

Motor

EXPERIENCES

Diciembre 2018



Lamborghini SC18 - Bentley Continental GT Convertible
Porsche 911- Range Rover Evoque
F1 - FE - WRC - WEC

A mediados del pasado mes, el Ministerio de Transición Energética dio a conocer el polémico anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, cuyo objetivo es lograr la descarbonización del transporte. Decimos polémico por que esta ley se ha marcado unos objetivos de reducción de gases de efecto invernadero muy superiores a los que nos exige la UE y es que, tal y como ha manifestado el Presidente del Gobierno en la XXIV Cumbre del Clima que se ha celebrado en Polonia, "España reducirá sus emisiones de gases de efecto invernadero en un 37 por ciento en 2030 y "al menos" un 90 por ciento en 2050 para luchar contra el cambio climático". Tal es así, que además se ha hecho sin contar con el sector de la automoción, una industria en estos momentos, genera el 10% del PIB de nuestro país, 300.000 empleos directos y más de 2.000.000 ligados al sector de manera indirecta. ¿Por qué está el sector en pie de guerra contra esta Ley? Para empezar, por que además de **obligar** a los municipios de más de 50.000 habitantes a contar con zonas de bajas emisiones como muy tarde en 2023, **prohíbe** la matriculación y la venta en España turismos y vehículos comerciales ligeros con emisiones directas de dióxido de carbono (vehículos diésel, gasolina, GNC y GLP e híbridos) a partir de 2040 y lo que es peor, **prohíbe** su circulación en 2050. La alternativa que plantea es la movilidad eléctrica, para lo cual, **obliga** la instalación puntos de recarga eléctrica de 22 kW en un plazo máximo de 27 meses desde su aprobación en todas las gasolineras que tengan un elevado volumen de ventas, bajo la amenaza de ser **sancionado** con hasta 30 millones de euros en caso de incumplimiento. Así, por un lado, la

Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) ya ha manifestado su rechazo al considerar excesivos sus objetivos y y acelerada en sus plazos, pese a que la industria está totalmente comprometida con la descarbonización del parque automovilístico. Por su parte, la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (ANIACAM) opina que la Ley es una utopía difícilmente realizable, a fecha de hoy y que la electrificación debe de hacerse de forma progresiva. Por último, Asociación de Empresarios de Estaciones de Servicio de la Comunidad de Madrid (AEESCAM) ya ha avisado de que se verán obligados a buscar contratos con las grandes eléctricas o directamente hacerse con fuentes de generación verde, además de hacer una inversión para un punto de carga rápida de entre 60.000 y 70.000€, más otros 500€ de costes fijos de factura eléctrica, lo que consideran innecesario, dado que a día de hoy, el 95% d los usuarios lo cargan en su casa y si son empresas en la base, además su recarga costaría el triple, por lo que una instalación de recarga nueva debe recibir una subvención a la inversión del 70% y gozar de otras ayudas para que su precio de venta se equipare al del diésel. Ojo, por que parece que alta mucho, pero el tiempo vuela, así que por favor, que los conductores no paguemos lo platos rotos causados por las precipitaciones y las arrogancias



CONTENIDO

PRODUCTO

- 05** Lamborghini SC18, el primer “one-off” de Lamborghini Squadra Corse
- 06** Bentley Continental GT Convertible, la perfección de los cabrios
- 07** Porsche 911, un clásico eternamente joven
- 08** BMW Serie 8 Cabrio, deportividad con clase a cielo abierto
- 09** Cuarta generación del Mazda3; a por el mercado premium
- 10** DBX, el SUV de Aston Martin inicia su programa de pruebas
- 10** Mercedes GLC F-Cell, un SUV único sin emisiones de CO₂
- 11** Nuevo Range Rover Evoque, un Velar en pequeño
- 12** El Suzuki Vitara se renueva
- 13** El SsangYong Tivoli, ahora más seguro y mejor **conectado**



TECNOLOGÍA

- 13** 150 años después, Jaguar nos ayudará con los semáforos en rojo



CONTENIDO

LIFESTYLE

14 El TAG Heuer Carrera se suma a la Carbon Collection



CLÁSICOS

14 El pionero de SEAT, el 1400 cumple 65 años

15 Retromóvil 2018, los clásicos toman Madrid



COMPETICIÓN

16 F1 Gp de Brasil; la suerte del campeón

17 F1 GP de Abu Dhabi; emotivo final de temporada

18 FE; Michelin estrena nuevos neumáticos

19 Lamborghini Urus ST-X Concept; un SUV de carreras

19 Últimas pruebas del MINI JCW Buggy antes del Dakar

20 SsangYong vuelve al Dakar con el equipo "made in Spain"

21 WRC Rally de Australia; Ogier logra su sexto título

22 CERA Rally CAM-RACE; 6º título para Fuster

23 WEC 6 Horas de Shanghai; las aguas bajan revueltas en Toyota



Lamborghini SC18, el primer “one-off” de Lamborghini Squadra Corse

Lamborghini Squadra Corse, el departamento de competición de Lamborghini se ha estrenado en el campo de los modelos únicos hechos a medida para sus clientes más importantes con el Lamborghini SC18, un modelo único, homologado para carretera, pero concebido para los circuitos, que se ha diseñado en colaboración con el cliente y con el Centro Stile Lamborghini. Para ello, se han basado en el Lamborghini Aventador SVJ, por lo que está equipado con el motor atmosférico V12 de 770 CV y 720 Nm, que va asociado a una caja de cambios automática de 7 velocidades ISR (Independent Shifting Rod). La experiencia de Lamborghini Squadra Corse en la competición ha servido para dotarle de una aerodinámica más radical, que podemos apreciar por ejemplo en su capó, que cuenta con unas tomas de aire al estilo del Huracán GT3 EVO, mientras que en su lateral, encontramos elementos que se han inspirado en el Huracán Super Trofeo EVO, como sus aletas y guardabarros. En la parte trasera

incorpora un alerón de fibra de carbono con tres ajustes mecánicos, capaces de generar la carga aerodinámica óptima en cualquier circuito, la cubierta del motor cuenta con doce tomas de aire para aumentar la refrigeración del motor V12 y por último, tiene unas salidas de escape únicas que generan un sonido exclusivo. Por otro lado, su carrocería de fibra de carbono y la utilización de materiales ultraligeros han permitido rebajar su peso, mientras que su altura al suelo se ha rebajado a sólo 109mm. Otros detalles exclusivos son el color Grigio Daytona (gris) con detalles en rojo de su carrocería, las llantas monotuerca de 20” delante y de 21” detrás sobre los que van unos neumáticos Pirelli P Zero Corsa. Su interior está acabado en Nero Ade (negro) Alcantara con costuras en cruz en Rosso Alala (rojo), cuenta con unos asientos baquet de fibra de carbono y el conductor dispone de un sistema telemetría para poder analizar su rendimiento en la pista.





Bentley Continental GT Convertible, la perfección de los cabrios

Algo más de un año después de que Bentley presentase la tercera generación del Bentley Continental, ha llegado su versión descapotable: el Bentley Continental GT Convertible, que permite pasar de un coupé de lujo a un Gran Turismo descapotable con tan solo tocar un botón. Su capota de lona está disponible en siete colores, incluido por primera vez un acabado en auténtico tweed y puede plegarse o desplegarse en tan sólo 19 segundos, siempre que el automóvil viaje a velocidades de hasta 50 km/h. Para poderlo disfrutar todo el año, el Bentley Continental GT Convertible cuenta con el volante, los asientos y los reposabrazos calefactados, además de un calentacuellos de nuevo diseño, más cálido y silencioso que el de la anterior generación y que optimiza el flujo de aire en torno a los reposacabezas ajustables eléctricamente. Estéticamente, el GT Convertible presenta un perfil más largo y bajo que su predecesor, gracias a la posición de las ruedas delanteras que se ha adelantado 135 mm, lo que ha permitido ampliar el capó y bajar el morro. Sus faros delanteros incorporan la tecnología matrix LED y tanto las ópticas delanteras como las traseras, parecen cristales tallados cuyas aristas pronunciadas capturan la luz como los diamantes, por lo que el conjunto resultante se asemeja a una joya iluminada. De serie viene con llantas de 21" con cinco radios triples, que opcionalmente se pueden sustituir por otras de 21" de 10 radios o, por otras de 22" y 5 radios, todas ellas disponibles en 10 acabados. Estos tres diseños de llantas están disponibles en una selección de diez acabados de pulidos y de pintura, a lo que hay que sumar una paleta de 17 colores para la carrocería y siete colores de la capota, más como no, la posibilidad de personalizar el color a gusto del cliente. En su interior se combina el buen gusto y la calidad de los materiales empleados (piel y madera) con lo último en

tecnología. Así, por ejemplo, cuenta con un cuadro de instrumentos digital totalmente personalizable por el conductor, con una pantalla táctil de 12,3" (la más grande de Bentley) visible sólo cuando se presiona el botón de arranque del motor y con la que se maneja el infoentretenimiento compatible con Apple CarPlay mediante un puerto USB y, por último se puede elegir tres opciones de sistema de sonido: el de serie, con 10 altavoces y 650 W de potencia, el sistema Bang & Olufsen de 1500 W y 16 altavoces y, por último, el sistema Naim con 18 altavoces de 2.200 W. Cuenta con dos paquetes tecnológicos opcionales: la Especificación de Ciudad para trayectos urbanos y la Especificación de Turismo para trayectos más largos. La primera incluye la apertura del maletero sin manos, el aviso de peatones, el reconocimiento de señales de tráfico y sistemas de frenado urbano, además de una cámara con vista superior. Por su parte, el paquete de Especificación de Turismo ofrece el sistema de control de crucero adaptativo con asistencia en atascos, la alerta de cambio de carril activa, un visualizador frontal HUD, visión nocturna con una cámara de infrarrojos y frenada de emergencia autónoma. Su capó esconde el motor W12 TSI de 6 litros y 12 cilindros de 635 CV con un par de 900 Nm, que le permiten pasar de 0 a 100 km/h en solo 3,8 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 333 km/h, todo ello, con una caja de cambios automática de 8 velocidades y con tracción total en lugar de que la tradicional distribución 40/60. El motor cuenta además con función Start&Stop, con un sistema de desconexión de cilindros por el cual, el motor funciona con seis cilindros para mejorar la eficacia y con cuatro modos de conducción (Comfort, Bentley, Sport y personalizable), lo que permite que su consumo sea de 12,4 l/100 km.



Porsche 911, un clásico eternamente joven

Porsche termina el año de su 70º aniversario con la presentación de la 8ª generación del 911 ó 992 según la designación interna de Porsche. Sus atemporales y características líneas se mantienen aunque eso sí, su aspecto es mucho más musculoso y presenta un diseño completamente nuevo. Para empezar, está fabricado completamente en aluminio y es 45mm más ancho en la parte delantera, mientras que la parte trasera mide lo mismo en todas las versiones, cuenta con un spoiler ajustable, bastante más ancho y con una elegante tira continua de luces. Sus pasos de rueda son más anchos para albergar las llantas de 20" delante y de 21" detrás, mientras que el diseño de su capó nos recuerda a las primeras generaciones del 911. Por último, los tiradores de las puertas eléctricos quedan enrasados con la carrocería para resaltar el contorno suave del lateral. El nuevo diseño de su interior que se caracteriza por las líneas rectas y bien definidas del salpicadero, está inspirado en los 911 de los '70. Junto al cuentarrevoluciones central, típico de Porsche, hay dos pantallas sin marco que proporcionan información al conductor, mientras que la pantalla central de 10,9" del PCM (que incluye la navegación online basada en datos de inteligencia artificial en enjambre y el Porsche Connect Plus), se puede manejar de forma rápida y sin distracciones gracias a su nueva arquitectura. Por debajo se sitúa un compacto grupo de interruptores con cinco botones para el acceso directo a las funciones importantes del vehículo. En el apartado tecnológico, el nuevo 911 incorpora de serie y como novedad un modo "Wet" que al detectar agua en el asfalto, adapta los sistemas de control a esas condiciones y alerta al conductor, que puede poner a punto el vehículo haciendo énfasis en la seguridad con sólo pulsar un botón. También de serie, viene con el sistema de aviso y asistencia de frenado. Opcionalmente y como novedad en el 911, se puede equipar con el Asistente de Visión Nocturna con cámara de imagen térmica, mientras que el control de crucero adaptativo, también opcional, incluye el control de

distancia automático, la función de parada y arranque, la protección para ocupantes y una innovadora función autónoma de Asistente de Emergencia. Además, incorpora tres ofertas digitales exclusivas: la aplicación Porsche Road Trip para excursiones extraordinarias, el asistente personal Porsche 360+ y el calculador de emisiones Porsche Impact para neutralizar la huella de carbono individual. Por último, los motores bóxer turbo de seis cilindros de los 911 Carrera S y 911 Carrera 4S tienen ahora 450 CV es decir, 30 CV más que antes y van asociados a un cambio automático de doble embrague de 8 velocidades. Así el 911 Carrera S acelera de 0-100 Km/h en 3,7 segundos y alcanza una velocidad máxima de 308 Km/h, mientras que el 911 4S acelera de 0-100 Km/h en 3,6 segundos y su velocidad máxima es de de 306 Km/h.





BMW Serie 8 Cabrio, deportividad con clase a cielo abierto

El pasado verano, como parte de su ofensiva de modelos de lujo, BMW presentó el Serie 8 Coupé al que le ha seguido su versión Cabrio que acaba de ser presentada y que saldrá al mercado en marzo del año que viene. Sus medidas son las mismas que la versión Coupé, pero la capacidad de su maletero se ha reducido 70L y ahora es de 350L, mientras que su peso como en todas las versiones cabrio por los refuerzos estructurales, se ha incrementado 185 Kg, por lo que pesa 2.015 Kg. Su capota es de lona negra (opcionalmente puede ser con efecto plateado Anthracite Silver) de múltiples capas, lo que proporciona un gran aislamiento acústico. Además, se abre y se cierra en sólo 15 segundos de manera silenciosa con sólo apretar un botón (incluso en marcha, hasta una velocidad de 50 Km/h) situado en la consola central. Cuando está plegada queda oculta bajo una sofisticada cubierta, cuya superficie y costuras van a juego con las del salpicadero y los paneles interiores de las puertas. En este caso y para evitar las turbulencias, viene de serie con un deflector de viento que se puede instalar tras los asientos traseros y que se puede plegar y guardar en el maletero. Opcionalmente y para disfrutarlo durante todo el año, está disponible un sistema de calefacción para el cuello integrado en los reposacabezas delanteros. En caso de vuelco, cuenta con un sistema de protección que se activa automáticamente en el momento en que los datos analizados por un control electrónico central indican que existe ese riesgo. El sistema consta de dos barras antivuelco de aluminio de gran resistencia, instaladas tras los reposacabezas traseros

que no están a la vista. En caso de peligro, estas barras antivuelco pretensionadas se despliegan en fracciones de segundo y junto con un marco del parabrisas extremadamente rígido, crean un espacio de protección para los ocupantes. En cuanto a sus motorizaciones, no hay diferencia con respecto a la versión Coupé, por lo que estará disponible en las versiones M850i xDrive con un motor V8 de 530 CV y en la 840d xDrive con motor de seis cilindros y 320 CV, ambos con caja de cambios Steptronic Sport de ocho velocidades, con levas en el volante y con el sistema de cuatro ruedas motrices xDrive, en el que prevalece la tracción trasera, con diferencial M Sport y suspensión adaptativa M. De serie viene con faros delanteros de LED Adaptativos y faros traseros LED y, opcionalmente, se puede equipar con faros Laser BMW con luz automática de carretera con antideslumbramiento, que aumenta el haz de luz hasta los 600 metros. En materia de infoentretenimiento, al igual que la versión Coupé cuenta con el BMW Live Cockpit Professional, un sistema de navegación y multimedia, y un conjunto de instrumentación completamente digital con una pantalla de 12,3" y otra de 10,25", el sistema operativo BMW ID 7.0 y el BMW Intelligent Personal Assistant. También cuenta con los mismos sistemas de ayuda a la conducción de la versión Coupé, como el Head-up display, Driving Assistant, aviso de colisión y de peatones con función de frenado en ciudad, aviso de cambio de trayecto y aviso de Cambio de Carril, Speed Limit Info, aviso de tráfico trasero cruzado y alerta de colisión trasera.



Cuarta generación del Mazda3; a por el mercado premium

Desde su lanzamiento en el 2003, Mazda ha vendido más de 6 millones unidades del Mazda3, modelo que acaba de estrenar su cuarta generación en el Salón del Automóvil de Los Ángeles. Con ella, Mazda da un paso más hacia el segmento premium bajo el diseño Kodo (alma en movimiento) que la marca introdujo en el 2012 con el Mazda CX-5 y con el Mazda6, pero más evolucionado. Con respecto a la anterior generación, se mantienen las dos versiones (5 puertas con un aspecto más deportivo y otra más elegante o sedan) con unas dimensiones que apenas han variado (la versión 5 puertas mide 4,459mm, mientras que la versión sedan mide 4,662mm), pero ahora, está construido sobre la arquitectura SKYACTIV-Vehicle Architecture. Su diseño exterior no ha sufrido un cambio radical, sino una evolución sobre la anterior generación, con unos nuevos grupos ópticos más limpios y redondeados detrás, se ha rediseñado el pilar A para reducir los ángulos muertos y sus líneas son más redondas. En su interior, todos los elementos del puesto de conducción están organizados con una simetría horizontal perfecta centrada en el conductor, de tal manera que cada elemento se ha diseñado para que mire directamente al conductor. La palanca de cambios se ha desplazado hacia adelante y se ha situado en una posición más alta, tanto en las versiones con cambio automático como manual, de tal manera que ahora es más fácil de alcanzar y de manejar. El mando giratorio HMI commander con el se maneja la nueva pantalla de 8,8" que presenta la información de manera más clara, también se ha adelantado. Los posavasos se han resituado frente a la palanca, el reposabrazos central es ahora más largo, la estructura básica de los asientos está concebida para mantener la curva natural en S de la columna vertebral y

por último, se ha mejorado la calidad del sonido y se ha reducido el ruido y las vibraciones en su interior, gracias a una estructura de "doble panel" con un espacio entre la carrocería y la moqueta del suelo. En materia de conectividad, el nuevo Mazda3 incluye el sistema MZD Connect que incluye un manual digital del propietario, en forma de app. En lo que a las motorizaciones se refiere, estará disponible con los motores Skyactiv más avanzados: los motores 1.5 y 2.0 Skyactiv-G de gasolina, que contarán con la asistencia del nuevo M Hybrid inteligente de Mazda, a los que se suma como novedad el Skyactiv-X SPCCI (Spark Plug Controlled Compression Ignition) de encendido por compresión controlado por chispa, que logra un consumo similar a un diésel. El motor 1.8 Skyactiv-D será la única opción en diésel. Opcionalmente, está disponible una versión mejorada de la tracción total i-Activ de Mazda, que trabaja conjuntamente con el G-Vectoring Control Plus (GVC Plus). En materia de seguridad, en su carrocería se ha incrementado el uso de acero de resistencia ultraalta, lo que mejora la rigidez estructural y aumenta la absorción de energía, su capó se ha diseñado para proteger mejor al peatón en caso de atropello y como novedad en Mazda, equipa de serie el airbag de rodilla para el conductor. Por último, el Mazda3 viene equipado con un gran número de ayudas a la conducción de la mano del i-Activsense, que incluye el nuevo sistema Driver Monitoring, un sistema de detección de fatiga que además de avisar al conductor, se combina con el sistema de Frenada de emergencia (SBS). También incluye la Alerta de tráfico delantera (FCTA) o control ángulos muertos de la parte delantera y, el asistente de conducción en atascos (CTS).

DBX, el SUV de Aston Martin inicia su programa de pruebas



vanguardia donde será fabricado. Dada la naturaleza única del DBX en la gama de Aston Martin, se requiere un programa de pruebas exclusivo, pues su dinámica tiene que extenderse a áreas previamente fuera del alcance de las raíces deportivas de la marca, que incluyen capacidades todoterreno y de remolque. Este programa de pruebas continuará por algunos de los entornos más duros del mundo, que van desde el helado Ártico y los áridos y abrasadores desiertos de Oriente Medio, hasta los altos pasos alpinos y las exigencias de alta velocidad de las autopistas alemanas y el circuito de Nürburgring Nordschleife.

A finales del último trimestre del año que viene llegará al mercado el Aston Martin DBX, el primer SUV de la marca británica con el que entraría en el segmento de los SUV deportivos de alta gama. Previamente a ello, Aston Martin está llevando a cabo un extensivo programa de pruebas que comenzaron en el simulador y que ahora, continuarán en el mundo real con el primer prototipo de desarrollo que ha sido puesto a prueba en una exigente etapa de Rally de Gales por el Ingeniero Jefe de la compañía, Matt Becker, como un guiño a las nuevas instalaciones de producción de Aston Martin en St. Athan, en el Valle de Glamorgan, una fábrica de



Mercedes GLC F-Cell, un SUV único sin emisiones de CO₂



puede recorrer hasta 51 Km, todo ello, con una potencia de 155 kW (208 CV). Mediante la tecnología estándar mundial para el tanque de 700 bares, su repostaje se puede hacer en sólo tres minutos (tan rápido como un coche con un motor térmico). De momento sólo estará disponible en regiones metropolitanas seleccionadas de Alemania (Stuttgart, Düsseldorf, Berlín, Hamburgo, Frankfurt, Múnich y Colonia) a partir de la primavera de 2019 mediante Mercedes-Benz Rent, si bien, ya se han entregado las primeras unidades a varios ministerios nacionales y regionales, la Organización Nacional del Hidrógeno (NOW, por sus siglas en inglés), H2 Mobility y el Deutsche Bahn.

Mercedes-Benz se ha involucrado en el desarrollo de las distintas tecnologías que permitan una circulación libre de emisiones y prueba de ello, es el Mercedes GLC F-Cell. Aunque derivado del GLC, se trata de un modelo único, pues combina una pila de combustible (hidrógeno) y una batería eléctrica que se puede cargar conectándola a la red, es decir, se trata de un vehículo completamente eléctrico, apto para el uso diario que no emite CO₂ al circular. Sus dos tanques de fibra de carbono situados en el suelo del vehículo almacenan 4,4 kg de hidrógeno y gracias a su consumo de 1kg/100 km, el GLC F-CELL tiene una autonomía de 430 kilómetros propulsado por hidrógeno, mientras que en el modo híbrido,





Nuevo Range Rover Evoque, un Velar en pequeño

Después de 7 años en el mercado en los que se han vendido 772.096 unidades y de haber recibido 217 premios internacionales, el Range Rover Evoque, el SUV compacto cuyo diseño rompió los cánones establecidos hasta entonces, se renueva. Estéticamente se asemeja mucho al anterior, caracterizado por su marcada caída del techo y la línea de cintura ascendente. Las principales novedades las encontramos en sus estilizados faros Matrix LED, que le dan una imagen frontal y trasera más sofisticada, sus tiradores de las puertas retráctiles al igual que en Velar, los intermitentes dinámicos y sus musculosos pasos de rueda que se combinan con las llantas de 21". Sus medidas apenas han variado, si bien, la plataforma "Premium Transverse Architecture" sobre la que se ha construido, no sólo le permite tener un nuevo chasis que es un 13% más rígido que su predecesor, sino que además, ha incrementado 20 mm la distancia entre ejes, lo que se traduce en un mayor espacio para las piernas y en un maletero que ha ganado un 10% de capacidad 591L (1.383L con los asientos plegados) y por el momento, sólo estará disponible en la versión de 5 puertas. En sus motorizaciones también hay novedades, pues aunque todavía no está disponible, la plataforma "Premium Transverse Architecture" está pensada para que en marzo del 2020 llegue la versión híbrida enchufable (PHEV) y esta nueva generación, será el primer Land Rover mild-hybrid de 48 voltios. Todos sus motores diesel y gasolina serán de la familia "Ingenium" de cuatro cilindros y 2.0 litros, con tres niveles de potencia (150, 180 y 240 CV) en diesel y otros tres en gasolina (200, 250 y 300 CV), todos ellos con una caja de cambios ZF automática de 9 velocidades y 4WD, salvo la versión diesel de 150 CV, que será 2WD y que vendrá con un cambio manual de 6 velocidades. Las versiones 4WD cuentan además con el

Terrain Response 2 que cuenta con 5 modos de conducción (Confort, Arena, Hierba-Gravilla-Nieve, Barro-Roderos y Auto), el Active Driveline, que varía el reparto de par entre las ruedas del eje trasero y el Driveline Disconnect, que si las condiciones lo permiten, desconecta la tracción trasera. Su capacidad máxima de vadeo es ahora de 600 mm y además, puede monitorizarse con el sistema opcional Wade Sensing y como novedad, se puede equipar con el "Clear Sight Ground View" que permite ver en una pantalla interior el terreno bajo el capó cuando circulamos por terrenos complicados. El conductor contará también con la ayuda del espejo retrovisor "ClearSight" inteligente, que se transforma en una pantalla de video HD con sólo tocar un botón gracias a una cámara trasera, de forma que la visión del conductor no se ve alterada por los pasajeros traseros o si llevamos grandes bultos en el maletero que lo tapen. En su interior, si bien su salpicadero mantiene un deseo similar al anterior modelo, presenta un aspecto más minimalista gracias a la ausencia de botones y en él, destaca el sistema de infoentretenimiento Touch Pro Duo con dos pantallas de 10" desde la que se maneja la climatización y el sistema multimedia y otra, de 12" en el cuadro de instrumentos, a la que puede añadir el Head-up display. Los sistemas Apple CarPlay y Android Auto se conectan al Smartphone, cuenta con punto WiFi 4G para conectarse a internet, el InControl Remote conecta al vehículo con su usuario mediante un smartphone y todo su software se actualiza automáticamente. Por último, el Evoque es el primer Land Rover con "Smart Settings", que usan algoritmos de inteligencia artificial para aprender de los gustos del conductor para preparar el interior antes de que éste coja el vehículo cuenta además con un sistema de ionización del habitáculo para eliminar las impurezas del aire.



El Suzuki Vitara se renueva

El legendario Suzuki Vitara, cuya reputación le ha servido para vender más de 3 millones de unidades comercializadas en 190 países en sus 30 años de historia, recibe una profunda renovación que afecta al diseño, a sus interiores, a las motorizaciones y a su equipamiento de seguridad. Estéticamente, el nuevo diseño es uno de los puntos fuertes del nuevo Vitara, que presume de una nueva parrilla delantera cromada, paragolpes delanteros con embellecedores cromados, llantas de aleación de 17" y ópticas delanteras de tecnología LED. En su interior se ha mejorado la calidad de sus materiales, que ahora son más suaves y blandos al tacto e incorpora una nueva tapicería de diseño mixto. La información que se ofrece al conductor también ha mejorado con una nueva pantalla LCD a color de 4,2" en el cuadro de mandos, que mostrará los datos relativos a consumo, eficiencia en la conducción y los distintos modos de conducción del ALL GRIP. Las versiones GLX presentan, además, un nuevo diseño en el reloj situado en el centro del salpicadero. La nueva gama del Suzuki Vitara está disponible con una amplia paleta de colores: ocho combinaciones posibles con pintura bitono y cinco colores metalizados, más los tonos sólidos blanco superior y rojo Bright y como la generación anterior, se podrá personalizar con los packs Rugged y Urban. Para su lanzamiento estará disponible con dos motores gasolina turboalimentados: como novedad, el 1.0 Boosterjet de 111 CV, disponible en las versiones GL, GLE, GLE automático, GLE 4WD y GLE 4WD automático. La segunda opción es el 1.4 Boosterjet de 140 CV, que se ofrecerá en las versiones GLE, GLX, GLX 4WD, GLX 4WD automático SR y la serie especial Toro. Ambas se pueden combinar con cajas de cambio manuales y automáticas de seis velocidades y con el sistema de tracción 4WD ALL GRIP, que permite elegir entre cuatro modos de

conducción (Auto, Sport, Snow, y Lock) y las versiones con cambio automático disponen de levas de cambio. En materia de seguridad, incorpora as últimas tecnologías, entre las que se incluyen el DSBS (Dual Sensor Brake Support), la alerta cambio de carril, el asistente cambio de carril y alerta antifatiga. Además, disfruta de tres sistemas que son novedad en Suzuki: reconocimiento de señales de tráfico; detección de ángulo muerto y la alerta de tráfico posterior. Todo ello se suma al control predictivo de frenada con reconocimiento de peatones y al cruise control adaptativo.



El SsangYong Tivoli, ahora más seguro y mejor conectado

Desde su llegada al mercado en 2015, el SsangYong Tivoli se ha convertido en el modelo más vendido de la marca coreana y pese a que en 2017 se actualizó con la incorporación del sistema de seguridad preventiva SASS y múltiples mejoras, acaba de ponerse al día con una serie de mejoras estéticas, de equipamiento, y de medidas de seguridad. Estéticamente, cuenta con un nuevo diseño del paragolpes delantero que integra nuevos faros antiniebla y detalles cromados. En la parte trasera, encontramos un nuevo guarnecido inferior del paragolpes con inserciones cromadas. Además, el nuevo color Orange Pop se une a los atractivos acabados monotonos y bitono disponibles en la gama. En el apartado de seguridad, toda la gama Tivoli contará de serie con sistema de frenado de emergencia autónomo y con un nuevo sistema de ayuda de descenso en pendientes (HDC), que detecta cuando el vehículo está descendiendo por una rampa pronunciada, permitiendo realizar un descenso controlado a una velocidad entre 5 y 30 km/h sin necesidad de accionar el pedal del freno. Además, las versiones Limited del Tivoli equipan 7 airbags, y todos los sistemas integrados en el sistema de seguridad preventiva SsangYong SASS, que incluye: Advertencia de riesgo de colisión frontal, Advertencia de salida de carril, Sistema de permanencia en el carril, Asistencia



de haz de luz, y Sistema de reconocimiento de señales de tráfico. En materia de equipamiento, el smartphone se podrá enlazar mediante cable USB a la nueva pantalla táctil de 8" de alta resolución en los acabados Premium y Limited vía Apple Car Play y Android Auto. El sistema incluye también de serie manos libres Bluetooth Parrot, sintonizador de radio Phillips, así como conexión para iPod y dos tomas USB, una de ellas para conectar un dispositivo móvil y la otra destinada únicamente a carga de batería. Además, los acabados Limited cuentan también desde ahora con una nueva función en su llave inteligente,

150 años después, Jaguar nos ayudará con los semáforos en rojo



Desde que hace 150 se instalase el primer semáforo a las afueras del Parlamento de Londres, los conductores de todo el mundo han pasado miles de horas esperando a que la luz se ponga en verde. Afortunadamente, esta espera tiene los días contados gracias al sistema Green Light Optimal Speed Advisory (GLOSA) que está desarrollando Jaguar, un sistema que ayudará a los conductores a evitar los semáforos en rojo. Esta tecnología V2X de comunicación entre vehículo e infraestructura, permite que los vehículos "hablen" con los semáforos e informen al conductor de la velocidad a la que debe conducir a medida que se acerca a los cruces o las señales. GLOSA ya se está probando en un Jaguar F-PACE como parte del proyecto de investigación UK Autodrive, cuyo

presupuesto de 20 millones de libras está financiado por el Gobierno de Reino Unido, con el fin de acelerar el desarrollo de la futura tecnología conectada y la conducción autónoma en el país. GLOSA, además conectará el vehículo con todo lo que lo rodea, permitiendo así un tráfico ininterrumpido y fluido que allanará el camino hacia los vehículos de conducción autónoma. Además, una futura generalización de la tecnología V2X ayudara a mejorar la calidad del aire, ya que reducirá las aceleraciones o frenazos bruscos cerca de los semáforos, dando lugar a unas ciudades con un tráfico fluido, con menos retrasos y con una disminución del estrés en los desplazamientos diarios.



El TAG Heuer Carrera se suma a la Carbon Collection



La línea Carrera de TAG Heuer siempre ha sido objeto de admiración, no solo por su prestigio y sus vínculos con el mundo del automovilismo, sino también por los relojes de vanguardia que componen esta legendaria colección. Ahora esta línea se amplía con tres nuevos modelos, uno de los cuales presenta un mecanismo tourbillon, y todos se han fabricado con carbono, un material ligero y poco común. El primero de ellos es el TAG Heuer Carrera Carbon Tourbillon Phantom, una edición limitada a 500 unidades equipada con un movimiento Calibre Heuer 02T de fabricación propia, que ha obtenido la certificación del Contrôle Officiel Suisse des

Chronomètres (COSC). Este tourbillon de 45 mm recibe su nombre (Phantom) por el intenso color negro de sus componentes mecánicos internos. Su caja de titanio cuenta con un revestimiento PVD negro y el bisel, al igual que las asas, está hecho de carbono, mientras que su correa es de cuero en negro mate con un revestimiento interno de goma. Una versión visualmente más oscura del movimiento de manufactura que acentúa la óptica «Phantom» del reloj, y puede verse a través del fondo de la caja de cristal de zafiro transparente. Los otros dos nuevos modelos son el TAG Heuer Carrera Carbon en oro rosa o en rodio azul, limitados a 350 y 750 unidades respectivamente. Ambos cuentan con un movimiento de fabricación propia de TAG Heuer: el Calibre Heuer 02 y tienen una correa de goma negra perforada. El primero tiene una seductora combinación de oro rosa y carbono, su esfera negra está decorada con índices y agujas chapados en oro rosa, y las asas se han manufacturado en oro rosa de 18 quilates. El segundo modelo muestra elegantes toques de azul en la subesfera lacada y en el segundero central, en los índices y en el pequeño segundero a las 6 horas. Las asas de carbono complementan el bisel de carbono a la perfección. Los dos relojes, que destacan por su aspecto lujoso y contemporáneo.

El pionero de SEAT, el 1400 cumple 65 años



Se han cumplido 65 años del lanzamiento del SEAT 1400, el primer modelo que salió de la fábrica de Zona Franca de Barcelona y que marcó el inicio de la historia de la compañía. El primer SEAT 1400, con número de placa B-87.223, salió de la fábrica el 13 de noviembre de 1953, solo tres años después de la creación de SEAT como sociedad y su precio era de 117.000 pesetas (unos 705 euros). Al principio, su ritmo de producción era de solo cinco vehículos por día y en su primer año de producción salieron de la fábrica un total de 1.354 unidades, cifra que fue aumentando con los años, hasta llegar a las 10.000 unidades en 1957, con casi el 100 % de componentes de origen nacional. Al final de su comercialización en 1964, sus ventas alcanzaron las 98.978

unidades. El SEAT 1400 fue uno de los primeros vehículos en Europa en utilizar una carrocería autoportante (entonces denominada “pontón”, en lugar de chasis separado con carrocería atornillada). Equipaba un motor de cuatro cilindros de 1.395 cc de 44 CV, asociado a una transmisión manual de cuatro velocidades, con el que alcanzaba una velocidad máxima de 120 km/h. Su diseño estaba inspirado en los vehículos americanos de la época, con una forma trasera redondeada y muy elegante, con unas luces traseras de forma cónica y fue uno de los primeros modelos en introducir los parabrisas curvos de una sola pieza, y el sistema de calefacción.





Retromóvil 2018, los clásicos toman Madrid

Por segundo año consecutivo, IFEMA acogió Retromóvil, que tras su regreso al calendario el año pasado, celebró su 16ª edición, a la que según datos de la organización, visitaron un total de 30.000 aficionados al mundo del coche clásico. En esta edición, Retromóvil rindió un homenaje póstumo a Santiago Martín Cantero con varios recuerdos de su época como piloto y de preparador, como monos, cascos, trofeos y algunos de los coches con los que compitió o que preparó en SMC, su taller. También se rindió homenaje a Ángel Nieto a través de su fundación de reciente constitución con el fin de preservar los valores y la memoria del piloto zamorano. Gracias a ella, pudimos contemplar la exposición "12+1 La Leyenda", compuesta por 5 motos con las que compitió en el Campeonato del Mundo. Además de estos homenajes, Retromóvil celebró varios aniversarios. El primero de ellos, celebró por anticipado el 50º aniversario del SEAT 1430, uno de los coches más importantes de la marca para los españoles y del que fabricaron algo más 250.000 unidades en solo 6 años. Para ello, habilitó un stand especial de 250 m² con coches de diferentes motorizaciones y acabados, que se completó con una concentración de

1430. El MINI también celebró or anticipado su 60º aniversario con un stand en el que estuvieron expuestos varios modelos, algunos de ellos especiales, como el "proto" de Antonio Albacete o un Mini Van entre otros. Además, Retromóvil logró reunir en una única colección algunos de los prototipos españoles de vehículos más singulares de todos los tiempos, pertenecientes a muy diferentes coleccionistas y propietarios. Como novedad, esta edición recuperó el Concurso de Elegancia en cuatro modalidades: Preguerra, Clásicos, Post-clásicos y Súperdeportivos y entregó dos premios especiales: el Premio Espacial del Público, que fue para un Buick Especial de 1938 y, el Best of Show, que recayó en un Allard J2X. Así mismo, se llevó a cabo la primera primera subasta online de la feria, que se desarrolló en alianza con la plataforma Catawiki, donde se exponían algunos vehículos para valorarlos y poder pujar. Aquí destacó la moto Vespa con la que se fugó el Lute, el Mercedes 300 SEL, coche personal de los Reyes eméritos, o la primera Sanglas fabricada, entre otras piezas de destacado valor. La Feria se completó con las ya tradicionales zonas de compra-venta entre particulares y de recambistas.



F1 Gp de Brasil; la suerte del campeón

Brasil, además coronar a Mercedes por quinto año consecutivo en el campeonato de constructores, nos dejó el lado oscuro y camorrista de Verstappen, la mala actuación de los comisarios de la FIA y la suerte del campeón, Hamilton, que además de encontrarse con la victoria, se libró también de ser sancionado por su incidente con Sirotkin en la Q2. El ya Campeón del Mundo logró su 10ª pole y la 100ª de Mercedes por sólo 0,093 segundos sobre Vettel, en unos entrenamientos en los que Ricciardo fue sancionado con 5 puestos por cambiar elementos de su unidad de potencia y, en los que los españoles no lograron pasar de la Q1. En la salida, se sabía que Ferrari iba a sufrir al optar por el compuesto bando en lugar de por el superblando que montaban el resto, lo que facilitó el adelantamiento de Bottas a Vettel, que en la 4ª vuelta veía como Verstappen también le adelantaba. Estaba claro que el holandés tenía el mejor ritmo de carrera y prueba de ello, es le hecho de que 4 vueltas más tarde era ya segundo, a sólo 2 segundos de Hamilton. Los problemas de blistering en los dos Mercedes hicieron que sus coches parasen los primeros (vuelta 18ª y 19ª), lo que dejó a Verstappen liderando la carrera, con 8,5 segundos de ventaja sobre Raikkonen, hasta que éste paró en la vuelta 31ª. Verstappen, que supo alargar la vida de los superblando, no pararía hasta la vuelta 35ª, cuando tenía 20 segundos de ventaja sobre Hamilton y, a diferencia del británico, que optó por el compuesto medio, el holandés montó el compuesto blando. Su parada dejó a Hamilton en cabeza con apenas 3 segundos de ventaja que desaparecieron en 5 vueltas, que es lo que tardó Verstappen en adelantarlo. En ese momento parecía que Verstappen era imparable, hasta que en la 44ª vuelta su inmadurez y el hecho de sentirse superior a todos, como le reprocharía posteriormente Hamilton al acabar la

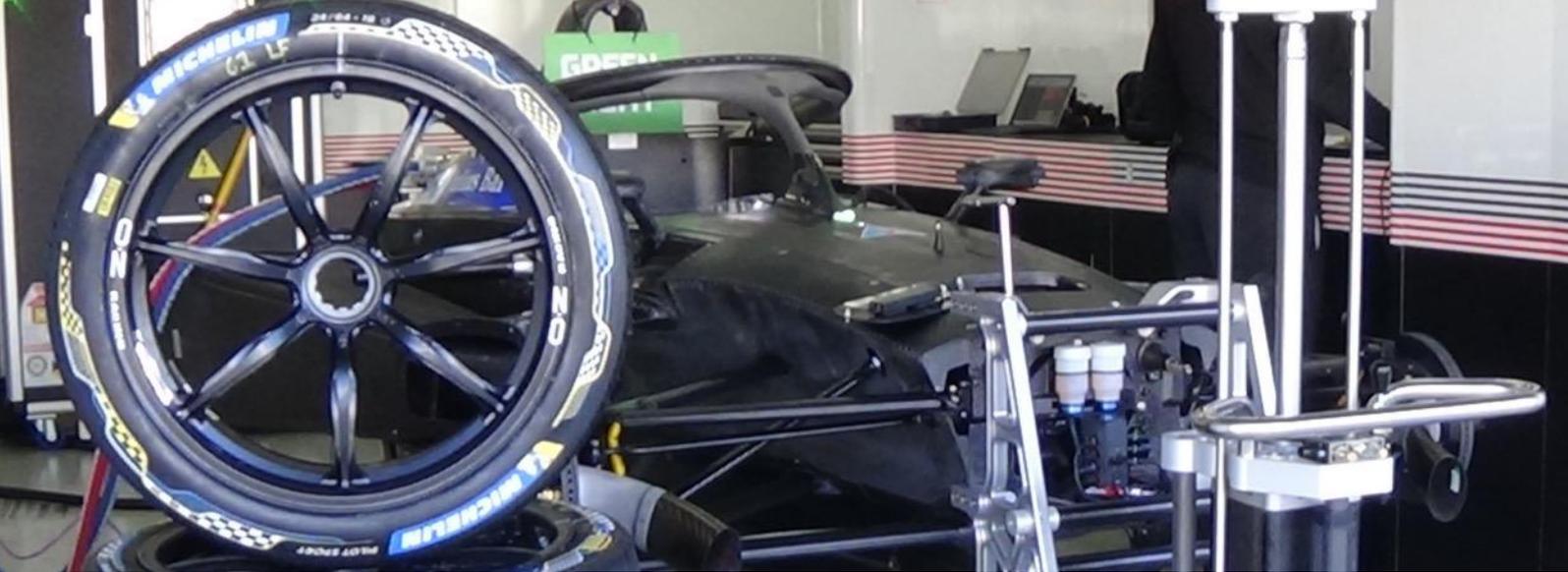
carrera, le costó perder el liderato al tocarse en la primera curva con Ocon, cuando éste, se disponía a desdoblarse, con neumáticos más blandos y frescos que el holandés, que pudo reincorporarse a la pista en segunda posición. Su compañero Ricciardo, que también alargó su parada (vuelta 39ª) para montar el compuesto blando, lograba remontar hasta la cuarta posición, tras adelantar a Vettel y a Bottas. Con los 4 primeros separados por apenas 6 segundos, y pese a problemas de motor y de neumáticos, Hamilton logró su 10ª victoria, seguido por Verstappen y por Raikkonen, que supo contener los ataques finales de Ricciardo, cuarto clasificado. Quinto fue Bottas, sexto Vettel, que debido a un problema con un sensor, no tuvo ritmo en toda la carrera, séptimo fue Leclerc, octavo Grosjean, noveno Magnussen y décimo Pérez. Sainz remontó 3 puestos y acabó 12ª, mientras que Alonso acabó como comenzó, 17ª. Finalizada la carrera, Verstappen se fue al box de la FIA a buscar a Ocon (que había sido sancionado con un stop&go de 10 segundos) para reprocharle su maniobra, pero al verle, comenzó a empujarle ante la mirada de Bottas, Hartley y de los comisarios de la FIA encargados del pasaje. Posteriormente ambos acudieron a dar explicaciones a la FIA de lo ocurrido e increíblemente el holandés sólo fue sancionado con dos días de trabajos sociales. Con esta victoria, Hamilton suma ya 383 puntos, Vettel es segundo con 302 puntos, Raikkonen con 251 puntos aumenta su ventaja con respecto a Bottas, cuarto con 237 puntos. Los pilotos españoles esta vez tampoco puntuaron, pero mantienen sus puestos: Alonso es 10ª con 50 puntos y Sainz 12ª con 45 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes, con 620 puntos, ya es es Campeón del Mundo, Ferrari es segundo con 553 puntos, Red Bull es tercero con 392 puntos y Renault con 114 puntos, es cuarto.



GP de Abu Dhabi; emotivo final de temporada

Con los dos títulos ya decididos, se esperaba un último GP aburrido aunque emotivo, por ser un GP de despedidas, pues 12 pilotos se despedían de sus actuales equipos para irse a otros o, dejaban la F1. Lo primero afortunadamente no se cumplió, pues pudimos ver muchas batallas, entre ellas, cuentas pendientes entre pilotos y Hamilton y Vettel dieron un gran ejemplo de deportividad y de respeto, al escoltar a Alonso en la vuelta de honor y dar con él un espectáculo en la recta. Para no perder la costumbre en este circuito desde 2014, Mercedes volvió a acaparar la primera fila de la parrilla, con la 11ª pole de Hamilton en esta temporada, la 83ª de su carrera, seguido por Bottas y por los Ferrari de Vettel y de Raikkonen. La salida fue tranquila por la parte de delante menos para Verstappen, que pese a salir con el neumático hiperblando, perdió 3 posiciones, pero por detrás, un toque entre Hulkenberg y Grosjean acabó con el Renault volando por los aires y acabó boca abajo. Este incidente motivo la salida del Safety Car hasta la 5ª vuelta, tras lo cual, pudimos ver de nuevo un pique entre Ocon y Verstappen, aunque esta vez sin consecuencias. Una vuelta más tarde, Raikkonen decía adiós a la carrera en su despedida de Ferrari por un problema eléctrico y abandonaba en la recta, lo que motivo un pedido de Virtual Safety Car, que fue aprovechado por Hamilton, Leclerc y Grosjean para hacer su parada. Más adelante, las paradas de Bottas y de Vettel dejaban a Ricciardo liderando la carrera,, que una vez más, fue de los últimos en parar (vuelta 33) si bien, en esta ocasión su estrategia le costó perder el cuarto puesto en favor de Verstappen. Hamilton recuperaba así el liderato de la carrera, mientras que Bottas, con problemas de motor, pasaba de la segunda posición a la cuarta después de que tanto Vettel como Verstappen le

adelantasen, éste último. con toque incluido, causándole un pinchazo lento, que obligó al de Mercedes a realizar una segunda parada en boxes en la 40ª vuelta, parada que le costó la cuarta posición en favor de Ricciardo. Por delante, Hamilton controlaba la distancia con Vettel sin problemas y lograba así su 11ª victoria de la temporada, con 2,5 segundos de ventaja sobre el piloto de Ferrari, mientras que Verstappen lograba el tercer puesto. Ricciardo, en su 100ª carrera y última con Red Bull acababa cuarto y Bottas era quinto. Sainz en su despedida de Renault y tras una gran carrera acababa 6º, después de haber salido 11º, gracias en parte a su estrategia de parar muy tarde (vuelta 37), logrando así puntuar por primera vez en este circuito. Leclerc, en su última carrera con Sauber acabó 7º después de haber salido 9º y de situarse 5º en la salida, pero tuvo que remontar desde del 14º tras salir de boxes con el VSC. Pérez fue 8º y los Haas de Grosjean y de Magnussen terminaron 9º y 10º respectivamente. Alonso, en su última carrera en la F1 acabó 11º y con una sanción de 5 segundos por saltarse dos veces seguidas una chicane en su intento por adelantar a Magnussen, después de haber logrado entrar en la Q2 y acabar 15º. La clasificación de pilotos finalmente ha quedado con Hamilton primero, con 408 puntos, Vettel segundo con 320 puntos, Raikkonen tercero con 251 puntos y Verstappen cuarto, con 249 puntos. Sainz ha sido 10º, con 53 puntos y Alonso en su despedida ha sido 11º, con 50 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes, con 655 puntos ha sido un año más campeón, Ferrari ha sido segundo con 571 puntos, Red Bull tercero, con 419 puntos y Renault cuarto, con 122 puntos.



FE; Michelin estrena nuevos neumáticos

El próximo 15 de diciembre, en Ad Diriyah (Arabia Saudí), comenzará la quinta temporada del Formula E con sus nuevos monoplazas (Gen2) que también estrenarán los nuevos neumáticos MICHELIN Pilot Sport desarrollados por Michelin, socio fundador de la Fórmula E y es que, la marca de neumáticos vio en esta competición un laboratorio de investigación en el que probar nuevos productos para satisfacer las demandas de rendimiento y eficiencia que plantea la nueva movilidad eléctrica, lo que le ha llevado a renovar hasta la finalización de la temporada 2020/2021. Este nuevo MICHELIN Pilot Sport sigue la estela del MICHELIN Pilot Sport que Michelin desarrolló para esta competición. Su desarrollo fue todo un reto, pues por primera vez y a diferencia de otras competiciones en las que se utilizan neumáticos con compuestos de diferentes durezas, o variantes específicas para condiciones de seco o mojado, el MICHELIN Pilot Sport EV debía garantizar el máximo rendimiento y duración en los entrenamientos, en la clasificación y en la carrera, independientemente de las condiciones climatológicas. El nuevo MICHELIN Pilot Sport que equiparán los monoplazas de la Fórmula E en la temporada 2018/19 es más ligero y

eficiente que nunca, gracias a un programa de desarrollo particularmente ambicioso. Las innovaciones técnicas del compuesto utilizado han permitido rebajar 2 Kg el peso en el neumático delantero y 2,5 Kg en el trasero respecto a su predecesor, lo que supone un ahorro total de de 9 Kg (un 20% del peso total que suponen los neumáticos). Pero el nuevo MICHELIN Pilot Sport no solo es más ligero, también gana en eficiencia energética, sin perder un ápice de rendimiento o seguridad, gracias al trabajo de los ingenieros en la disminución de la resistencia a la rodadura. Unas mejoras necesarias de cara al nuevo monoplaza de competición, que desde esta temporada tendrá que afrontar la carrera completa, pues ya no se realizará cambio de vehículo, como hasta ahora. Lo que no cambia es que, a pesar de ser un neumático de competición, el MICHELIN Pilot Sport para la Fórmula E apenas se diferencia de los neumáticos de carretera de la gama MICHELIN Pilot Sport, salvo por el diseño utilizado en sus flancos. Unos neumáticos que en la FE son 24/64-18 delante y 27/68-18 detrás, que equivalen a unas dimensiones 245/40-18 y 305/40-18, respectivamente, de la gama de neumáticos MICHELIN para turismos.

Lamborghini Urus ST-X Concept; un SUV de carreras



A principios de año, Lamborghini prestaba el Urus, su primer SUV. Ahora, y con motivo de las 2018 World Finals, la marca ha dado a conocer su versión de carreras, el Lamborghini Urus ST-X Concept, con la que a partir del 2020, pretende crear un campeonato monomarca en Europa y Oriente Medio que se disputará tanto en circuitos como en pistas off-road, bajo la modalidad “arrive and drive”, es decir, que el paquete incluye el coche y la asistencia técnica durante la carrera por parte de la marca a los “gentleman drivers” o pilotos cliente que se inscriban. El coche ha sido adaptado a las normativas de

seguridad de la FIA e incluye una jaula de acero, el sistema de extinción de incendios y el depósito de gasolina FT3. Su motor V8 biturbo de 650 CV también se ha adaptado para la competición y, a diferencia de la versión de calle, ésta es 25 Kg más ligera. Estéticamente, cuenta con unas tomas de aire más grandes para mejorar la refrigeración del motor, un alerón trasero, salidas de escape laterales en diseño hexagonal, llantas monotuerca de aleación de 21” y neumáticos Pirelli. El debut en pista está previsto que se produzca dentro de un año, con motivo de las 2019 World Finals.



Últimas pruebas del MINI JCW Buggy antes del Dakar



A menos ya de 50 días para el inicio del Dakar, el equipo X-raid MINI John Cooper Works ha llevado a cabo el último shakedown con los tres MINI John Cooper Works Buggies antes de dirigirse hacia Le Havre (Francia), desde donde embarcarán hacia Lima, donde el 6 de enero comenzará la 41ª edición del Dakar. El shakedown tuvo lugar en la pista de pruebas Magna, cerca de la ciudad austriaca de Steyr, lugar en el que se ubica la fábrica de motores del Grupo BMW más grande del mundo y en la que entre otros motores, se fabrica el motor de producción BMW 50d, motor que sirve de base para los que equipan los MINI JCW Buggy. Pese a las bajas

temperaturas y a la presencia de nieve, condiciones muy distintas a las que se encontrarán en el Dakar, la pista de pruebas estaba en buenas condiciones, lo que permitió a pilotos y copilotos hacer los últimos ajustes en sus coches sin ningún problema. Los 4.500 empleados de la fábrica tuvieron además la oportunidad de conocer en persona a los tres pilotos del equipo (Sainz, Peterhansel y Despres), que estuvieron firmando autógrafos y además, uno de ellos tuvo la suerte de poder dar una vuelta como copiloto en uno de los MINI JCW Buggies.





SsangYong vuelve al Dakar con el equipo "made in Spain"



Hace un año, SsangYong Motorsport presentó el Tivoli DKR, un buggy desarrollado en España con el que de la mano de Oscar Fuertes y Diego Vallejo iban a participar en la 40ª edición del Dakar en la categoría T1.3. El resultado final no pudo ser mejor: 2º puesto entre los debutantes, 30º en la general y 4º en su categoría, en una de las ediciones más duras que se recuerdan. Motivos más que suficientes como para repetir la aventura, pero con la ventaja de la experiencia adquirida, lo que servido para mejorar varios aspectos del coche. Para empezar, el coche ha cambiado de denominación y para la 41ª edición, que se disputará íntegramente en Perú, se llama Rexton DKR, pues su carrocería está basada en este modelo, buque insignia de la marca coreana. Pero el Rexton DKR no sólo ha recibido un cambio estético, pues también ha sido sometido a muchas mejoras con el objetivo de reforzar su fiabilidad y hacerlo más rápido y ligero. Para empezar, es 180 mm más corto gracias a que cuenta con unos voladizos más cortos, lo que se traduce en unos mejores ángulos de ataque y salida. También se ha incrementado su altura y su altura al suelo en 50 mm, lo que ha mejorado su ángulo ventral, se ha bajado el centro de gravedad, las tomas de aire son mayores para mejorar la

refrigeración y su chasis multitubular refrigeración y su chasis multitubular con jaula integrada ha sido reforzado con una nueva sección en las partes más vitales para proporcionar la máxima resistencia y rigidez torsional. Otro punto a destacar es el profundo trabajo que se ha llevado a cabo en el complejo conjunto de amortiguación y suspensión, hasta el punto de poder afirmar que es completamente nuevo. Aunque conserva el motor V8 de 6.2 litros del año pasado, su potencia se ha incrementado hasta los 450 CV, a pesar de lo cual, es más eficiente, lo que ha permitido reducir la capacidad del depósito de gasolina. Esto, sumado a que los fusibles y los relés han sido reemplazado por una nueva centralita programable MoTeC, ha permitido reducir su peso hasta los 1.400 Kg en vacío (1.877 Kg en orden de marcha). También repiten los neumáticos Yokohama Geolandar M/T G003 37X12.50R17 del año pasado, pero con la novedad de que pensando en las dunas de Perú, contarán con un sistema de autoinflado. Otra novedad es su transmisión, que ahora es una caja de cambios Sadev SL90-23 de 6 velocidades manual-secuencial y los frenos cuentan con un 30 % más de superficie de fricción y también ha mejorado la disipación de calor, lo que se traduce en una mayor resistencia a la fatiga.



WRC Rally de Australia; Ogier logra su sexto título

Por primera vez desde 2003, el WRC llegaba a la última prueba con el título en juego entre tres pilotos de distintas marcas: Ogier (Ford) Neuville (Hyundai) y Tanak (Toyota), los tres separados por 23 puntos y con 30 puntos en juego, pero finalmente, la experiencia se impuso y el título fue para Ogier. Perjudicado por tener que abrir los tramos en la primera etapa, Neuville y Ogier perdían mucho tiempo y eran 7º y 10º respectivamente a mitad de la primera etapa, pero el piloto belga de Hyundai prácticamente se despedía del título cuando en la segunda pasada por Sherwood (tramo 6) de 26,68 km, pinchaba su neumático trasero izquierdo después de un salto y posteriormente veía como su motor se paraba, lo que la hacía bajar hasta el 10º puesto, mientras que Ogier acababa 7º, después de que sus compañeros de equipo, Suninen y Evans perdiesen tiempo a propósito, para que Ogier les adelantase. Por su parte, Tanak terminaba 5º en una jornada dominada por los Citroën de Ostberg y Green, ambos separados por sólo 6,8 segundos. Sabedor de que sólo le valía la victoria, Tanak salió a por todas y se impuso en 6 de los 10 tramos de la jornada, con lo que pasó a liderar el rally, con 21,9 segundos de ventaja sobre su compañero Latvala, mientras que Ogier terminaba sexto, a 1 minuto y 44 segundos y Neuville era 8º a 2 minutos y 35 segundos, una clasificación que proclamaba campeón al francés por un punto y de esta manera, podía afrontar la última jornada de seis tramos con mayor tranquilidad, algo que acabaría siendo fundamental para el desarrollo de la prueba. Para empezar,

Neuville abandonaba en la segunda pasada por el tramo de Coramba, el cuarto del día, al arrancar una rueda como consecuencia de un duro golpe en la suspensión trasera. El otro aspirante, Tanak duró sólo un tramo más y tuvo que abandonar también al golpearse contra un árbol. Pese a saber que ya tenía asegurado su sexto título, Ogier se permitió el lujo de ganar el Power Stage en su despedida con Ford, sumando 5 puntos extra, mientras que Latvala lograba finalmente la victoria con 32,5 segundos de ventaja sobre el Hyundai de Paddon, victoria que no sólo le daba el título de constructores a Toyota, dos años después de su regreso al WRC, sino que le permite seguir logrando desde 2008 al menos una victoria por temporada, mientras que el tercer puesto de Ostberg le daba a Citroën su quinto podio de la temporada. Así, tras trece rallies, la clasificación del WRC ha quedado de la siguiente forma: Ogier 219 puntos, Neuville 210 puntos y Tanak 181 puntos. Dani Sordo, que participó en siete de ellos, ha finalizado 9º con 71 puntos. En el partido de constructores, Toyota, con 368 puntos lograba su cuarto Campeonato del Mundo de Rallys (1993, 1994, 1999 y 2018), Hyundai, la gran favorita, una vez más fue la gran derrotada y se tuvo que conformar con el segundo puesto, con 341 puntos, M-Sport Ford no pudo revalidar el título del año pasado y acabó tercero con 324 puntos y cuarto, con 237 puntos fue Citroën, que en su tercera temporada, contará en sus filas con Ogier, que vuelve así a la marca con la que comenzó en el WRC y con la que logró sus primeras victorias.

Iván Ares (Hyundai i20 R5) llegaba como líder a Madrid, la última prueba del CERA (Cto. de España de Rallyes de Asfalto), aunque el gran favorito para lograr el título era Miguel Fuster (Ford Fiesta R5) dado que el reglamento obliga a descontarse tres resultados. Por delante, 9 tramos cronometrados divididos en dos etapas: la primera por la Sierra Norte de Madrid y la segunda, por Ávila, con el Circuito del Jarama como centro neurálgico del rallye. En la primera de ellas, José Antonio "Cohete" Suárez (Hyundai i20 R5) no dio opciones a sus rivales y se impuso en los cuatro tramos, lo que le permitió acabar el día con 21,5 segundos de ventaja sobre su compañero Iván Ares, mientras que Miguel Fuster acabó en cuarta posición, a 31,5 segundos de "Cohete", en una jornada que estuvo marcada por la lluvia caída la noche anterior, que dejó los tramos muy resbaladizos. En la segunda etapa, los Hyundai de "Cohete" Suarez e Ivan Suarez se repartieron las victorias y llegaban separados por 13,9 segundos al

Jarama, con Miguel Fuster cuarto, a 46,56 segundos, pero a sólo 2,4 segundos del tercer puesto del Ford Fiesta R5 de Efrén Llanera, pero tras el Jarama, Fuster lograría acabar tercero con 1,5 segundos de ventaja. De esta manera, el piloto de Benidorm lograba su sexto título (278 puntos Vs 262 puntos de Ares) y se queda a 2 de los 8 de Zanini y de Puras, en una temporada turbulenta para él, pues tuvo que cambiar de preparado tras el repentino abandono de RMC, a lo que se sumó un atropello que sufrió en Benidorm que le causó diversa fracturas y para colmo, días antes de venir a Madrid, sufrió una infección gastrointestinal. Hyundai logró el doblete con victoria por 11,7 segundos de "Cohete" Suarez sobre Iván Ares, lo que le daba a Hyundai su primer título de marcas en este certamen. Por su parte, Joan Vinyes lograba el título de la categoría N5 y Alberto Monarri con el Abarth 124 ganaba el título en la categoría 2 ruedas motrices.



CERA Rally CAM-RACE; 6º título para Fuster



WEC 6 Horas de Shanghai; las aguas bajan revueltas en Toyota

Con dos banderas rojas y la salida del Safety Car en varias ocasiones, las 6 Horas de Shanghai ha sido sin duda la carrera más complicada de esta temporada, una carrera que además ha dejado de manifiesto el mal ambiente dentro del equipo Toyota, sabedores sus pilotos de que la lucha por el título va a ser cosa de ellos y que, cualquier mínimo detalle puede hacer que se decante hacia uno u otro coche. La primera batalla la ganó el Toyota nº 7, que de la mano de Conway y Kobayashi, lograron la segunda pole (oficial) de la temporada en unos entrenamientos que a diferencia de la carrera, se disputaron en seco y que dejó a los cinco primeros separados por sólo 1,2 segundos, la diferencia más pequeña hasta la fecha. La carrera comenzó detrás del Safety Car debido a las malas condiciones de la pista y a la poca visibilidad que había por la fuerte lluvia que caía, a pesar de lo cual, hubo varias salidas de pista, lo que motivó la primera de las banderas rojas. Casi una hora más tarde, la carrera se volvió a reanudar detrás del Safety Car, pero en esta ocasión estuvo poco minutos en pista. Ya con bandera verde, López cometió un error en la larga recta de Shanghai, lo que aprovechó Buemi para adelantarse, minutos antes de que volviese a salir el Safety Car ante las múltiples salidas de pista que se producían debido a la lluvia, lo que acabó motivando la segunda bandera roja de la carrera durante casi media hora. Una vez más, la carrera se reanudó detrás del Safety Car durante 40 minutos, lo que aprovechó Toyota para hacer una doble parada en la que se subieron Alonso y Kobayashi a los Toyota nº 8 y nº 7 respectivamente. El Safety Car volvería a salir a pista dos veces más; la primera para poder retirar al Ford GT nº 67 de la puzolana y la segunda, y definitiva, a falta de 2 horas y veinte minutos, para apagar un conato de incendio en el ByKolles nº 4 de Tom Dillmann que se paró en la recta,

pegado al muro y éste, sería determinante para el desarrollo de la carrera. En ese momento, Alonso era primero con casi medio minuto de ventaja sobre Kobayashi, que no sólo paró antes para repostar y cambiar neumáticos, sino que perdió poco tiempo al pasar los coches por el pit lane en lugar de por la pista, mientras que Alonso, que paró una vuelta más tarde, ya pasaban por la pista y además, le tocó el semáforo de salida rojo. Como resultado, Kobayashi pasó a liderar la carrera, mientras que Alonso era tercero a 27 segundos. A falta de algo menos de dos horas para el final, se reanudó la carrera, pero el Safety Car volvería a salir, esta vez, a falta de 20 minutos debido al accidente del SMP Racing nº 17 cuando Conway lideraba con 22 segundos de ventaja sobre Nakajima y se retiraría a falta de 5 minutos para el final, con los dos Toyota pegados, pero finalmente, Conway ya casi sin luz, le daba la segunda victoria al Toyota nº7 con 1,4 segundos de ventaja sobre Nakajima y con una vuelta de ventaja sobre el SMP Racing nº 11 de Petrov, Button y Aleshin. En la categoría GT, Aston Martín de la mano de Thiim y Sorensen logró su primera victoria de la temporada con el nuevo Vantage AMR y a punto estuvo de lograr el doble, pero finalmente el otro Aston Martin no pudo con los Porsche 911 RSR y acabó cuarto. El WEC llega así al final de la primera parte de su temporada con Alonso, Buemi y Nakajima como líderes, con 102 puntos, sólo 5 puntos más que sus compañeros López, Conway y Kobayashi que tienen 97 puntos, mientras que Menezes, Beche y Laurent son terceros con 73 puntos y Toyota, con 118 puntos, aventaja en 28 puntos a Rebellion Racing. En la categoría LM GT, el doble podio de Porsche le permite sumar 181 puntos y aumentar a 76 puntos su ventaja sobre Ford, que sólo pudo sumar el punto logrado por la pole del Ford GT nº 67.