 puntos se acerca a su compañero y Sainz cada vez se consolida más como el mejor piloto del resto y es séptimo con 38 puntos. Mercedes, con 407 puntos cada vez se acerca más a lograr su sexto título consecutivo, Ferrari es segundo con 243 puntos, Red Bull es terco con 191 puntos y McLaren es cuarto con 60 puntos, por delante de Renault que suma 39 puntos.



F1 Gp de Alemania; amarga fiesta de Mercedes

Con 9 victorias en 10 carreras, Mercedes llegaba a su casa dispuesto a celebrar su 125º aniversario en la competición, pero no contaron con dos invitados sorpresa: la lluvia y Verstappen, una carrera en la que Vettel salvaba los muebles a Ferrari, Kvyat daba a Toro Rosso su primer podio desde 2008, Kubica lograba el primer punto de la temporada para Williams y en la que Sainz pudo haber subido al podio. El sábado, Ferrari hizo de buen invitado: partían como favoritos para lograr el doblete, pero Vettel se quedaba sin poder rodar en la Q1 por un problema en el turbo y un fallo en el sistema de combustible dejaba a Leclerc sin poder salir a la Q3, un regalo que Hamilton no desaprovechó para marcar su cuarta pole de la temporada, seguido por Verstappen y Bottas, mientras que Saiz acabó 7º. El domingo se cumplieron los pronósticos de lluvia lo que permitió estrenar el nuevo reglamento previsto para estos casos y así, en lugar de una salida detrás del Safety Car, los coches dieron tres vueltas de formación a la espera de que mejorasen las condiciones de la pista para posteriormente hacer una salida en parado, en la que los Red Bull tuvieron problemas y perdieron posiciones. Las cambiantes condiciones climatológicas hizo que hubiese numerosas paradas en boxes con distintas estrategias de neumáticos y 4 periodos de Safety Car por las salidas de pista, especialmente en la curva 17, en definitiva, una carrera loca, que permitió incluso ver a Stroll liderar la carrera. Todos comenzaron con neumáticos de lluvia extrema pero aprovecharon el primer Safety Car en la vuelta 3 para montar intermedios. Pese a que la pista se iba secando, la amenaza de más lluvia, hizo que se mantuviesen en pista con los intermedios, hasta que en la 21ª vuelta, Magnussen se atrevió a montar neumáticos blandos, estrategia que

acabaron siguiendo todos, dando lugar a varios incidentes: Leclerc se salió en la curva 17 cuando era 4º y abandonaba, Hamilton se salió en el mismo lugar y entraba en boxes para montar de nuevo intermedios, sin embargo, su equipo no le esperaba y perdía 1 minuto y además era sancionado con 5 segundos por su maniobra. Bottas paraba una vuelta más tarde y perdía el liderato en favor de Verstappen, seguido por Hulkenberg y Albon, que no tardaron en ser superados por los dos Mercedes. El alemán que estaba haciendo su mejor carrera fue otra víctima de la curva 17 cuando era cuarto, provocando una nueva salida del Safety Car y ya sin amenaza de lluvia, volvieron a parar en boxes para montar neumáticos blandos. Verstappen lideraba la carrera, seguido por Stroll, Kvyat, Bottas y Sainz y tanto Hamilton como Bottas se salían en la curva 1; el británico dañaba su alerón delantero y Bottas tenía que abandonar, motivando un nuevo periodo de Safety Car con Sainz 4º, seguido por Vettel, que tras la reanudación adelantaba a Sainz, Stroll y Kvyat remontando desde la última a la segunda posición. Verstappen lograba la victoria y Kvyat completaba el podio. Stroll era 4º, Sainz 5º y Albon 6º. La sanción a los dos Alfa Romeo por motivos técnicos con el embrague que habían sido 7º y 8º, permitió a Grosjean ser 7º, a Magnussen 8º, a Hamilton ser 9º y a Kubica 10º. El mal resultado no hacía peligrar el liderato a Hamilton que tiene 225 puntos, Bottas es segundo con 162 puntos, Verstappen con 162 puntos es tercero, Vettel es cuarto con 141 puntos, Leclerc es quinto con 20 puntos y Sainz se afianza en la 7ª posición con 48 puntos. En la clasificación de constructores, Mercedes se mantiene al frente de la clasificación con 409 puntos, Ferrari es segundo con 261 puntos, Red Bull es tercero con 217 puntos y McLaren es cuarto con 70 puntos.



FE ePrix de Nueva York; Vergne hace historia

Pese a no haber estado luchando por la victoria en ninguna de las dos carreras, se cumplieron los pronósticos y Vergne se proclamó por segundo año consecutivo Campeón del Mundo de la Formula E, el primer piloto en ganar en dos ocasiones esta categoría. Sin embargo, el protagonista del doble ePrix de Nueva York fue Buemi, que llegaba séptimo en la clasificación y acabó segundo gracias a un gran fin de semana en el que logró una victoria (la primera en dos temporadas) una pole y un tercer puesto, todo lo contrario que di Grassi, que al igual que Vergne, tuvo un decepcionante fin de semana y el sábado sólo pudo ser quinto y 18º el domingo. Los entrenamientos del sábado condicionó en gran medida a los dos candidatos al título, con Vergne 10º y di Grassi 14º, de hecho, Vergne se vio envuelto en dos incidentes que le acabaron dejando fuera de los puntos. El primero de ellos al poco de empezar la carrera debido a un toque de los dos Dragon que bloquearon el paso en la curva 6 y Vergne que venía por detrás acabó golpeando a un Jaguar dañando su alerón delantero y para colmo, su compañero Lotterer le golpeaba por detrás y le pinchaba un neumático trasero, pasando los dos Techeetah a la cola del pelotón tras su parada en boxes. El segundo incidente fue ya casi al final de la carrera, cuando Vergne estaba luchando con Massa por la 10ª posición, lucha que acabó con un toque entre ambos en la curva 1 y con Vergne fuera de los puntos. Afortunadamente para él, di Grassi sólo pudo remontar hasta la 5ª posición, lo que sumado al 3º puesto de Evans dejaba la lucha por el título abierta a estos tres Pilots de cara a al carera del domingo. Buemi, que supo defender la pole y aguantar la

presumió de tener a Evnas pegado a él toda la carrera, lograba su primera victoria desde el ePrix de Berlín de la temporada 20-16-17 y la primera para Nissan. Vergne seguía siendo líder con 130 puntos, di Grassi era segundo con 108 puntos, Evans tercero con 105 puntos y Buemi subía hasta el cuarto puesto con 104 puntos. Saliendo 11º y 8º, Vergne, que lo hacía desde el 12º puesto, sólo tenía que evitar incidentes y seguir de cerca a di Grassi y a Evasn, cuyas únicas opciones para lograr el título pasaban por ganar la carrera y esperar a que Vergne no puntuase. En esta ocasión, la salida fue sin incidentes, con Sims liderando la carrera seguido por Buemi, Frijns y Bird, si bien, Bird que había salido segundo, remontaba y en la curva 1 se hacía con el liderazgo de la carrera. Por detrás, Evans sólo podía remontar hasta el 6º puesto y di Grassi hasta el 7º, posiciones que le daban el título a Vergne que era 9º. El francés pudo incluso celebrar el título antes de la finalización de la carrera gracias al golpe entre Evans y di Grassi, cuando éste ya sin opciones de ganar el título se llevó por delante Evans en su intento de adelantamiento en la última vuelta. Frijns lograba su segunda victoria, mientras que Sims y Buemi le acompañaban en el podio. De esta manera, Vergne lograba el título con 130 puntos, Buemi, con 119 puntos era sorprendentemente el subcampeón y di Grassi daba gracias de terminar tercero con 108 puntos, sólo dos más que Frijns. En el apartado de equipos, Techeetah, con 222 puntos se resarcía del título perdido el año pasado en la última carrera y lograba su primer campeonato, Audi ABT era segundo con 203 puntos y Envision Virgin Racing era tercero con 191 puntos.



24 Horas de Spa, Porsche vuelve a lo más alto

Tras ganar el WEC en la categoría de pilotos y de constructores en la categoría LMGTE, a Porsche sólo le faltaba lograr la victoria en la prueba más prestigiosa de la categoría GT3; las 24 Horas de Spa, lo que llevaba sin hacer desde hacía ya nueve años. El reto no era fácil, pues en esta edición, la 71ª, había un total de 11 fabricantes, entre ellos Audi, el gran dominador de los últimos años, 72 equipos inscritos con pilotos procedentes del DTM, del FIA WEC y de otros campeonatos internacionales. La participación española en esta edición estaba formada por siete pilotos españoles: Alex Riberas (Audi), Ivan Parereas (Audi), Fernando Navarrete (Lamborghini), Miguel Molina (Ferrari), Antonio Forne (Lamborghini) y por primera vez como compañeros de coche, Andy Soucek y Lucas Ordeñez (Bentley). Las cosas no pudieron salir mejor para Porsche, que comenzó con el Porsche 911 GT3 R nº 117 de Earl Bamber, Timo Bernhard, Laurens Vanthoor en segunda posición en la parrilla y, con sus seis coches clasificados para la Super Pole. El éxito de Porsche culminó el domingo no ya sólo con la victoria (la séptima de Porsche) de los actuales campeones del WEC, Kevin Estre y Michael Christensen a los que se unió Richard Lietz, sino que además, el Porsche 991 GT3 R nº 998 de Frederic Makowiecki, Patrick Pilet, Nick Tandy terminó segundo y cinco de los seis Porsche terminaron la 71ª edición de las 24 Horas de Spa entre los diez primeros. La victoria para el Porsche 911 GT3 R nº 20 del equipo GPX Racing no fue sin embargo nada fácil. Para empezar, partían desde el 11º puesto (la Super Pole fue para el Mercedes-AMG GT3 nº 4 por sólo 0,017 segundos de diferencia con el Porsche 911 GT3 R nº 117, seguido por el

Ferrari 488 GT3 nº de Miguel Molina), aunque cuando comenzó el primer turno de paradas había remontado hasta la segunda posición. Pese a que bajaron muchas pasiones por la noche debido a un drive-through por infringir el reglamento en una parada en boxes, el equipo no se vino abajo y logró remontar de nuevo hasta volver al top-10 cuando comenzaba a amanecer. A las 05'40 de la mañana una fuerte lluvia obligó a parar la carrera hasta las 11'15 de la mañana poniendo fin a su remontada. A falta de dos horas para la finalización, el Audi R8 LMS GT3 nº 1 lideraba la prueba seguido por el Mercedes-AMG GT3 nº 4 y por el Porsche 911 GT3 R nº 20 pilotado por Estre, quien volaba sobre la pista y lograba adelantar a Engel en la recta de Kemmel y una vuelta más tarde hacía lo mismo en Les Combes al Audi, aprovechando un error de Müller. a partir de ese momento y pese a dos periodos de Safety Car, Estre se limitó a controlar la carrera y tras completar 363 vueltas, cruzaba la meta a las 16'30h en primera posición, seguido por el Porsche 911 GT3 R nº 998 y por el Mercedes-AMG GT3 nº 4 de Engel, Luca Stolz y Yelmer Buurman. En el resto de categorías, el Lamborghini nº 78 de Barwell Motorsport se llevó la victoria en la categoría Silver Cup, el Aston Martin nº 97 de TF Sport ganó en Pro-Am y el Ferrari nº 33 de Rinaldi Racing se llevó la victoria en la categoría Am-Cup. En cuanto a los españoles, esta no ha sido una buena edición, pues Alex Riberas terminó 25º, Soucek y Ordeñez, terminaron 29º en una carrera en la que el Bentley no tuvo el ritmo suficiente, Antonio Forne terminó en el puesto 36º y tercero de la categoría Am Cup y el resto no logró terminar la carrera.



Porsche estrena nuevo 911 RSR para defender el título

El próximo 1 de septiembre comenzará la temporada 2019-20 del WEC en la que Porsche se enfrentará con el reto de tener que defender los títulos de pilotos y de constructores logrados la pasada temporada, además de más de 20 victorias en su categoría en el mundial y en carreras de resistencia en Norteamérica y Europa. Para lograrlo, Porsche cuenta con una nueva versión del Porsche 911 RSR que se presentó en el Festival de la Velocidad de Goodwood y al que pudimos ver rodar en el prólogo del Campeonato del Mundo de Resistencia FIA (WEC), que tuvo lugar a finales de julio en Barcelona. Este nuevo 911 RSR ha aprovechado la exitosa experiencia de su predecesor, si bien, el 95% del nuevo 911 RSR es nuevo y sólo los faros, el sistema de frenos, el embrague, el asiento del conductor y algunas piezas de la suspensión se han conservado. Para su motor, Porsche sigue confiando en el motor bóxer atmosférico de seis cilindros, montado por delante del eje trasero, pero en esta ocasión ha aumentado su cilindrada, pasando de un 4.0 a un 4.2, el mayor motor bóxer montado en un 911 de carreras y su potencia, dependiendo de la brida, puede llegar hasta los 515 CV, potencia que se transmite a las ruedas traseras mediante una caja de cambios secuencial de seis marchas, más rígida y de peso optimizado. Los dos tubos de escape ahora salen por el lateral, cada uno por delante de la rueda trasera del lado respectivo. Este reposicionamiento de los tubos de escape deja más espacio al optimizado difusor del Porsche 911 RSR, que ahora genera más carga aerodinámica al mejorar el flujo del aire, lo que repercute además en algo tan importante en

las carreras de resistencia como es la duración de los neumáticos. Los elementos de seguridad activa y pasiva del Porsche 911 RSR se han reacondicionado. El probado sistema de aviso anticollision permite una mejor visión global al piloto para detectar con suficiente antelación a otro coche que se aproxima. La optimizada jaula de seguridad, el panel de impactos laterales de la FIA en las puertas, así como la protección adicional para las piernas en caso de impacto mejoran la seguridad pasiva en un accidente. El equipo Porsche GT repetirá alineación de pilotos en las ocho pruebas del WEC 2019/20 y Richard Lietz y Gianmaria Bruni estarán en el Porsche 911 RSR nº 91, mientras que los actuales campeones del mundo, Kévin Estre y Michael Christensen lo harán en el Porsche 911 RSR nº 92. Donde sí hay cambios es en la decoración, pues por primera vez, los coches oficiales de Weissach estarán decorados con dos diseños diferentes: el típico color blanco Porsche continuará dominando en el número 91. Se le añadirán detalles como una franja roja central desde el capó hasta la trasera, así como estribos en ese tono. Los laterales con zonas destacadas en gris completarán ese diseño limpio y dinámico. Por su parte, en el vehículo con el dorsal 92 los colores blanco y gris irán en los lugares opuestos. El alerón posterior y los retrovisores serán negros en lugar de blancos, para que los aficionados puedan diferenciarlos. Por su parte, los equipos clientes de Porsche (Project 1, Gulf Racing y Dempsey Proton Racing), van a tener que esperar al 2020 para poder contar con este nuevo modelo.



Audi R8 LMS GT2; el coche de competición para clientes más potente de Audi

Después de los éxitos logrados en las categorías TCR, GT3 y GT4 y ante la llegada de nueva categoría GT2 en 2020 en Europa y Norteamérica, Audi ha presentado en el pasado Festival de la Velocidad de Goodwood el nuevo Audi, el cuarto modelo de competición destinado al programa de competición para clientes de Audi Sport, versión que además es el modelo de competición más potente en los once años que lleva en marcha dicho programa. Para su construcción, Audi se ha basado en el Audi R8 de producción, con la estructura formada por el Audi Space Frame (ASF) fabricada en aluminio y CFRP, a la que se le ha añadido una jaula antivuelco de acero. La geometría del chasis corresponde a la versión Spyder del R8, así como el corte de la puerta, mientras que los perfiles extruidos del área del techo son de la versión Coupé. Utiliza el mismo motor V10 atmosférico de 5,2 litros que el de las versiones GT3 y GT4, si bien, los ingenieros han logrado incrementar su potencia hasta los 640 CV gracias a un nuevo software de gestión del motor, que va asociado a la misma caja de cambios de doble embrague S tronic de siete velocidades que ya se utilizaba en la categoría GT4, todo ello, con un peso de 1.350 Kg, 100 Kg más ligero que la versión GT4.. Las suspensiones reciben modificaciones en los brazos de control para aligerar el peso, mientras que en el apartado de frenos se utilizan las pinzas del GT3 en el eje delantero y las del GT4 en el eje trasero y la electrónica se ha

actualizado con un nuevo software que permite ajustar el sistema antibloqueo de frenos (ABS), el control de tracción (ASR) y el control de estabilidad (ESP) en cuatro niveles. En términos de seguridad, el Audi R8 LMS incluye redes de seguridad en los laterales, sistema de extinción de incendios, arneses de seis puntos de anclaje y un depósito de combustible con un diseño procedente del GT4, pero con un sensor de nivel de llenado y opcionalmente y pensando en las carreras de resistencia, se puede pedir con una válvula de repostaje rápido. La columna de la dirección es ajustable en altura y en profundidad y los pedales cuentan con un mecanismo de ajuste rápido. Puesto que debido al voluminoso sistema de admisión carece de luna trasera, utiliza un espejo retrovisor digital. En el apartado aerodinámico, el nuevo Audi R8 LMS GT2 cuenta con un nuevo alerón trasero que mejora la aerodinámica y genera una mayor carga en este eje, así como con un nuevo splitter delantero y a diferencia de los GT3 y GT4, las entradas de aire delanteras están situadas a los lados, lo que permite que el aire fluya por el parabrisas evitando de este modo conflictos térmicos con la toma de aire para la admisión del motor situada en el techo. Audi ya admite pedidos a un precio de 338.000€ (sin impuestos), y las primeras unidades se entregarán a los clientes a partir del próximo diciembre.