

- Cara y cruz.
- McLaren Senna, su nombre lo dice todo.
- Nuevo Aston Martin Vantage, digno sucesor.
- Tercera generación del Mercedes-Benz CLS, ahora más tecnológico.
- SEAT León Cupra R, el más potente de SEAT.
- ST Red Heritage, nueva edición especial del Mazda MX-5.
- Volkswagen Polo GTI, esencia fina en tarro pequeño.
- Lamborghini Urus, el SUV más salvaje.
- Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio, un SUV de lo más deportivo.
- Nuevo Jeep Wrangler, la leyenda se agranda.
- Renovación total para el Subaru XV.
- BMW i8 Roadster, para disfrutar a cielo abierto sin emisiones.
- Un viejo Ford Mustang en tu muñeca.
- Sea Drive Concept, el i-cockpit de Peugeot ahora en embarcaciones.
- XVª edición de Retromovil Madrid, el regreso de un clásico.
- F1, así fue el 2017 en datos.
- Formula E: ePrix de Hong Kong.
- Aston Martin Vantage GTE, a por todas en el 2018.
- Planes deportivos de McLaren, porque no todo es F1.
- El WTCC y el TCR se fusionan para dar lugar al WTCR.
- Polo GTI R5, el regreso de Volkswagen a los rallies.
- Rallye Monte-Carlos Historique, pasión de Rafael Fernández Cosín.
- Dakar 2018, el más africano.
- Porsche 919 Hybrid LMP1, un adiós por la puerta grande.



CARA Y CRUZ

2017 se fue con dos datos (26%), el cansancio o el sueño bien distintos: por un lado, la cara, (12%); el alcohol (12%) y otras las matriculaciones de turismos y drogas (11%), son los factores que por el otro, la cruz, el número de fallecidos en accidentes de tráfico. Respecto al primero de los dos, en mayor medida contribuyen a los siniestros, además, la DGT ha señalado que en el 2017 aumentaron tanto el número de desplazamientos como el parque automovilístico. Lo que no ha comentado la DGT en su balance del 2017 ha sido sin embargo tanto la falta de inversión en las carreteras convencionales, lugar donde se ha producido un incremento del 4% de las víctimas mortales, como el aumento de un 10% en el número de kilómetros de riesgo elevado que ha desvelado el último informe EuroRAP elaborado por el RACE. Como era de suponer, la DGT ya tiene previsto un plan de acción para intentar reducir el número de fallecidos, que como no, básicamente pasa por un mayor número de radares, concretamente de tramo en las carreteras secundarias, la utilizations de drones para controlar la velocidad y las distracciones, cambios en los exámenes para conseguir el carné y, la retirada del permiso a los conductores reincidentes en alcohol y drogas, vamos que todo se resume en sancionar y recaudar. (32%); la velocidad inadecuada

Porque
Haremos

LO POSIBLE Y LO IMPOSIBLE

para que
este año
sea

Mejor



McLaren-Senna, un binomio lleno de éxitos, al que la marca rinde homenaje con su última creación, el McLaren Senna, un modelo limitado a **500 unidades**, que ha sido **diseñado y desarrollado** con el único propósito de **ser el mejor** McLaren de circuito homologado para la carretera, ofreciendo la experiencia de circuito más intensa en un modelo de carretera de la marca. De ello se encarga su motor central V8 biturbo de 4 litros que desarrolla **800 CV** (el más potente de la marca) y un par motor de **800 Nm**, disponibles en tres modos de conducción (Comfort, Sport y Track). La potencia se transfiere al eje trasero mediante una **transmisión** de doble embrague de **siete velocidades** automática o manual mediante las levas situadas en el volante. **Pirelli**, en colaboración con McLaren ha diseñado sus neumáticos, unos Pirelli P Zero™ Trofeo R, **concebidos para circuito**, pero **homologados para carretera** que van montadas sobre un único modelo de llanta con cierre de tipo monotuerca, en cuyo interior se encuentra el **sistema de frenado** más avanzado instalado en un McLaren de carretera, con discos carbonocerámicos. Construido sobre una **evolución** del



chasis monocasco de fibra de carbono **Monocage III** empleado por el McLaren 720S, es el monocasco **más fuerte** jamás construido por McLaren para un vehículo de carretera, lo que sumado al empleo de la fibra de vidrio en otras zonas del coche, hace que su peso sea de sólo **1.198 Kg** (el McLaren de carretera más ligero desde el icónico McLaren F1). **Exteriormente**, llama la atención su **agresivo diseño** en el que se ha dado prioridad a la **aerodinámica**, incorporando una nueva generación de aerodinámica activa en la zona delantera y en la trasera para incrementar la carga aerodinámica con su doble difusor trasero, el alerón trasero activo o el splitter delantero. Su **interior**, al que se accede a través de unas puertas que se levantan, está simplificado al máximo para no distraer la atención del conductor, que recibe toda la información a través de una pequeña pantalla situada tras el volante y de otra situada en el centro. En él, encontramos dos asientos de fibra de carbono forrados en Alcantara o en cuero (según preferencias), un salpicadero de fibra de carbono libre de botones, al igual que su volante y con el espacio justo para guardar dos cascos y los monos de piloto.



NUEVO ASTON MARTIN VANTAGE, DIGNO SUCESOR



Desde el **DB2** y durante siete décadas, los modelos **Vantage** de Aston Martin se han distinguido por ser los **más deportivos**. Ahora, tras 12 años en el mercado y con 25.000 unidades vendidas de su última versión, Aston Martin ha presentado a su sucesor, un **nuevo modelo** que **rompe** con el **diseño tradicional** de su predecesor inspirado en el DB9. Para esta nueva versión, su diseñador, Marek Reichman, se **inspiró** en el **DB10** creado para la película de James Bond **"Spectre"** y en el **Vulcan**, otorgándole así, de un diseño más poderoso y provocativo jamás visto en un Vantage. Su **chasis** es una **evolución** del chasis de aluminio del **DB11**, si bien, un 70% de componentes son nuevos, lo que además de dotarle de una gran rigidez, ayuda a reducir su peso, que ahora es de 1.530 Kg, mientras que sus 4465 mm de longitud (284 mm más corto que DB11 y 34 mm más corto que un Porsche 911), le otorgan de una gran agilidad. Bajo su capó, encontramos un **nuevo motor V8** de 4.0 litros biturbo diseñado por **Mercedes-AMG**, que se ha colocado lo más bajo posible para ayudar a bajar el centro de gravedad así como para ayudar a una mejor distribución de peso, un motor que desarrolla **510 CV** con un par motor de **685 Nm**, que le permite acelerar de



0-100km/h en 3.6 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 314 Km/h. Para transmitir la potencia, cuenta con una **caja de cambios automática** ZF de ocho velocidades y de unos neumáticos **Pirelli P Zero** (255/40/20 delante y 295/35/20 detrás) **desarrollados específicamente** para el nuevo Vantage. Para ayudar a su dinámica de conducción, **por primera vez** en un Aston Martin, **incorpora** un diferencial trasero electrónico (E-Diff), el cual está relacionado con el sistema electrónico de control de estabilidad, capaz de variar electrónicamente el par enviado a cada una de las ruedas traseras en milisegundos, mientras que su suspensión adaptable de última generación con tecnología Skyhook permite seleccionar tres modos de conducción; Sport, Sport Plus y Track. Su **interior** minimalista con acabado en Alcantara y cuero, cuenta con una posición de conducción más baja, combina los mandos tradicionales con los digitales y los botones del cambio automático (PRND) se han colocado de manera triangular para facilitar su manejo, mientras que su sistema de infoentretenimiento se controla mediante una pantalla LCD de 8 pulgadas, con funciones Bluetooth, compatibilidad con iPod, iPhone y con varias tomas USB.



www.spanishdrivingexperience.com

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

Henry Ford



AVIADORE

Nueva
Colección
Invierno 17/18

TERCERA GENERACIÓN DEL MERCEDES-BENZ CLS, AHORA MÁS TECNOLÓGICO



Fue en **2003** cuando Mercedes-Benz presentó el CLS, el **primero** de un nuevo segmento de vehículos que combinan la elegancia de un coupé con el confort y la funcionalidad de una berlina. Ahora, Mercedes-Benz ha presentado su **tercera generación** que llegará al mercado en **marzo**. Estará disponible en una gama de **motores completamente nuevos** de seis cilindros en línea y con **tracción 4MATIC**, formada por **dos** versiones **diesel** (350d con 286 CV y el 400d con 340 CV) y por una **única versión gasolina**, el 450 de 367 CV, que gracias a un **motor eléctrico** integrado el sistema EQ Boost, que le proporciona adicionalmente 22 CV más y le permite beneficiarse de ahorros de consumo hasta ahora reservados a la tecnología híbrida de alto voltaje. De **serie, viene equipado** con un tren de rodaje de confort, pero **opcionalmente**, se puede equipar con el tren de rodaje **DYNAMIC BODY CONTROL** con un reglaje básico deportivo y una amortiguación regulable de ajuste progresivo en el eje delantero y trasero, o bien, con el tren de rodaje con suspensión neumática **AIR BODY CONTROL** que cuenta con un sistema de amortiguación más avanzado, con regulación adaptativa. **Exteriormente**, sus rasgos más llamativos son la forma de la parrilla, cuyo contorno se ensancha hacia abajo, el frontal inclinado hacia delante, los faros anchos, de corte bajo, y los pilotos traseros divididos en dos secciones. En **su interior**, como novedad, ahora tiene capacidad para cinco pasajeros, los respaldos de los asientos traseros pueden abatirse opcionalmente por separado, en relación 40/20/40, ampliando así la



capacidad de su maletero de 520L, incorpora unos difusores de aire retroiluminados que se vuelven rojos o azules en función de la temperatura del climatizador, una iluminación ambiente que puede ajustarse individualmente en 64 colores, un volante con molduras y botoneras de aluminio y el servicio de Mercedes me connect In-Car-Office. Opcionalmente, puede equiparse con el cuadro de instrumentos digital "widescreen" que ya estrenó la nueva Clase E, formado por dos grandes pantallas de 12,3 pulgada, bajo un único cristal, una para el cuadro de instrumentos y otra para los sistemas multimedia. También opcionalmente, sus ocupantes pueden disfrutar del control de confort ENERGIZING, que mediante seis programas diferentes, conecta entre sí diferentes sistemas de confort del vehículo en función de las preferencias del conductor. En muchos aspectos, **tecnológicamente** el nuevo CLS alcanza el nivel de la nueva **Clase S**, con la más moderna generación de sistemas de asistencia a la conducción. Su faros LED High-Performance pueden sustituirse opcionalmente por faros MULTIBEAM LED, e incluye de serie el sistema de protección de los ocupantes PRE-SAFE, que como novedad incorpora el PRE-SAFE sound, que prepara al oído de los ruidos que pueden producirse e una colisión, el servofreno de emergencia activo, el detector de cambio de carril, ATTENTION ASSIST y el indicador de velocidad límite. Opcionalmente, se puede equipar con el paquete de asistencia a la conducción que incluye entre otros sistemas, el asistente activo de distancia DISTRONIC y el asistente activo de dirección.



SEAT LEÓN CUPRA R, EL MÁS POTENTE DE SEAT



2018 empieza para SEAT con su coche de serie **más potente** de su historia: el SEAT León Cupra R, una edición limitada de **799 unidades** (40 para España). Estará disponible en **dos versiones**, ambas con **tracción delantera** y **motor 2.0 TSI** de las cuales, **300 unidades** desarrollarán **300 CV** e irán asociados a un cambio DSG de seis velocidades, mientras que las **499 restantes** desarrollarán **310 CV** (un **nuevo récord** para la marca) e irán con cambio manual de seis marchas, todo ello con cinco modos de conducción: Comfort, Sport, Eco, Individual y Cupra]. Estos 10 CV extra están disponibles entre 5.800 y 6.500 rpm, es decir, por encima del resto de la familia León CUPRA. Para obtener el máximo partido, esta versión **cuenta con suspensión adaptativa DCC** (Dynamic Chassis Control) con amortiguadores controlados electrónicamente, ajustados específicamente y diferencial autoblocante VAQ, así como con **neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2** y **frenos delanteros Brembo**, cuyo grosor del disco se ha aumentado de 340x30 a 370x32 mm con pinzas negras especiales. Para mejorar la velocidad de paso por curva y el comportamiento dinámico, **la anchura de vías es mayor** (1.593 y 1.530 mm en los ejes delantero y trasero,



respectivamente) y hay unas nuevas manguetas en el eje delantero que modifican el ángulo de caída negativa (2°). **Exteriormente**, se caracteriza por **exclusivos detalles** pintados en color cobre como los retrovisores exteriores, las poderosas entradas de aire para refrigerar los frenos y los logos de SEAT, sus llantas de aleación de 19" son de diseño exclusivo de color cobre y negro, enmarcadas en unos nuevos pasos de rueda más ensanchados, que acentúan el carácter del coche. La fibra de carbono cobra especial protagonismo, pues está presente en el splitter delantero, el spoiler trasero del techo, los faldones laterales y en el difusor posterior, que queda enmarcado por unas exclusivas y poderosas salidas de escape dobles, un paquete aerodinámico que mejora la carga aerodinámica un 12,5%. Su **interior** cuenta con asientos tipo bucket con costuras en color cobre, presentes también en el volante y el pomo de la palanca, forrados en Alcantara al igual que la tapicería de los asientos, la instrumentación recibe nuevos detalles estéticos, cuenta con una pantalla a color de 8" que preside la consola central y cuenta además con una inscripción grabada mediante láser en la consola central, situada justo por delante de la palanca de cambios,



ST RED HERITAGE, NUEVA EDICIÓN ESPECIAL DEL MAZDA MX-5



Mazda ha presentado el Mazda MX-5 ST Red Heritage, una nueva **versión especial Soft Top** del icónico modelo de la marca nipona, disponible **exclusivamente** con motor **2.0 litros de 160 CV** y **cambio manual**, que sin duda, hará las delicias de todos los fans del roadster más vendido del mundo. La actualización de techo blando del MX-5 llama la atención en el exterior por su **nueva capota** de lona

rojo oscuro y unas **llantas de aleación** de 17 pulgadas **Bright Dark**. Mientras, en el **interior destaca** su nueva tapicería premium de cuero color Camel además de u su equipo de Sonido Bose con 9 altavoces, así como su **elevado nivel de equipamiento**, que incluye entre otras cosas MZD Connect con HMI Commander, acceso inteligente sin llave, faros Full LED y navegador.



VOLKSWAGEN POLO GTI, ESENCIA FINA EN TARRO PEQUEÑO

El nuevo Volkswagen Polo estrena versión GTI, las **siglas más emblemáticas** de la marca y lo hace reuniendo las características más emblemáticas de la familia: **deportividad, seguridad y confort**. Para empezar está equipado con un **motor** de inyección directa **2.0 TSI de 200 CV** (la primera generación en alcanzar dicha potencia) con un par máximo de **320 Nm** a partir de las 1.500 rpm, asociado a una caja de cambios **DSG de 6 velocidades** (la versión manual está prevista para el próximo año). Cuenta con la **tecnología más avanzada** en materia de **asistencia a la conducción y conectividad** que mejoran el confort y la seguridad a bordo, como es el caso del sistema de vigilancia Front Assist con frenada de emergencia en ciudad y detección de peatones, el sensor de ángulo muerto, la protección de ocupantes proactiva, el Control de Crucero Adaptativo (ACC), la función Park Assist y el Selector de Modos de Conducción, y con una pantalla 8" que permite estar siempre conectados a través de los servicios en línea App-Connect, Media Control y Guide & Inform. **Exteriormente** impresiona por su diseño: los elementos rojos del frontal del coche, típicos de los GTI, se extienden de la parrilla del

radiador hasta los faros y resaltan su diseño expresivo y único. Su **interior** está dominado por el negro, el rojo, el gris y los cromados y está equipado con asientos ergonómicos superiores con la legendaria tapicería "Clark" y **por primera vez** en un Polo GTI, cuenta con un panel de instrumentos completamente **digitalizado**.



LAMBORGHINI URUS, EL SUV MÁS SALVAJE



Lamborghini se suma al club de los **SUV de lujo** con Urus (5,11 metros de longitud, 1,64m de altura, 2,02m de anchura, una batalla de 3,03m y 2.200 Kg de peso), sucesor del LM002 (1986-1993), nombre que hace referencia a uno de los ancestros del toro de lidia español. Pese a tratarse de un SUV, **mantiene todo el ADN** de Lamborghini en cuanto a **diseño** (vanguardista, distintivo y aerodinámico) y a **prestaciones**, no en vano se trata del **SUV más potente** y el que tiene la mejor relación potencia/peso del mercado. Esto es gracias a su **motor V8** con doble turbocompresor (el primer turbo de la marca) de **650 CV** con un par motor de **850 Nm**. Asociado a una caja de cambios **automática de 8 velocidades**, acelera de 0 a 100 Km/h en **3,6 segundos** y alcanza una velocidad máxima de **305 Km/h**, todo ello con un consumo de 12,7 l/100 km, mientras que gracias a sus **frenos carbonocerámicos** de 440 x 40 mm delante y 370 x 30 mm detrás, es capaz de frenar de 100 a 0 Km/h en 33,7 m, frenos que van alojados dentro de unas llantas de 21 y 23 pulgadas. Su **sistema de tracción total** con un diferencial autoblocante central de tipo Torsen se encarga de repartir la tracción en una proporción **40/60** en condiciones normales, pero en caso de **necesidad** puede llegar a transferir el 70% al eje delantero o el 89% al trasero. Cuenta además con

siete modos de conducción: tres para carretera (STRADA; SPORT y CORSA), tres modos de conducción todoterreno mejoran (NEVE, TERRA y SABBIA) y por último, el modo EGO, personalizable por el conductor, además, del Aventador hereda el sistema de **ruedas traseras direccionales** por el cual, el ángulo de las ruedas traseras puede variar hasta +/- 3.0 grados en función de la velocidad o del modo de conducción seleccionado, mientras que el sistema de **suspensión neumática adaptativa** permite elevar o bajar la altura del Urus entre 158 y 248mm, en función de las condiciones de la carretera. En su **interior**, en el que se mezcla la lujosa artesanía italiana con la tecnología más avanzada, sus cinco ocupantes disfrutan de una gran comodidad así como de una gran sensación de espacio, gracias a su larga distancia entre ejes y a la baja posición de sus asientos deportivos. Su salpicadero sigue el tema de "Y" inspirado en los icónicos modelos Lamborghini, siendo el conductor el que acapara toda la atención gracias a su diseño aeronáutico con el concepto de los instrumentos orientados al conductor, con tres pantallas TFT (una para el cuadro de instrumentos, una para el infoentretenimiento y otra para las funciones de confort además, en su volante de tres radios se ubican de manera intuitiva los interruptores multifunción).

RENOVACIÓN TOTAL PARA EL SUBARU XV



Después de un restyling en 2016, el Subaru XV, el modelo de mayor éxito comercial de la marca en España estrena **segunda generación**. Construido sobre la **nueva plataforma modular global**, lo que supone un paso adelante en materia de seguridad, confort, estabilidad, habitabilidad y calidad de rodadura, esta segunda generación tiene el centro de gravedad 5 mm más bajo, mide 4.465 mm de longitud (+15 mm) y una distancia entre ejes de 2.665 mm (+30 mm) y 1.800 mm de ancho (+50 mm), así mismo, las vías delantera y trasera han crecido 25 y 30 mm respectivamente. Este **aumento de medidas** se traduce en un **mayor espacio** para sus **ocupantes** y para el **maletero**, cuyo portón cuenta además con una boca de carga más ancha. Estará **disponible exclusivamente** en **dos motores de gasolina** de 4 cilindros y configuración bóxer longitudinal, un **1.6 de 114 CV** y un **2.0 de 154 CV** que se han revisado con el fin del reducir las vibraciones, así como el ruido, y, sobre todo, el peso. **Ambos** motores **cuentan** con el sistema Auto Stop Start y están asociados a un **cambio** de variador continuo CVT Lineartronic, que en el caso del **1.6** dispone de 6 posiciones prefijadas con función low, que emplea un desarrollo más corto, mientras que en el **2.0**, cuenta con siete posiciones prefijadas y levas en el volante. En materia de **seguridad**, incorpora la

tercera generación del novedoso sistema de seguridad preventiva **EyeSight** como parte del equipamiento de serie, un asistente a la conducción, cuyo fin es limitar significativamente el riesgo de sufrir un accidente mediante el sistema de frenada precolisión, el control de crucero adaptativo, el control precolisión del acelerador y la advertencia de desvío y salida de carril. El nuevo Subaru XV cuenta además con el **Active Torque Vectoring**, control del haz de luz, faros adaptativos y el Subaru Rear Vehicle Detection. Sus innegables cualidades como **SUV** polivalente se deben a la reconocida **tracción integral simétrica**, una tecnología que SUBARU, así como a su **altura libre al suelo** (221 mm), a unos excelentes ángulos de ataque (18º, salida 29º) y ventral (21,6º y 21,9º con llantas de 17" y 18", respectivamente) y al **sistema X-Mode**, que mejora el comportamiento todo-terreno del vehículo en superficies en mal estado ya que optimiza y coordina la respuesta del motor, del sistema Symmetrical AWD y de los frenos. Su **equipamiento** varía en función del **acabado** elegido (**Sport**, **Sport Plus** y **Executive**) y en su **interior**, que cuenta con una posición de conducción más baja, cuenta con el sistema multimedia y de infoentretenimiento de última **generación** completamente rediseñado, con pantalla de 6,5" o de 8" en función del acabado.

ALFA ROMEO STELVIO QUADRIFOGLIO, UN SUV DE LO MÁS DEPORTIVO



Si juntamos “**Quadrifoglio**”, sinónimo de **deportividad** en Alfa Romeo, con Stelvio, el nuevo **SUV** de la marca italiana, nos da **como resultado** el "SUV más rápido del circuito", con nuevo **récord** de su clase en el emblemático **Nürburgring** (7m y 51,7 segundos). No es para menos, pues está equipado con el **motor** de gasolina **2.9 V6 Bi-Turbo** de aluminio de **510 CV** y con un par motor de **600 Nm** de 2500 a 5000 rpm, asociado a un **cambio automático** de ocho velocidades específicamente calibrado con levas en el volante y con el sistema de **tracción total Q4**. Así, no es de extrañar

sus **increíbles prestaciones**: de 0 a 100 km/h en solo 3,8 segundos y una velocidad máxima de 283 Km/h (la mayor de su clase), todo eso además con un peso de 1830 kg, lo que le otorga la mejor relación peso/potencia de su categoría (3,6 kg/CV). Para frenar tanta potencia, está equipado con el **sistema de frenado integrado electromecánico (IBS)** estrenado en el Giulia y **opcionalmente** se podrá equipar con discos cerámicos de carbono de altas prestaciones. El Stelvio Quadrifoglio cuenta también con la unidad de control **AlfaTM Chassis Domain Control**, el innovador **AlfaTM Active Suspension**, sistema que controla las suspensiones y los amortiguadores de forma continua y activa, suspensiones con la exclusiva tecnología AlfaLinkTM y es además, el único SUV de su clase que ofrece el diferencial AlfaTM Active Torque Vectoring de serie. **Exteriormente**, se diferencia por su capó con salidas de ventilación estructurales para el compartimento del motor, los faldones deportivos y los enormes pasos de rueda, todos del color de la carrocería, y los cuatro terminales de escape. Su **interior** también refleja su espíritu deportivo con acabados en fibra de carbono, piel y Alcántara e incluye el nuevo sistema de infoentretenimiento AlfaTM Connect 3D NAV 8.8" con Apple CarPlay.

NUEVO JEEP WRANGLER, LA LEYENDA SE AGRANDA

El Jeep Wrangler, el icónico todoterreno americano se **renueva** con un moderno **diseño fiel** al original, **más capacidad 4x4**, repleto de **elementos de seguridad** y **avanzada tecnología**. Incluye la **típica parrilla** reconocible de inmediato, los **emblemáticos faros redondos** y las luces traseras cuadradas, una **aerodinámica mejorada**, un práctico **parabrisas abatible**, aún más libertad al aire libre y docenas de combinaciones distintas de puertas, techo y parabrisas. En el **plano tecnológico**, ofrece la **cuarta generación** de los **sistemas Uconnect**, con tres versiones (Uconnect 5.0, 7.0, y 8.4NAV) que incluye un panel de instrumentos LED a todo color, la opción de pantallas táctiles de 5.0, 7.0 u 8.4 pulgadas con capacidad de tocar y ampliar, y las funciones Apple CarPlay y Android Auto, mientras que en **materia de seguridad** ofrece **más de 75 funciones** de seguridad activa y pasiva disponibles. Los **nuevos motores y cambios** avanzados de bajo consumo de combustible se incorporan a la gama Wrangler disponible en Norteamérica, incluyendo el nuevo **2.0 litros** turboalimentado con cuatro cilindros en línea y el **3.0**

litros EcoDiesel V-6 en combinación con un nuevo cambio automático de ocho velocidades. Sus legendarias **capacidades SUV** se incrementan con **avanzados sistemas 4x4**: la nueva caja de transferencia de dos velocidades Selec-Trac permanentemente activa, el bloqueo eléctrico Tru-Lock de los ejes delantero y trasero, el diferencial de deslizamiento limitado Trac-Lok y la barra estabilizadora con desconexión electrónica.





Con motivo del Salón de los Ángeles, BMW ha presentado la **versión Roadster** del BMW i8, así como unas **mejoras** en la **versión Coupé**, que salió al mercado en el 2014. Si bien **ambos modelos** están basados en la arquitectura LifeDrive con bastidor de aluminio y habitáculo de plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP), la **versión Roadster** es **descapotable de dos plazas** frente a la configuración 2+2 de la **Coupé** y su peso es de 1.595 Kg (sólo 60 Kg más que la versión Coupé). Su **capota** se abre y se cierra de manera completamente eléctrica en **15 segundos**, incluso circulando a una velocidad no superior a los **50 Km/h** y queda recogida en un paquete compacto colocado en posición perpendicular, lo que crea unos 100 litros de espacio adicional para almacenamiento detrás de los asientos. Para una **mayor comodidad** y como **medida de protección** frente a las corrientes de aire, en el caso de circular con la **capota bajada**, la **luneta trasera** se eleva unos 30 milímetros. El nuevo BMW i8 Roadster va **equipado de serie** con exclusivas llantas de aleación ligera de 20 pulgadas con radios dobles y neumáticos de distintas medidas, lleva las insignias "Coupe" en los pilares traseros, sus puertas, al igual que la versión Coupé, son de ala de gaviota que abren hacia delante y hacia arriba y se han añadido los colores E-Copper y Doningtongrau metalizados a la selección de colores exteriores ya disponibles para el BMW i8 Coupé y **como novedad** para los nuevos BMW i8 Roadster y BMW i8 Coupé, está disponible la **línea de equipamiento interior**



Accaro, una opción exclusiva con tapicería de tela y cuero en Amido/E-Copper. **Ambas versiones** están equipadas con un **sistema de propulsión** compuesto por un **motor eléctrico síncrono híbrido** y un **motor de gasolina de tres cilindros** con tecnología BMW TwinPower Turbo. **La potencia del motor de combustión** se canaliza hacia **las ruedas traseras** mediante un cambio **Steptronic de 6 velocidades**, mientras el **motor eléctrico** impulsa las **ruedas delanteras** a través de un **cambio automático** de dos velocidades, con lo que el resultado final es por tanto, un **sistema de tracción a las cuatro ruedas**. La evolución de la tecnología BMW eDrive ha permitido que **la capacidad energética de la batería de iones de litio** sea **superior** gracias a la mayor capacidad de las celdas de la batería, aumentando así la potencia máxima en 12 CV hasta alcanzar los **143 CV**, alcanzando velocidades de hasta 105 km/h en modo eléctrico (120 Km/h si se pulsa el botón eDrive), todo ello, con una autonomía de 53 Km para el Roadster y de 55 Km para el Coupé (casi un 50% más que antes). El **motor de combustión** de tres cilindros sobrealimentado también se ha mejorado, con mejor sonido y menos emisiones y desarrolla ahora **231 CV** con un par motor de 320 Nm. De esta manera, la potencia conjunta de ambos motores es de **374 CV**. La versión Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos, mientras el Roadster lo hace en 4,6 segundos y **ambos modelos** tienen una velocidad máxima limitada de forma electrónica de **250 km/h**.





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

*para más información:
info@spanishdrivingexperience.com



www.spanishdrivingexperience.com

UN VIEJO FORD MUSTANG EN TU MUÑECA



Bautizado en honor a un caza de combate de la Segunda Guerra Mundial, en 1964 Ford lanzó al mercado el **Mustang**. Desde ese mismo momento, el Mustang **se convirtió** no sólo en una **superestrella** gracias sobre todo a su papel protagonista en el clásico del cine de acción "Bullitt" junto a Steve McQueen, así como a toda una serie de canciones y películas en las que apareció, sino que también pasó a

ser un **clásico instantáneo**. Ahora, los miles de admiradores de este icónico modelo están de enhorabuena gracias a los daneses **Christian Mygh y Jonathan Kamstrump** fundadores de la empresa relojera **REC Watches**. Ambos se dedican a **visitar desguaces** de todo el mundo buscando **Mustangs** que puedan ser **transformados en relojes** únicos, si bien, también son capaces de **crear un nuevo reloj** a partir de **piezas donadas por sus propietarios**, como es el caso del campeón del mundo de drift Vaugh Gittin Jr., que lleva en su muñeca un reloj con caja de fibra de carbono proveniente del Ford Mustang RTR de 700 caballos con el que compitió en las World Drift Series. Para garantizar que se sigan contando estas historias, **REC Watches rastrea** meticulosamente el **pasado de cada vehículo**, hablando con los anteriores propietarios, recopilando anécdotas e imágenes de anteriores etapas del vehículo e incorporándolas a un vídeo personalizado. **Cada diseño** de reloj **incorpora** el número de identificación del vehículo, el año de producción y detalles de diseño clásico Mustang. Una aguja diseñada para asemejarse a un contador de combustible muestra el nivel de batería del reloj y las manijas, fecha y números están todos influidos por la estética del salpicadero del icónico modelo.

SEA DRIVE CONCEPT, EL i-COCKPIT DE PEUGEOT AHORA EN EMBARCACIONES



Tras su **estreno** en el Peugeot 208 en el **2012**, el **i-Cockpit®** además de haber sido un **éxito** con casi 4 millones de usuarios, se ha impuesto como una **seña de identidad** de las últimas creaciones de la Marca. Por todo ello, **Peugeot Design Lab** ha querido ir aún más lejos, explotando nuevos territorios en un sector tan diferente como el de las embarcaciones de recreo y la mononáutica. Fruto de ello, Peugeot puso su experiencia en materia de ergonomía del puesto de conducción al servicio de **Bénéteau**, líder mundial en embarcaciones de recreo para crear el **Sea Drive Concept**. Diseñado y realizado por el Peugeot Design Lab, este

prototipo funcional **conjuga** el manejo intuitivo y natural del **Peugeot i-Cockpit®** con la tecnología conectada **Ship Control®**, desarrollada por Bénéteau, presentada en el nuevo yate deportivo **Bénéteau Gran Turismo 50**. Desde el primer vistazo, puede apreciarse que el Sea Drive Concept tiene los componentes característicos de un Peugeot i-Cockpit® como son su **volante compacto**, una gran **pantalla táctil de 17"** que muestra el **interfaz Ship Control®** y que permite un acceso inmediato a las funciones electrónicas del barco, una tablet desmontable, que permite mostrar los principales datos de navegación en el eje de visión del piloto.



Un total de 22.000 aficionados al mundo de los clásicos se dieron cita en la XVª edición de Retromovil, que tras casi siete años de ausencia en el calendario de ferias de coches clásicos, regresaba a Madrid de la mano de Eventos del Motor, con 16.000 m² de exposición del pabellón 12 de Feria de Madrid a los que se sumaron otros 15.000 m² en los que los asistentes pudieron aparcar sus coches clásicos, así como otra zona reservada para concentraciones de 2.500 m². Pese a que no contar con la participación de marcas como SEAT, Renault o Porsche que si estuvieron presentes en el ClassicAuto Madrid o de importantes restauradores como Coupé, un Hispano-Suiza Alfonso XIII de competición y un Bugatti Brescia las joyas del Salón que contó con unos 200 expositores, entre los que sin duda, destacó el stand de Repsol Classic Team, así como con un amplio programa de actividades y de espacios temáticos, siendo un Hispano-Suiza Alfonso XIII de competición y un Bugatti Brescia las joyas del Salón. En esta XVª edición, los organizadores rindieron homenaje al carrocerero español Pedro Serra, en cuyos Talleres Pullman de Barcelona, creó carrocerías de todos los tipos y que trabajó sobre los chasis más renombrados del siglo XX, como Pegaso, Bentley, Ferrari o Aston Martin. También estuvo presente Ferrari, que celebraba su 70ª

aniversario, con una exposición en la que entre otros modelos, estaba un F40 LM Michelotto, un 275 GTB/2 6C, un 365 GTB/4 Daytona, un Testarossa, un Dino 264 GT y un 330 GT 2+2, entre otros. También estuvo presente el 50º aniversario del Seat 124 y, se rindió el último homenaje al SEAT 600 en su 60º aniversario. Además, el programa se completó con el 90 aniversario de la marca Volvo, el 70º aniversario del Porsche 356 y los 50 años de la presentación del Renault Alpine A110 en España. junto a estas efemérides, hubo también cinco concentraciones (Seat 124, Seat 600, Porsche, Triumph TR y Renault 4/4), así como la presentación de cinco libros de actualidad del mundo del motor y, la celebración de varias demostraciones profesionales, mientras que el Club Alfa Romeo España rindió un merecido homenaje al piloto asturiano Luis Villamil por su trayectoria deportiva siempre vinculada a la marca italiana. Por último, tuvo lugar la presentación de la I edición del Spain Classic Rally. La feria habilitó también el espacio Cover Garage, un área en la que los propietarios particulares pudieron comercializar sus vehículos, tanto coches como motos de forma gratuita. En definitiva, un balance positivo para los organizadores, que están seguros de que esta edición ha sentado las bases para futuras ediciones.

F1, ASÍ FUE EL 2017 EN DATOS



En la búsqueda de un mayor espectáculo en la pista, la F1 estrenó un nuevo reglamento técnico que afectaba tanto al diseño de los coches como a las medidas de sus neumáticos para hacer a los monoplazas más rápidos, y facilitar los adelantamientos. Si bien es cierto que en 11 ocasiones se batió la vuelta rápida (Azerbaijan, Monaco, Austria, Gran Bretaña, Bélgica, Singapur, Malasia, Rusia, EE.UU, México y Brasil), la realidad ha sido bien distinta, pues según datos de Pirelli, el número de adelantamientos descendió un 49% con respecto al 2016 (435 Vs 866), siendo el dato más bajo desde la temporada 2009 (211). Azerbaijan fue donde hubo más adelantamientos (42) y Ricciardo el piloto que más puestos remontó en un GP (13 en el GP de Gran Bretaña) y el piloto que más adelantamientos hizo (43). Los nuevos neumáticos más anchos de Pirelli aumentaron la velocidad de paso por curva, así por ejemplo, en Spa, en la curva de Pouhon, esta temporada se pasó a 289 km/h frente a los 253 km/h del 2016, en la curva 3 de Barcelona se pasó de 212 km/h del 2016 a los 248 km/h del 2017 y en Copse (Silverstone), de

los 260 Km/h del 2016 a los 290 Km/h del 2017. Sin embargo, la dureza de sus compuestos hizo que la media de paradas por piloto fuese de 1,5. Williams fue el equipo más eficiente en los pit stop en 8 Grandes Premios, estableciendo además un nuevo récord con un tiempo de 2,02 segundos. Si bien es cierto que por cuarto año consecutivo, Mercedes se proclamó campeón tanto en el apartado de pilotos como en el constructores, al menos no han ejercido la hegemonía aplastante de anteriores temporadas (un 94,4% de victorias en el 2016 frente al 63,1% en el 2017). A pesar de ello, este año Hamilton con 72 poles batió el récord de poles de Schumacher, igualó el récord de 3 Grand Slams (pole, vuelta rápida, victoria y liderar toda la carrera) de Clark y Ascari y, junto con con Fango y Schumacher, se convirtió en el tercer piloto en proclamarse campeón habiendo puntuado en todas las carreras. Alonso con 11 abandonos, fue el piloto que más veces abandonó y Vandoorne el que menos vueltas completó (951). Por último, tras 269 GP en 15 temporadas, Massa puso definitivamente fin a su carrera en la F1.



FORMULA E: ePRIX DE HONG KONG



La Formula E más potente hasta la fecha (10 kW más de potencia, pasado a tener de 180 kW en carrera) arrancó por segundo año consecutivo en Hong Kong con un doble ePrix, en el que di Grassi y Buemi, los dos grandes dominadores y campeones en las dos últimas temporadas han tenido problemas. En la primera de ellas y tras una salida limpia sin incidentes en la primera curva, Lotterer protagonizó la primera bandera roja de la FE al bloquear el paso en la tercera curva del circuito durante la primera vuelta. Tras la reanudación detrás del Safety Car, Vergne que partió desde la pole, logró mantener la primera posición y a partir de ese momento, se dedicó a defenderse de los ataques de Bird, hasta que finalmente, en la 20ª vuelta, Bird pudo encontrar un hueco por donde adelantar al piloto francés de Techeetah y comenzó a distanciarse. La carrera parecía controlada para el británico, pero cuando entró en boxes para hacer el cambio de coche, no pudo frenar bien, atropelló a uno de sus mecánicos y acabó haciendo el cambio sin haber metido el coche dentro del box, tal y como dice el reglamento, por lo que fue sancionado con un Drive-Through, a pesar del cual, logró salir nuevamente a pista en primera posición, por delante de Vergne y de Heidfeld. De esta manera Bird lograba así su sexta victoria y la sexta de DS Virgin, con 11,5 segundos de ventaja sobre Vergne y Heidfeld, lo que demuestra el dominio aplastante ejercido por el piloto de DS Virgin. Piquet, en su estreno con Jaguar acabó cuarto y Abt, además de marcar la vuelta rápida logrando así un punto extra, fue quinto. Di Grassi, el vigésimo tuvo que entrar muy pronto a cambiar su coche dañado y acabó 17º con una vuelta menos, mientras

que Buemi fue 11º. En la segunda carrera disputada al día siguiente, la pole fue para Rosenqvist, en una carrera en la que un fallo en el sistema de salida del semáforo, obligó de nuevo a dar la salida detrás del Safety Car. El piloto sueco de Mahindra incomprensiblemente hizo un trompo en la primera curva, lo que dejó al debutante Mortara con Venturi liderando la carrera, seguido por Abt y por Evans. No obstante, poco a poco Rosenqvist fue remontando posiciones pasando desde la 11ª hasta la tercera posición tras realizar el cambio de coche y Montara parecía que iba a dar la primera victoria al equipo Venturi en la FE, pero a falta de dos vueltas para el final, en su intento de lograr la vuelta rápida, cometió un trompo, por el cual, no sólo cedió la primera posición a Abt que logró así una inesperada victoria en su 25ª cumpleaños, seguido por Rosenqvist y por Mortara. Sin embargo, la alegría le duró poco al alemán, pues tras las posteriores verificaciones técnicas, los comisarios encontraron que el Audi Sport ABT Schaeffler de Abt no era conforme al reglamento por un error administrativo del equipo, por lo que acabó siendo descalificado (Audi ya ha anunciado que no va a apelar la decisión). De esta manera, Rosenqvist, lograba la victoria, la segunda de su palmarés en la FE, Mortara era segundo y Evans tercero, dando así el primer podio para el equipo Jaguar en la Formula E. En el campeonato, Bird es primero con 35 puntos, seguido por Vergen con 33 y por Rosenqvist con 29, mientras que Mahindra con 44 puntos lidera el apartado de equipos seguido por DS Virgin con 41 puntos. El próximo ePrix será el de Marrakech, a mediados de enero.



EL WTCC Y EL TCR SE FUSIONAN PARA DAR LUGAR AL WTCC



El piloto sueco Thed Björk y Polestar Cyan Racing (Volvo), han sido los últimos campeones del WTCC (Mundial de Turismos) y decimos esto, porque en 2018 este campeonato desaparece y pasa ser una Copa del Mundo bajo la denominación WTCC. Un cambio que no sólo es de nombre, sino también de reglamento técnico, pues se aplicará el del TCR, tendrá al menos una vigencia de dos temporadas y contará con Eurosport Events Limited y a WSC, promotor del TCR como promotores. Este acuerdo supondrá por

tanto el final de las TCR International Series, así como del FIA European Touring Car Cup. Las inscripciones estarán limitados a 26 coches (2 como máximo por equipo) con prioridad a los equipos que competían tanto en el WTCC como en las TCR International Series, todos los coches TCR homologados por el WSC y con pasaporte WTCC FIA. Como novedad, desaparece el campeonato de marcas y con ello los equipos oficiales y, sólo se podrá optar por el de pilotos y por el de equipos. El calendario de esta nueva competición está aún por definir, pero está previsto que esté formado por 10 citas repartidas en cuatro continentes, con un total de 30 carreras. Este número de carreras se debe a que también se ha cambiado el formato del fin de semana: el sábado habrá dos sesiones de entrenamientos libres, unos entrenamientos cronometrados y una carrera en la que puntuarán los 10 primeros clasificados. Por su parte, el domingo habrá unos entrenamientos cronometrados dividido en tres sesiones (Q1, Q2 y Q3, esta última sólo para los cinco mejores), una carrera con la parrilla invertida para los top 10 de la Q2, en la que puntuarán los 10 primeros clasificados y, por último, una tercera carrera, ya con el orden de la Q3 en la parrilla, en la que también puntuarán los 10 primeros clasificados.

POLO GTI R5, EL REGRESO DE VOLKSWAGEN A LOS RALLIES

Tras dominar durante cuatro años consecutivos el WRC, en los que ganaron tanto el título de pilotos como el de constructores, Volkswagen sorprendido a todos con la noticia de su retirada del WRC. Un año más tarde, Sven Smeets, Director de Volkswagen Motorsport ha presentado el regreso de la marca a esta competición con el nuevo Polo GTI R5 que competirá en la categoría WRC2 y que estará disponible para equipos y pilotos a través del departamento de carreras cliente de Volkswagen. Su desarrollo comenzó a principios del año pasado y las pruebas iniciales tuvieron lugar a mediados del pasado noviembre en Fontjoncouse (Francia) y continuaron en Gran Bretaña en diciembre. La responsabilidad de todo el proyecto recayó en el Director Técnico François-Xavier "FX" Demaison, así como en el Gerente de Proyecto Jan de Jongh, quien, como ingeniero de carrera, estuvo con Sébastien Ogier con Polo R WRC de 2013 a 2016. El Polo GTI R5 toma como base el nuevo Polo y su chasis de acero se fabrica en la planta de producción en Pamplona. Al igual que el nuevo Polo

GTI, el Polo GTI R5 está equipado con motor 1.6 turbo de cuatro cilindros con inyección directa, que desarrolla 272 CV de potencia y un Par máximo de 400 Nm, asociado a una caja de cambios secuencial, de cinco velocidades y con tracción permanente a las cuatro ruedas. Pendiente de su homologación por parte de la FIA, que tendrá lugar este verano, las primeras entregas a los equipos clientes están previstas para la segunda mitad del año.





Para todo nostálgico de la época dorada de los rallies y de los coches que en ella participaron, el Rallye Monte-Carlo Historique es la oportunidad perfecta para revivirlo y Rafael Fernández Cosín, un madrileño de 46 años es uno de ellos. Su primera participación en esta prueba se remonta al 2008 con un Alfa Romeo 2000 GT Veloce de 1970, aunque también lo ha corrido con un Porsche 956 SC de 1965 y desde hace años, lo hace con un Lancia Fulvia 1.6 HF 'Fanalone' de 1970 equipado con un Blunik II como aparato de medición. En sus primeras participaciones primaba el espíritu aventurero y la experiencia de participar en esta mítica prueba, con amigos sin experiencia en los rallies de regularidad como copilotos y sin una asistencia especializada, por lo que no aspiraba a hacer un buen papel. Alcanzado ya un conocimiento profundo del Rally y motivado por los deseos de realizar una buena clasificación, su planteamiento de este rallye cambio radicalmente a partir del 2012, ese año, no sólo se compró el Lancia Fulvia 1.6 HF 'Fanalone' con el que compete actualmente, sino que se buscó a un copiloto con experiencia como es Julen Martínez-Huarte. Desde entonces, siempre han estado luchando por el Top10 del Rally hasta los últimos kilómetros de la prueba y su mejor clasificación la lograron en el 2013, cuando acabaron en el 17^a puesto de la general y 2^a de su Clase y su peor recuerdo es de 2015, cuando eran séptimos y tuvieron una salida de pista a falta de muy pocos kilómetros para acabar el último tramo del rallye y, aunque finalmente pudieron acabar en el puesto 99^o con el coche en malas condiciones, fue como el mismo reconoce "un golpe muy serio para nuestra moral, pues

veíamos muy cerca lograr una gran clasificación". Desde el punto de vista logístico, el Rallye Monte-Carlo Historique es muy complejo y prueba de ello es que Rafael Fernández Cosín es una prueba a la que dedica casi todo el año: los hoteles se reservan en Agosto, en cuanto se publican las etapas y el recorrido del Rally, la inscripción la formalizan en septiembre y hasta noviembre, el Automóvil Club de Mónaco no confirma si han sido admitido o no y detalla la información sobre los tramos cronometrados. Es entonces cuando empieza la verdadera carrera por la preparación exhaustiva del rally y a probar en algún otro rally las mejoras introducidas durante el año al Lancia, coche que está destinado únicamente para el Monte-Carlo Historique. Como no tienen tiempo para entrenar los tramos ni para hacerse su propio roadbook, no les queda más remedio que comprar uno ya hecho. Para la XXI^a edición de este año (31 de enero- 7 de febrero) volverán a salir desde Mónaco por temas logísticos con el dorsal 155 (solicitado por él) dentro de la Escudería Madrid Históricas con el fin de participar en la Clasificación por Escuderías. Prefiere una edición con mucha nieve aunque llevan 4 tipos de neumáticos diferentes (seco, térmicos, invierno con clavos y nieve extrema con clavos) y como no, para esta prueba, tanto la asistencia como el trabajo del equipo de ouvriers que les van informando de como están los tramos. Por delante, 930 Km antes de disputar los dos primeros tramos en la etapa de concentración. Por delante, la etapa de clasificación con otros 4 tramos y por último, la etapa común con 9 tramos más, incluido el mítico "Turini". Desde aquí, les deseamos mucha suerte.





Para celebrar la 40ª edición del Dakar, los organizadores han querido retomar el ADN aventurero al más puro estilo de los Dakar africanos, con un recorrido que supone el regreso de las duras etapas de arena y dunas del Dakar más africano. Para ello, en su 10ª edición sudamericana, el recorrido transcurrirá entre Perú, Bolivia y Argentina, recorriendo un total de 9.000 Km, de los cuales 4.500 Km serán cronometrados, repartidos en 14 etapas, de las cuales, la mitad de ellas se disputarán totalmente sobre dunas fuera de pistas y una de ellas será además una etapa maratón. Peugeot Sport, que de la mano de Jean-Marc Finot, responsable de PSA Motorsport ha anunciado que este será su último Dakar es sin duda el gran favorito una vez más, no en vano, ha sido el dominador de las dos últimas ediciones del Dakar, con sendas victorias de la mano de Stéphane Peterhansel a lo que hay que sumar el triplete logrado el año pasado. Para ello, el equipo alineará una vez más a su "Dream Team": Sainz (nº 303), Peterhansel, Loeb y Despres, que una vez más contarán con el Peugeot 3008DKR Maxi con motor V6 bi turbo Diesel de 340 CV y dos ruedas motrices, al que los ingenieros de Peugeot Sport, con el objetivo de ganar en estabilidad y mejorar la dinámica del vehículo, le han ensanchado 20 cm las vías, debido a

una modificación en las suspensiones. Frente a ellos, una vez más, sus grandes rivales son los MINI, que cuentan en su palmarés con cuatro victorias absolutas entre 2012 y 2015 y que junto al equipo X-raid alineará un total de siete coches, pero con dos conceptos completamente distintos, aunque ambos equipados con el mismo motor diesel de 6 cilindros en línea y 3,0 litros de 340 CV: por un lado, alineará cuatro MINI John Cooper Works Rally con tracción a las cuatro ruedas pillados por Terranova Przygonski, "Nani" Roma (nº 302) y Garafulic y, como novedad, el MINI John Cooper Works Buggy con tracción trasera, pilotados por Hirvonen, Menzies y Al-Rajhi. Además, la participación española en la categoría de coches del Dakar contará con Isidre Esteve (nº 336) con un Springbok MD en la categoría T1-14X4, Xavier Foj (nº 338), el piloto español que con 27 ediciones es el que más veces ha disputado el Dakar y que con su Toyota Land Cruiser participará en la categoría T2-2 Diesel, Cristina Gutiérrez (nº 354), que en su segunda participación en el Dakar, luchará por la victoria en la categoría de vehículos derivados de serie T1-S con un Mitsubishi Montero, Óscar Fuertes (nº 355) que debutará con el nuevo SsangYong Tivoli DKR en la categoría T1-3 dos ruedas motrices y, por último, Jesús Calleja (nº 391) con Jeep en la categoría T1-S.



CURSOS **MOTORSPORT**

INGENIEROS MECÁNICOS AFICIONADOS

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



cursosdemotorsport@gmail.com

PORSCHE 919 HYBRID LMP1, UN ADIÓS POR LA PUERTA GRANDE



En el 2011, Porsche anunció su regreso a la máxima categoría del Campeonato del Mundo de Resistencia, LMP1. Para ello, construyó un nuevo edificio de oficinas y un taller para construir el LMP1 en el Centro de Desarrollo de Porsche en Weissach en el que empezaron a trabajar 230 empleados de los cuales unos 150 eran ingenieros, todo ello, liderando por Fritz Enzinger (responsable del Proyecto LMP1), Alexander Hitzinger (Director Técnico) y Andreas Seidl (Director del Equipo). Dos años más tarde, en junio del 2013 Bernhard fue el encargado de rodar por primera vez el Porsche 919 Hybrid en la pista de pruebas de Porsche en Weissach y a finales de ese año, completó sus pruebas en el Autódromo Internacional do Algarve, donde Webber tuvo su primera toma de contacto con el 919 Hybrid. Al año siguiente, el 919 Hybrid se presentó de manera oficial en el Salón del Automóvil de Ginebra y debutó en competición en las 6 Horas de Silverstone, logrando el primero de los seis podios que logró ese año, en el que además, logró su primera pole (Spa) y su primera victoria (Brasil). En su esperado regreso a las 24 Horas de Le Mans llegaron a liderar la prueba, sus dos coches abandonaron la prueba y Porsche acabó la temporada en tercera posición, por detrás de Toyota y de Audi. Al año siguiente, justamente 17 años desde la última victoria de Porsche en Le Mans, Hulkenberg, Bamber y Tandy lograban la 17ª victoria de Porsche en Le Mans, mientras que Webber, Bernhard y Hartley ganaba el Campeonato de Pilotos y Porsche lograba el de Constructores con 13 podios y un total de 6 victorias.



En el 2016, Lieb, Jani y Dumas lograron no sólo la 18ª victoria de Porsche en Le Mans, sino que también ganaron el Campeonato de Pilotos y Porsche revalidó el título, con 9 podios y seis victorias. En su última temporada en esta competición, Bernhard, Bamber y Hartley no sólo lograron la 19ª victoria de la marca en Le Mans, sino que además, se proclamaron Campeones del Mundo a falta de una carrera y Porsche, por tercer año consecutivo logró el Campeonato de Constructores con 4 victorias y 15 podios. Una vez acabada la temporada, los ganadores de Le Mans, Timo Bernhard, Neel Jani y Nick Tandy junto con el Vicepresidente del programa LMP, Fritz Enzinger, llevaron al Museo Porsche el trofeo de las 24 Horas de Le Mans, como mérito a las tres victorias consecutivas logradas por la marca, mientras que el Porsche 919 Hybrid realizará un tour de despedida con numerosos eventos hasta el próximo otoño, cuando quedará definitivamente instalado en el Museo Porsche. No es para menos, pues el Porsche 919 Hybrid, además de haber sido el coche de competición más complejo que ha construido la marca en sus 70 años de historia, ha sido también el más laureado, pues además de sus tres victorias en las 24 Horas de Le Mans (2015, 2016 y 2017), tres títulos de pilotos y otros tres títulos de constructores en el WEC, ha logrado 17 victorias en las 34 carreras del WEC en las que ha participado, siete dobles, 20 poles y 13 vueltas rápidas en carrera, pero sobre todo, porque en los cuatro años en los que ha participado.

SIGUENOS EN [FACEBOOK](#)



[TWITTER](#)



[LINKEDIN](#)



O A TRAVÉS DE NUESTRA WEB WWW.SPANISHDRIVINGEXPERIENCE.COM