

febrero 2017

# EXPERIENCES



- Spain is different.
- AMG cumple 50 años.
- El Jaguar F-Type se pone al día con más tecnología y versiones.
- Nuevos Porsche 911 GTS, ahora más potentes.
- Toyota Gt86 2017, más y mejor.
- Lexus reinventa su berlina de lujo.
- Stinger, la nueva berlina deportiva de KIA.
- La Serie 4 de BMW se renueva.
- Mercedes-Benz actualiza el GLA.
- Segunda generación del Audi Q5.
- Audi SQ5 3.0 TFSI, la versión más deportiva de la familia Q5.
- Opel Crossland X, el nuevo SUV urbanita de Opel.
- Sportline, un look deportivo para el Skoda Kodiaq.
- Los conductores jóvenes ya pueden alquilar un coche.
- El conductor español ante la llegada del coche autónomo.
- RM 50-03 McLaren F1, el reloj de un millón de euros.
- Versión 10<sup>a</sup> aniversario del Tag Heuer Carrera.
- Sotogrande Gran Prix, el glamour y el lujo regresa a España.
- F1: fin del culebrón.
- Formula E: Visa Vegas eRace.
- Montoya y Vettel, ganadores de la Carrera de Campeones.
- Lotus Exige Race 380 Sport, a la conquista de los circuitos.
- Dakar 2017, "my odyssey", por Julio Castejón.
- Dakar 2017, 12 +1 para Peterhansel.
- WRC: Ogier golpea primero.



## SPAIN IS DIFFERENT

En la década de los '60, la mayoría de los países de Europa seguía considerando a España un lugar remoto y aislado, llegando incluso a decir que África empezaba en los Pirineos, pero España no era peor, era diferente. Fue entonces cuando el Ministro Manuel Fraga promovió el lema "Spain is diferente", un lema enfocado a los turistas extranjeros que sacaba ventaja de la mala fama española. Ni mejor ni peor, España era un destino exótico. Un lema que sin duda sigue muy vigente hoy en día y sino, ¿como es posible explicar una serie de hechos ocurridos en España recientemente? Para empezar, pese a haber tenido un gobierno en funciones durante todo el 2016, la economía creció un 3,2% (lo mismo que en el 2015), y las ventas de coches crecieron un 10,9% pese a que el Plan PIVE se agotó en la segunda mitad del año. Otro ejemplo de la idiosincracia de España la hemos vivido con el alboroto que se ha formado con motivo del aumento en el precio de la luz en plena ola

de frío, alboroto que incluso ha motivado una investigación por parte de la Fiscalía, un incremento que se debió al aumento de la demanda (da que pensar a largo plazo, si finalmente los coches eléctricos acaban imponiendo), a la falta de viento o agua para impulsar las renovables, al incremento en el precio de las materias primas para producir dicha energía y aunque parezca mentira, por la exportación energética que realizamos a Francia con motivo de una parálisis de sus nucleares, pero sin embargo, no pasa nada porque los lunes sea el día en que los carburantes sean más baratos y todo, porque es el día en el que los precios de las gasolineras se comunican a Europa para su seguimiento y comparación europeo. Por último, se montó otro monumental escándalo por la "supresión temporal" de la web en español de la Casa Blanca, cuando aquí en España, un conductor se encuentra con que en algunas CC.AA, los carteles indicativos no están en español.

# AMG CUMPLE 50 AÑOS



En **1967**, Hans-Werner Aufrecht y Erhard Melcher, antiguos trabajadores del departamento de desarrollo de Daimler-Benz fundaron la empresa la empresa de ingeniería Aufrecht Melcher Großaspach Ingenieurbüro, Konstruktion und Versuch zur Entwicklung von Rennmotoren, más conocida como **AMG**, para el desarrollo y construcción de motores de competición. Cuatro años más tarde, en **1971**, su nombre dio la vuelta al mundo cuando un AMG Mercedes 300 SEL 6.8 ganó en su categoría y acabó segundo en la general en las **24 Horas de Spa**. Ya en **1988**, AMG se convirtió en el **preparador oficial** de los Mercedes-Benz 190 E oficiales en el DTM y en **1990** se firmó un acuerdo de **cooperación** por el cual, AMG comenzó a desarrollar versiones deportivas de vehículos Mercedes-Benz de calle, siendo el **C 36 AMG**, lanzado en 1993, el primer vehículo de calle que salió al mercado fruto de dicha cooperación. En **1999** DaimlerChrysler adquirió el **51%** de Mercedes-AMG, que pasó a **integrarse** en su totalidad en Daimler AG como empresa subsidiaria seis años más tarde, siendo el **Mercedes-Benz SLS AMG** que salió al mercado en

2009, el primer vehículo desarrollado enteramente en el seno de la marca. En la actualidad, como entidad perteneciente en un **100%** al Grupo Daimler AG, la compañía con sede en Affalterbach es la punta de lanza en el mundo de la competición del Grupo. En el 2016 la gama de vehículos AMG fue la más amplia en la historia de la compañía (47 modelos se ofrecen en nuestro país), lo que se tradujo en un crecimiento del **40%** con respecto al 2015 con casi **100.000** unidades entregadas, de las cuales, 534 correspondieron a España. De cara a su **50º aniversario**, Mercedes-AMG aumentará la familia de modelos de altas prestaciones con la llegada de una renovada gama Mercedes-AMG GT, que incluye una edición especial 50º Aniversario basada en el Mercedes-AMG GT C en las variantes coupé y roadster o, con los nuevos Mercedes-AMG E 63 4M+ y Mercedes-AMG E 63 S 4M+ en sus carrocerías berlina y Estate. Así mismo, Mercedes-AMG ha inaugurado en Tokyo, en el distrito de Setagaya, su primer centro AMG Performance independiente, no ubicado dentro de un concesionario de Mercedes-Benz.

The Mercedes-AMG logo, featuring the Mercedes-Benz three-pointed star emblem on the left, followed by the letters 'AMG' in a bold, stylized, metallic font.

## EL JAGUAR F-TYPE SE PONE AL DÍA CON MÁS TECNOLOGÍA Y VERSIONES



El modelo más deportivo de Jaguar, el F-Type que salió al mercado en el 2012, ha recibido una **actualización** tanto **tecnológica**, como **estética**, e **incorpora** a la gama la **versión R-Dynamic**, con motor sobrealimentado V6 de 340 CV y de 380 CV. Además, con motivo de esta actualización, sale al mercado la exclusiva **edición 400 SPORT** que incluye una versión mejorada de su motor, cuya **potencia** se ha **incrementado** hasta los 400 CV y cuyo chasis se ha mejorado. Tecnológicamente, el F-TYPE incorpora ahora el vanguardista sistema de infoentretenimiento Touch Pro que destaca por su respuesta ultrarrápida, el manejo similar al de una tablet, las funciones de navegación inteligente como compartir con amigos la hora prevista de llegada y servicios OnLine, como el tráfico y los partes meteorológicos en tiempo real. Incluye además la app "ReRun" desarrollada específicamente en colaboración con GoPro que graba vídeos de alta calidad con los datos de rendimiento del vehículo en tiempo real. Estéticamente, las novedades son sus renovados faros full-LED, el paragolpes delantero y nuevas tomas de aire, que proporcionan al F-TYPE un aspecto nuevo y distintivo, mientras que en su interior, cuenta con unos ligeros asientos de perfil fino, que mejoran la ergonomía y el confort al tiempo que permiten un ahorro de peso de más de 8 kg.

## NUEVOS PORSCHE 911 GTS, AHORA MÁS POTENTES

Porsche amplía la gama 911 con la llegada de los modelos GTS: el 911 Carrera GTS con tracción trasera, el 911 Carrera 4 GTS con tracción integral (ambos con carrocería Coupé y Cabriolet) y el 911 Targa 4 GTS con tracción a las cuatro ruedas. Están equipados con el motor bóxer de 3.0 litros y seis cilindros, cuya **potencia** en comparación con el anterior GTS que llevaba un propulsor atmosférico, se ha **incrementado en 30 CV**, pasando a ser ahora de 450 CV. Todas las versiones están disponibles con transmisión manual de siete velocidades u opcionalmente con la transmisión automática de doble embrague PDK y la suspensión activa Porsche Active Suspension Management (PASM), mientras que los GTS Coupé cuentan con el chasis deportivo PASM, que reduce la distancia al suelo de la carrocería en diez milímetros. Todas las versiones toman como base el chasis ancho de los modelos con tracción integral, que mide 1.852 mm, incluso en las variantes de tracción trasera. El **nuevo diseño** Sport Design del frontal, en el que se ha optimizado la aerodinámica, enfatiza el carácter deportivo del coche. Un spoiler delantero bajo y otro posterior extensible más ancho reducen aún más las fuerzas que tienden a elevar ambos ejes, si lo

comparamos con las versiones Carrera S, mientras que detrás se caracterizan por sus ópticas tintadas, parrilla de entrada de aire al motor en negro brillante y dos tubos centrales del sistema de escape deportivo también en negro. Los modelos con tracción trasera se identifican por una nueva moldura de color negro entre ambos pilotos posteriores, mientras que los de tracción integral cuentan con una moldura iluminada. Los retrovisores exteriores Sport Design, las llantas de 20 pulgadas con tuerca central pintadas en negro brillante, más el logotipo GTS en las puertas, completan los cambios desde una vista lateral.



# TOYOTA GT86 2017, MÁS Y MEJOR



Toyota ha actualizado el GT86, su deportivo coupé con un nuevo diseño exterior, un mayor equipamiento, un nuevo diseño interior y ajustes en su chasis, una evolución que supone un paso más allá en todos estos aspectos. Así, si bien su **diseño** respeta las líneas maestras del modelo original, reforzando su estilo deportivo, pero con nuevos faros y pilotos LED, un capó más bajo y un paragolpes delantero revisado. En la zona posterior de la carrocería hay un nuevo alerón, de mayor tamaño, fabricado en aluminio ultraligero y pintado en color negro con las alas en el mismo tono que el resto de la carrocería. En su **interior**, el habitáculo presenta nuevos acabados y materiales, de mayor calidad y un nuevo volante de pequeño diámetro, que facilita un mejor control de la dirección. Además, hay nuevos mandos y botones en las puertas y para manejar el climatizador. A todo ello se une la nueva pantalla a color multi-información TFT de 4,2" en el cuadro de instrumentos. Las novedades en el apartado de **equipamiento** incluyen, además del modo Track que permite disfrutar más de las sensaciones deportivas que transmite GT86 al rebajar al mínimo la intervención



de los sistemas electrónicos [control de estabilidad y control de la tracción], la **incorporación** de Asistente de Arranque en Pendiente (HAC), luces de aviso de frenada de emergencia y la última versión de Toyota Touch 2, dispositivo multimedia con pantalla de 6,1", conectividad Bluetooth® 3.0, conexiones USB y Aux-In y, opcionalmente, sistema de navegación Toyota Touch 2 & GO con funciones avanzadas y acceso a apps, que incluye actualizaciones gratuitas durante los tres primeros años. Por último, los ingenieros de Toyota han realizado minuciosos **ajustes** en la **suspensión** y la **amortiguación** para lograr una mayor estabilidad y mejorar el confort de marcha, además de implantar diversas medidas con el objetivo de aumentar la rigidez de la carrocería y mejorar la aerodinámica, mientras que sus sistemas de control electrónico han sido objeto de una extensa evaluación con el objetivo de afinarlos y lograr así una respuesta todavía más deportiva. Lo que **no ha variado** ha sido su motor bóxer delantero, de 200 CV, y propulsión trasera, con caja de cambios manual o transmisión automática, en ambos casos de seis velocidades.

Experiencias a medida, la mejor manera de disfrutar con sus clientes.



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





Si bien **no llegará** al mercado hasta el año que viene, Lexus ha presentado en la pasada edición del Salón Internacional del Automóvil de Detroit la **quinta generación** del LS, su buque insignia, con un impresionante y atrevido diseño, con una silueta estilo coupé y todos los detalles del nuevo lenguaje de diseño de Lexus. Está fabricado sobre la plataforma modular **GA-L** (Global Architecture for Luxury vehicles), la **más** rígida en la historia de Lexus, que además, proporciona **mayor** comodidad y rebaja el centro de gravedad del vehículo al situar la mayor parte de la masa (incluyendo el motor y los ocupantes) en una posición más centralizada y rebajada en el chasis. En **comparación** con el modelo anterior, el nuevo LS mide 5.235mm de longitud, 1.450mm de ancho y 1.900 mm de alto, es decir, es más largo, más ancho y más bajo y, cuenta también con una mayor distancia entre ejes. Estará equipado con el **nuevo motor** V6 de 3.5 litros, con doble turbo de 421 CV, que le permitirá acelerar de 0-100 km/h de 4.5 segundos y el conductor podrá además, elegir entre tres modos de conducción (Normal, Sport y Sport+). Del LC 500 **hereda** la caja de cambios automática de 10 velocidades, cuyo sistema avanzado de control electrónico elige la relación ideal, supervisando la aceleración, la frenada y las fuerzas g laterales, anticipándose a la acción del conductor. En materia de **sistemas de seguridad** avanzadas, el LS contará con el



Sistema de Seguridad Lexus Safety System +, que incluye un sistema de seguridad avanzado, que en caso de detectar un peatón en el mismo carril y si la colisión es inminente, el LS frenará automáticamente y desviará su trayectoria para evitar al peatón sin salirse del carril. También incorpora el High-level Driving Support, denominado Lexus CoDrive, que permite controlar la dirección de conformidad con la intención del conductor y ofrecer asistencia continuada en la conducción por autopista. En materia de **infoentretenimiento**, cuenta con una pantalla de navegación de 12,3 pulgadas y opcionalmente se podrá equipar con el mayor Head Up Display del mercado o con un sistema de sonido Mark Levinson 3D surround con altavoces en el techo. En su **interior**, incorpora asientos de nuevo diseño que incluyen los asientos delanteros eléctricos con 28 posiciones y funciones de calefacción, refrigeración y masaje y dado que el LS es más bajo que las versiones anteriores, cuenta con suspensión neumática con una función de acceso que se activa al abrir las puertas con la llave inteligente. Dicho modo de acceso eleva automáticamente el vehículo y abre los cabezales de los asientos para dar la bienvenida al conductor, que gracias al Control Activo de Ruido que cancela determinadas frecuencias con la reproducción de un anti-ruido que emana de los altavoces, podrá disfrutar de un viaje **absolutamente silencioso**.



# STINGER, LA NUEVA BERLINA DEPORTIVA DE KIA



Basado en el KIA GT Concept presentado en 2011, KIA presentó en la pasada edición del Salón de Detroit el KIA Stinger, el modelo de producción con más **altas prestaciones** en la historia de la compañía. Se trata de una berlina deportiva para cinco pasajeros de 4,83 metros de longitud, con silueta de **aspecto coupé** que llegará a Europa a finales de este año, **disponible** con tracción trasera o con tracción total. Bajo su capó hay una gama de tres motores longitudinales turboalimentados: dos de gasolina (un 2,0 de 255 CV y un V6 biturbo de 3,3 de 370 CV) y un motor diesel 2,2 de 200 CV (la gran **apuesta** de la marca para el **mercado europeo**), todos ellos equipados con la segunda generación de una caja de cambios automática de ocho velocidades controlada electrónicamente que proporciona cambios rápidos y una excelente economía de consumo y cuyas levas en el volante, permiten seleccionar las marchas manualmente. Además, mediante el sistema de control electrónico del vehículo **Drive Mode Select** se pueden seleccionar hasta cinco programas de funcionamiento del cambio y la respuesta del acelerador. Dependiendo del motor elegido, el tamaño de las llantas y de los neumáticos de serie será distinto, así como los frenos: neumáticos 225/50R17 y discos ventilados de 320

mm delante y macizos de 315 mm detrás en el caso del diesel 2,2; 225/45 R18 y discos ventilados (345 mm delanteros y 320 mm traseros) en el caso del motor gasolina 2,0, mientras que la versión 3,3 está equipado con neumáticos de altas prestaciones de 225/40 R19 delante y 255/35 R19 detrás y discos ventilados de altas prestaciones Brembo® (350 mm delante y 340 mm detrás), con pinzas de cuatro pistones delante de 340 mm y pinzas de dos pistones detrás. Estará disponible con los más **modernos** sistemas avanzados de **asistencia a la conducción** (Advanced Driver Assistance Systems ADAS) de Kia, desarrollados por la división DRIVE WiSE de la marca. DRIVE WiSE encarna la filosofía de KIA de proporcionar vehículos con sistemas inteligentes y tecnologías de seguridad activa diseñadas para evitar colisiones o mitigar sus efectos. Entre ellos y como **novedad** para la marca, el sistema de alerta de la atención del conductor (Driver Attention Alert DAA). Ofrece además los más modernos sistemas de **infoentretenimiento** y las tecnologías para el conductor, como la pantalla Head-Up Display (HUD), la posibilidad de cargar sin cable de un smartphone o la conexión de manos libres Bluetooth®, además de contar con tres opciones de equipos de sonido de alta calidad.



## LA SERIE 4 DE BMW SE RENUEVA



Con casi 400.000 unidades vendidas desde su lanzamiento en el 2013, el BMW Serie 4 en sus tres variantes (BMW Serie 4 Coupé, BMW Serie 4 Cabrio y BMW Serie 4 Gran Coupé) recibe ahora una actualización. **Exteriormente**, los faros **delanteros** de xenon han sido sustituidos por faros **bi-LED** de serie que opcionalmente, pueden ser de LED adaptativos y de serie las luces antiniebla delanteros son ahora de LED. Por su parte, las luces **traseras** también se han modificado su diseño y pasan a ser de **LED**. Otras novedades exteriores las encontramos en su nuevo faldón trasero y en las tomas de aire que han sido modificadas, en sus dos nuevos acabados de pintura exterior (Azul Snapper Rocks y Naranja Sunset Orange) disponibles exclusivamente para los nuevos modelos del BMW Serie 4 y también hay un nuevo diseño de llantas específicas para cada uno de los acabados de equipamiento Sport, Luxury y M Sport. Su **interior** cuenta con nuevos detalles galvanizados, aplicaciones en cromo y consola central en negro de brillo intenso que refuerzan la sensación de exclusividad y alta calidad. Otro detalle visual es la doble costura en el panel de instrumentos, mientras que los tres nuevos colores de tapicería, junto con las tres nuevas molduras interiores ofrecen aún más opciones para la personalización del diseño interior. El conductor puede como opción equiparlo con un cuadro de instrumentos totalmente digital y tiene a su disposición de serie, un volante deportivo con una nueva cubierta de piel de alta calidad, cuyo forro modificado ofrece un mejor agarre al



conductor. En el aparato **mecánico**, todos los motores de gasolina y las unidades diésel de cuatro cilindros ofrecidos para el nuevo BMW Serie 4 proceden de la última familia BMW EfficientDynamics y están equipados con tecnología BMW TwinPower Turbo. Todos los nuevos modelos BMW Serie 4 están disponibles con tres motores de gasolina (420i de 184 CV, el 430i de 252 CV y el más alto de la gama, el 440i de 326 CV y con tres motores diésel (420d de 190 CV, el 430d de 258 CV y el 435d xDrive de 313 CV) y el BMW Serie 4 Gran Coupé también está disponible con otra variante de motor diésel, el 418d, de 150 CV. Dependiendo del modelo en concreto, el BMW Serie 4 Coupé, BMW Serie 4 Cabrio y BMW Serie 4 Gran Coupé pueden especificarse con caja de cambios manual de seis velocidades o caja de cambios automática de ocho velocidades Steptronic, de serie en los BMW Serie 4 430i xDrive, 430d, 430d xDrive y 435d xDrive. Todos los modelos de gasolina del nuevo BMW Serie 4 (con la excepción del BMW 420i), más los modelos diésel BMW pueden equiparse con el sistema de tracción total BMW xDrive en lugar de la tracción trasera, tecnología que viene de serie en todas las versiones equipadas con el motor 435d. Así mismo, y con el propósito de ofrecer una conducción aún más deportiva sin perder el confort, los nuevos BMW Serie 4 Coupé y BMW Serie 4 Gran Coupé vienen ahora con una **configuración** de la **suspensión** más rígida, tanto si se trata de la suspensión estándar, como la suspensión M Sport o de la suspensión adaptativa.



# MERCEDES-BENZ ACTUALIZA EL GLA



Cinco años después de su lanzamiento, el GLA, el primer SUV compacto de Mercedes-Benz, modelo que supuso un soplo de aire fresco para su segmento se renueva con **modificaciones** en el **diseño**, tanto **exterior** como **interior** y variantes de **equipamiento actualizadas**. **Exteriormente**, además de mejorar su aerodinámica gracias a las numerosas medidas de optimización a las que ha sido objeto, las novedades del nuevo GLA son los nuevos parachoques y su parrilla, las llantas de aleación adicionales, los faros LED High Performance de serie, que se caracterizan por una temperatura de color similar a la luz natural, sustituyen a los faros bixenón que hasta ahora equipaba el GLA de serie en España, mientras que las luces de freno y los intermitentes disponen de tres grados de intensidad lumínica (de día brillan con máxima luminosidad, de noche pasan a un nivel intermedio y cuando el vehículo se detiene de noche alumbran con un nivel de intensidad bajo). Por último, el GLA estará disponible con una nueva y atractiva pintura llamada "beige canyon". En su **interior** y para el mercado español, se ha mejorado el acabado de este modelo al incorporar la línea Urban de serie (superior al hasta ahora acabado de serie, la línea Style). Los nuevos tapizados para la línea de equipamiento Urban, con símil de cuero

ARTICO/tela Maringá, están disponibles en gris cristal o negro y las novedades están en nuevas tapicerías para los asientos. También cambian las agujas del cuadro de instrumentos y el diseño de algunos botones y las molduras del salpicadero y puertas, que ahora están disponibles en aluminio con rectificado trapezoidal, madera de álamo marrón claro satinado, madera de raíz de nogal marrón brillante, o bien, con un toque particularmente exclusivo, en madera de fresno negro mate o en fibra de carbono AMG. **Mecánicamente**, para su lanzamiento no hay novedades y estará disponible en cuatro motores de gasolina (GLA 180 de 122 CV, GLA 200 de 156 CV, GLA 250 4MATIC de 211 CV y AMG GLA 45 4MATIC de 381 CV) y dos diesel (GLA 200 d de 136 Cv y GLA 220 d, de 177 CV). Los clientes pueden elegir entre **tres variantes** del tren de rodaje: el tren de rodaje de confort (de serie), el tren de rodaje de altura rebajada (en combinación con la línea AMG Line o el paquete dinámico) y el tren de rodaje de confort Offroad. En materia de **equipamiento** las novedades son el HANDS-FREE ACCESS, para abrir o cerrar el maletero, la cámara de 360 grados, el asistente de frenado activo y el ATTENTION ASSIST, que detecta síntomas típicos de fatiga del conductor.







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

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



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

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

# AUDI SQ5 3.0 TFSI, LA VERSIÓN MÁS DEPORTIVA DE LA FAMILIA Q5



Audi presentó en el Salón Internacional del Automóvil de Detroit la versión **más deportiva** de la familia Q5, el nuevo Audi SQ5, equipado con un motor V6 TFSI de 2.995 cc de **354 CV** asociado a un cambio tiptronic de ocho velocidades y con tracción permanente **quattro** con un reparto ligeramente favorable al eje trasero y que opcionalmente, se puede equipar con un diferencial deportivo y con suspensión neumática. Esta versión acelera de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos y alcanza una velocidad máxima limitada electrónicamente de 250 km/h, todo ello, con un consumo en el ciclo NEDC de sólo 8,3 litros cada 100 km. **Exteriormente**, el nuevo Audi SQ5 se distingue por sus llamativos paragolpes que cuentan con entradas de aire S específicas con contornos más resaltados, así como por el difusor, que está acabado con una rejilla en nido de abeja. Otra característica específica S es la parrilla del radiador con dobles listones en aluminio y elementos de contraste en gris mate. El logo S con el rombo rojo se utiliza en numerosas ubicaciones de la carrocería. El paragolpes trasero integra la doble salida de escape S y una terminación en aluminio para el difusor. En los laterales del vehículo, la carcasa de los espejos retrovisores en aluminio y las molduras en las

puertas en el color de la carrocería acentúan el carácter deportivo. La tecnología LED es de serie para todas las funciones de iluminación y los intermitentes dinámicos aseguran una gran visibilidad para el resto de los conductores. Por último, está disponible en exclusiva para esta versión el color negro pantera. Su **interior** en acabado en tonos oscuros da la bienvenida al conductor y a los pasajeros con umbrales en las puertas iluminados con el logotipo S. Las costuras de contraste en el volante y en los asientos forrados en piel proporcionan un ambiente dinámico y elegante. Los asientos deportivos S en Alcantara y piel pueden ir también tapizados en cuero Nappa con patrón de diamantes y contar con función de masaje. Las inserciones decorativas de aluminio cepillado son de serie, con una gran variedad de opciones en madera o en carbono. Las levas del cambio con acabado en aluminio permiten al conductor el manejo manual de la caja tiptronic. Los pedales y el reposapiés cuentan con una terminación en acero inoxidable. Los asientos traseros están divididos en tres sectores y opcionalmente, pueden contar con ajuste longitudinal y de inclinación del respaldo.



# OPEL CROSSLAND X, EL NUEVO SUV URBANITA DE OPEL



Opel amplia su gama SUV con un nuevo miembro en la familia X: el Opel Crossland X, que se une al Opel Mokka X, modelo con el que inicia su ofensiva de producto "7 en 17", por la cual a lo largo de 2017 presentará siete nuevos modelos, dos de ellos con el apellido X. A diferencia del Mokka X, el Crossland X está concebido más como un **SUV "urbanita"**, por lo que, en principio, **no estará** disponible con tracción integral. Con una longitud total de 4,21 metros, el nuevo Crossland X es 16 centímetros más corto que un Astra mientras que al mismo tiempo es 10 centímetros más alto, lo que permite a sus ocupantes disfrutar de una posición elevada de los asientos, que da como resultado una **excelente visibilidad** y para aquellos que busquen una sensación de mayor espacio, pueden elegir el techo panorámico de cristal. En cuanto a sus motorizaciones, Opel todavía **no ha desvelado** en que motorizaciones estará disponible, aunque asegura que lo estará con una **amplia variedad** de motores, desde gasolina a diésel y GLP y con transmisión manual o automática. Lo que sí se sabe, es que ofrece **sorprendentes innovaciones** que hacen que cada día conducir sea más seguro, más cómodo y fácil. El Sistema de Iluminación Adaptativa AFL con tecnología LED, la Pantalla de Proyección (Head-up Display) y la Cámara Panorámica de visión trasera de 180 grados, junto con el Asistente Avanzado de Aparcamiento, la Alerta de Colisión Frontal con Detección de Peatones y Frenado de Emergencia Automática), Aviso al Conductor por Somnolencia, el Sistema de Mantenimiento de Carril, el Asistente de Señales de



Tráfico y el Sistema de Alerta de Ángulo Muerto son algunos de los ejemplos. El nuevo Crossland X también viene con la sorprendente **conectividad** característica de Opel gracias al sistema OnStar, así como la compatibilidad de los sistemas multimedia IntelliLink que permiten la proyección de los smartphones que dispongan de Apple CarPlay o Android Auto, unos smartphones que incluso se pueden cargar inalámbricamente mediante la carga inductiva, mientras que el punto de acceso Wi-Fi proporcionado por el sistema de servicios de asistencia y conectividad personal Opel OnStar, asegura una conectividad excepcional para todos los dispositivos móviles. En su **interior**, tanto el panel de instrumentos como la consola central están claramente estructurados y alineados horizontalmente hacia el conductor. Los sutiles acabados cromados alrededor de los relojes de instrumentación y las boquillas de ventilación comunican un mensaje de alta calidad y su pantalla táctil de hasta 8 pulgadas para los modernos sistemas multimedia IntelliLink R4.0 e IntelliLink Navi 5.0 compatibles con Apple CarPlay y Android Auto, está perfectamente integrada en la consola central. Además, tanto el conductor como el acompañante delantero pueden disfrutar los asientos ergonómicos certificados por AGR, mientras que los pasajeros de la parte trasera tienen la posibilidad de ajustar su asiento longitudinalmente 150 mm, con lo que se aumenta el espacio para las piernas o plegarse en secciones 60/40, aumentando así la capacidad del maletero, de 410 litros a los 1.255 litros de capacidad lo que hace que el Crossland X sea aún **más flexible**.



## SPORTLINE, UN LOOK DEPORTIVO PARA EL SKODA KODIAQ

Skoda lanzará al mercado la versión Sportline del nuevo Skoda Kodiaq con un equipamiento que acentúa su **enfoque deportivo** y disponible en dos motores de gasolina (1.4 TSI de 150 CV y 2.0 TSI de 180 CV) y el motor diesel 2.0 TDI en dos versiones, 150 CV ó 190 CV. **Estéticamente**, se **diferencia** por elementos acabados en negro en su carrocería como son la parrilla del radiador, los raíles del techo, las carcasas de los retrovisores exteriores y las molduras laterales de las ventanas. Además, la luna trasera y las ventanillas laterales traseras están tintadas (SunSet), las molduras laterales son del color del coche y detrás lleva un embellecedor estrecho de color plateado debajo del parachoques. De serie viene equipado con nuevas llantas de aleación de 19 pulgadas que pueden ser opcionalmente de 20 pulgadas. Su **interior**, basado en el acabado Ambition, incluye asientos deportivos tapizados en Alcantara con costuras en color plateado, volante multifunción y palanca de cambios de cuero, pedales de aluminio y una pantalla de estilo deportivo con funciones como la representación de las fuerzas G, la presión del turbo o la potencia actual del motor. De serie incluye la Selección de Modo de Conducción,

retrovisores plegables y regulables eléctricamente con función de memoria, luz de cortesía (Boarding Spot), retrovisor interior con sensor de lluvia y función de oscurecimiento, iluminación ambiental LED configurable en diez tonos diferentes y el logotipo KODIAQ en los umbrales de las puertas.



## LOS CONDUCTORES JÓVENES YA PUEDEN ALQUILAR UN COCHE

Según datos del INE, en España hay 1.295.000 jóvenes con edades comprendidas entre los 18 y los 20 años (inclusive), de los cuales un 35,4% posee un permiso de conducir para coche y/o moto. Un colectivo que **hasta hoy** no podía alquilar un coche, pero esta situación **ha cambiado** gracias a la iniciativa del **RACE** y **Goldcar**, por la cual, los conductores de edades entre 18 y 21 años que previamente **realicen** un **curso** en la Drivers ' Academy RACE - Red Bull, **podrán** contratar los servicios de Golcar y disfrutar de todas sus ventajas como el resto de los conductores. ¿Por qué un curso de Seguridad Vial? la respuesta es muy sencilla: para empezar, para las dos instituciones la formación es uno de los pilares para la prevención de los siniestros entre

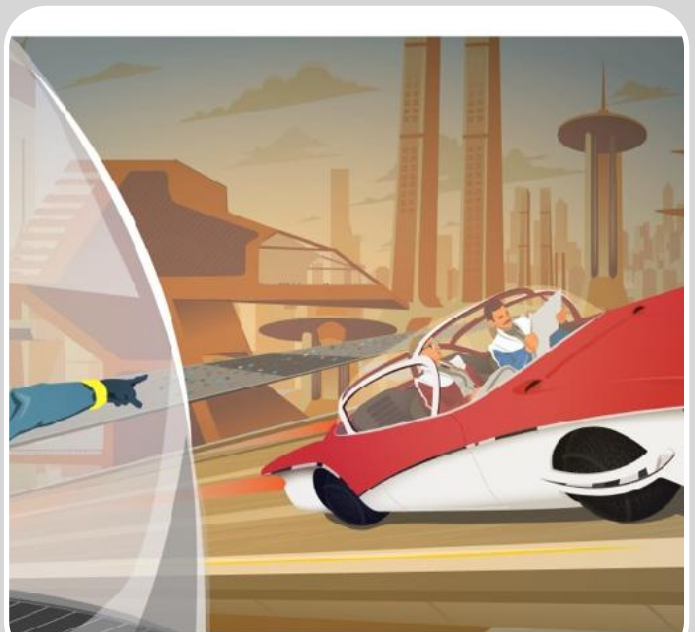
los jóvenes, pero además, porque El Observatorio Español de Conductores (DUCIT), un proyecto del Real Automóvil Club de España (RACE), estudió la opinión de más de 1.300 jóvenes sobre cuestiones como su formación vial o percepción sobre su seguridad en la circulación. Entre las conclusiones, uno de cada dos alumnos de autoescuela reconoce que los cursos que reciben en los centros se preparan solo para el examen, pero no para conducir; y uno de cada tres jóvenes de entre 18 y 29 años encuestados reconocen que, aunque superen el examen para obtener el carné de conducir en España, no estarán suficientemente preparados para asumir las diferentes situaciones a las que se tendrán que enfrentar en el tráfico.





La tecnología avanza de tal manera que llegará el momento en que podamos subirnos al coche, introducir nuestro destino y, cómodos y relajados, sentarnos sabiendo que alguien conducirá por nosotros. Este puede ser el futuro de la movilidad con la llegada de los coches autónomos, por este motivo, Goodyear, en colaboración con la London School of Economics and Political Science (LSE), ha llevado a cabo un estudio de encuesta en 11 países con el objetivo de conocer la postura de los conductores ante la **llegada** de los **coches autónomos**. Los resultados demuestran que los **españoles** encuestados se **sentirían cómodos** conduciendo un coche autónomo: uno de cada tres españoles (el 31%) reconoce que se sentirían cómodos si ellos mismos manejasen uno de estos vehículos, siendo los segundos europeos, por detrás de los serbios, más predispuestos a ello. Además, España ocupa el **cuarto lugar** en el ranking de países que presentan una mayor **predisposición** a la hora de compartir la carretera con vehículos autónomos. En cuanto a seguridad, los españoles se encuentran en **sexta posición** entre los países europeos que opinan que un vehículo autónomo es **más seguro** frente a uno convencional. El 42% de los españoles encuestados piensa que la mayor parte de los accidentes de tráfico se deben a un fallo humano. No obstante, el 58% está de acuerdo en que las máquinas carecen de sentido común para interactuar con los conductores, sumándose a esa **inquietud** que también refleja el resto de países entrevistados (60%). El 75%, además, señala que los coches autónomos deberían disponer de un avanzado sistema que garantice la **seguridad** y

**protección** de los peatones. Centrándonos en tecnología y control, los españoles, séptimos en el ranking, **no** se encuentran entre los europeos más **preocupados** por la **falta de control humano** en los coches autónomos. En este sentido, no conciben la sensación de falta de control, pues sólo el 14% siente la necesidad de conducir ellos mismos el vehículo. Sin embargo, el 82% de los españoles encuestados coincide en la idea de **incorporar un volante** a este tipo de coches, que permita controlar el vehículo en situaciones de riesgo. Pero, ¿a qué dedicaría el conductor español el tiempo que emplea en conducir? El 54% de los encuestados españoles asegura que lo dedicaría a **hablar** con el resto de pasajeros, con un porcentaje muy cercano al del resto de países europeos (55%), para los que también es la primera opción. **Navegar por internet** es la segunda actividad (37%) más elegida por los españoles, seguida por enviar **mensajes** o **hablar** por el móvil (36%). El 27% de los conductores españoles encuestados se dedicaría a **leer** un libro, y el 25% aprovecharía para **revisar** su correo y responder e-mails. Por último, sólo un 18% estaría encantado **durmiendo** o viendo una película durante sus desplazamientos en un automóvil autónomo. El estudio de Goodyear también recoge las opiniones de los conductores europeos sobre las características que creen que deberían presentar los coches autónomos. La prioridad para los españoles consultados es la protección del medio ambiente (68%), seguido por la idea de que tengan la capacidad de comunicarse con el resto de vehículos de la carretera (52%) y sean eléctricos (48%).



# RM 50-03 MCLAREN F1, EL RELOJ DE UN MILLÓN DE EUROS



RM 50-03 Tourbillon Split Seconds Chronograph Ultralight McLaren F1, así se llama el nuevo reloj fabricado por Richard Mille fruto de la nueva colaboración con McLaren, un reloj con una caja de 44.5 mm cuyo diseño está inspirado en el McLaren F1, cuya producción está limitada a 75 unidades, todas ellas numeradas, exclusividad que se debe a su precio: un millón de euros. Su precio puede parecer desmedido, pero es este cronógrafo, además de ser un tourbillon, es decir que todo el mecanismo dentro del estuche gira a razón de una revolución por minuto, anulando así los efectos de la gravedad sobre la precisión de éste, el RM 50-03 Tourbillon Split Seconds Chronograph Ultralight McLaren F1 cuenta con una función de cronógrafo de fracciones de

segundo para medir tiempos de vuelta, una reserva de energía de 70 horas, y un sensor de torsión para evitar darle cuerda de más. Otra de sus características es su reducido peso de menos de 40gr (incluyendo su correa) lo que le convierte en el cronógrafo mecánico más ligero jamás construido, gracias al uso de materiales técnicos de vanguardia tales como el titanio, la fibra de carbono y la introducción de un material completamente nuevo en el mundo de la relojería: el Graph TPTTM, compuesto por Carbon TPTTM y el grafeno, un material que es seis veces más ligero y 200 veces más fuerte que el acero. Como es de suponer, únicamente estará disponible en las boutiques Richard Mille y sus compradores recibirán un modelo a escala 1:5 del McLaren-Honda 2017.

## VERSIÓN 10ª ANIVERSARIO DEL TAG HEUER CARRERA

El TAG Heuer Carrera Calibre 16, el producto más vendido y uno de los grandes iconos de TAG Heuer que este año celebra su 10º aniversario, se reinterpreta con el TAG Heuer Carrera Calibre 16 Day-Date Chronograph Black Titanium. Se trata de una versión más ligera gracias al titanio, un material decididamente moderno, ligero, aquí de grado 2 pulido con chorro de arena y con tratamiento de PVD negro mate con detalles en beige, que confiere a la caja un look con mucha clase y moderno, realzado con un bisel de cerámica negra y su escala taquimétrica beige. Un sinfín de detalles hacen referencia a los Carrera de los años 60: la gran abertura de la esfera con su fino bisel, los dos contadores del cronógrafo situados en las 6 y las 12 h, con su anillo con aplique y, por último, las asas facetadas, que ya estaban presentes en las cajas de los relojes Carrera originales. Otros signos distintivos: la escala de los minutos con cifras arábicas con aplique de black gold y SuperLuminova™ beige, la ventanilla bien visible del día y de la fecha en las 3 h y el contador del segundero pequeño en las 9 h, que

equilibra el conjunto. En el dorso, el fondo de zafiro permite admirar la bella mecánica del movimiento automático Calibre 16 y la masa decorada con Côtes de Genève. El conjunto se completa con una correa de piel de becerro envejecida



# SOTOGRADE GRAN PRIX, EL GLAMOUR Y EL LUJO REGRESA A ESPAÑA



celebración de otros cuatro eventos exclusivos: la “Sotogrande Sale”, subasta de coches vintage, que estará organizada por la firma británica Bonhams, una de las más antiguas e importantes casas de subastas del mundo, fundada en 1793; la muestra “Sotogrande Concours d’Elegance”, un escaparate de algunos de los mejores coches del mundo que previamente han de ser aceptados para participar en este concurso de elegancia y que han sido galardonados bajo los meticulosos criterios del International Chief Judge Advisory Group, la organización mundial que garantiza la autenticidad de los automóviles clásicos; el “Sotogrande GT Tour”, una competición de vehículos modernos y exclusivos, con una antigüedad máxima de 20 años, que realizarán pruebas de destreza y velocidad y por último, la exposición “Sotogrande Top Marques”, una espectacular muestra de nuevos modelos y novedades de las principales marcas internacionales, con La Marina y La Reserva de Sotogrande como telón de fondo.

Los organizadores del prestigioso Zoute Grand Prix, evento que desde hace siete años se celebra anualmente en la ciudad costera de Knokke, en Bélgica, han elegido Andalucía y más concretamente Sotogrande, para organizar del 24 y el 28 de mayo de este año, la primera edición del Sotogrande Grand Prix. un rally internacional de coches clásicos que reunirá un centenar de automóviles construidos entre los años 1920 y 1960. El Rally, está dividido en tres etapas, la primera de ellas tendrá lugar el día 25 y transcurrirá desde Sevilla, de donde saldrán desde la Plaza de España, hasta Córdoba, donde hay prevista una exposición de los vehículos en una céntrica avenida de la ciudad y, la celebración de una gala para los participantes e invitados en el Alcázar de los Reyes Cristianos. La segunda jornada discurrirá desde la Avenida de la Victoria en Córdoba, hasta Sotogrande, con algunas paradas intermedias. Por la tarde, los automóviles clásicos participarán en una prueba de velocidad, ‘The Flying Mile’, antes de llegar a La Marina de Sotogrande, con el hermoso y exclusivo puerto andaluz como fondo.

El sábado 27 de mayo se llevará a cabo la última etapa del Rally, con salida y llegada en Sotogrande, en cuyo Club de Golf de La Reserva, considerado como uno de los cien mejores del mundo, se celebrará la entrega de premios y la gala de despedida. Junto al Rally propiamente dicho, el Sotogrande Grand Prix incluye la



Sotogrande Grand Prix es un evento que está concebido para que los aficionados al motor se acrecen y contemplen de cerca los coches (no se cobra entrada alguna), pero aquí no queda la cosa, los organizadores tiene en mente la creación del Automóvil Club de Sotogrande, un exclusivo y selecto club en el que sus socios puedan guardar sus coches cuando estén fuera de España o de Sotogrande,



# F1: FIN DEL CULEBRÓN



Valtteri Bottas, ha sido el elegido por Mercedes para sustituir a Nico Rosberg, un culebrón que ha durado 45 días. La elección no obstante parece provisional, puesto que su contrato es de sólo un año,

a la espera de que en el 2018, Mercedes pueda elegir con más tiempo un piloto mejor. Su llegada a Mercedes ha obligado a Williams a repescar a Massa de su retiro ante la presión de Martini, que veía como Williams se quedaba sólo con el joven canadiense de 18 años y campeón de la F3, Lance Stroll. Otro anuncio reciente ha sido el fichaje de Wehrlein por parte de Sauber, mientras que su excompañero en Manor, el francés Ocon, se ha ido a Force India. Pero no sólo el mercado de pilotos ha sido noticia, Paddy Lowe Director Deportivo de Mercedes ha dejado al equipo alemán y se ha ido a Williams, donde ejercerá como Jefe Técnico en lugar de Pat Symonds, mientras que Frederic Vasseur ha dejado su puesto como director en Renault, puesto que queda vacante, mientras que Manor, por problemas económicos no estará en la parrilla esta temporada, por lo que sólo la disputarán 10 equipos. Por último, Liberty Media, que ha recibido el visto bueno por parte del Consejo Mundial del Motor, ha “despedido” a Ecclestone y ha fichado a Ross Brawn como nuevo director deportivo.

## FORMULA E: VISA VEGAS eRACE

Coincidiendo con la 50ª edición de la feria tecnológica CES de Las Vegas, el Hotel Venetian acogió la primera edición de la Visa Vegas eRace, una competición virtual de simracing dotada con 1 millón de dólares en premios. En ella, los 20 pilotos de la Formula E se enfrentaron en un circuito virtual creado por la empresa española de software Cloud Sport que recreaba los espacios más emblemáticos de Las Vegas, a 10 “simracers” finalistas, los cuales se clasificaron después de haber disputado la Road to Vegas, una competición online previa organizada por la Formula E y Cloud Sport. Los 10 “simracers” fueron asignado por sorteo a unos de los 10 equipos que actualmente compiten en la Formula E y acabaron barriendo a los pilotos de verdad, con cinco pilotos entre los seis primeros. Rosenqvist (Mahindra Racing) en segunda posición, fue el primer piloto “de verdad”. El alemán Bono Huis (Faraday Future Dragon Racing) no sólo logró la pole con lo que se embolsó 25.000\$, sino que además, se llevó los 200.000\$ de la victoria, una

victoria que en un principio fue para el finlandés Olli Pahlkala (Mahindra Racing), pero una sanción por una mala utilización del FanBoost le bajó hasta el tercer puesto.



Descubre Escocia, tierra de fascinantes paisajes verdes, famosa por sus numerosos e históricos castillos, así como por sus hermosos lagos, en un coche clásico con Escocia Classic.





# MONTOYA Y VETTEL, GANADORES DE LA CARRERA DE CAMPEONES

El Marlins Park, en el que juegan sus partidos los Miami Marlins de las Grandes Ligas de béisbol, acogió una nueva edición de la Carrera de Campeones y de la Copa de las Naciones, competición que contó con la participación de pilotos de la Fórmula 1 como Vettel, Massa, Wehrlein, ex pilotos de la F1 como Button y Coulthard y actuales pilotos de la Nascar y de la IndyCar entre otros. En el primer día de competición, el colombiano Juan Pablo Montoya logró su primera victoria en la Carrera de los Campeones, tras imponerse al nueve veces ganador de las 24 Horas de Le Mans, el danés Tom Kristensen, en una jornada que estuvo marcada por el espectacular accidente que sufrió Wehrlein en

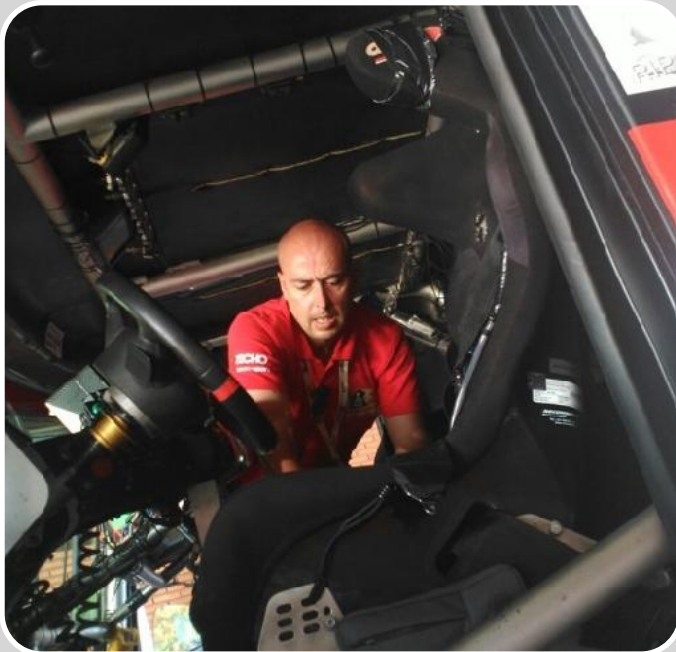
una de las mangas mientras competía con Massa, accidente que afortunadamente no tuvo consecuencia para ninguno de los dos pilotos, pero que por prescripción médica, impidió a Wehrlein participar junto a Vettel en la Copa de las Naciones al día siguiente. El piloto de Ferrari, que no pudo defender el título logrado el año pasado en la Carrera de Campeones al caer eliminado en la primera ronda, logró en solitario su séptimo título en la Copa de las Naciones, tras derrotar al equipo americano en la final. Con esta victoria, Vettel logró su séptimo título, después de haberlo ganado en seis ocasiones seguidas (2007-2012) con Michael Schumacher de pareja.



# LOTUS EXIGE RACE 380 SPORT, A LA CONQUISTA DE LOS CIRCUITOS



Tomando como base el Lotus delantero y del airbag, peso que se Exige Sport, Lotus ha desarrollado el puede reducir 10 Kg más, si se Lotus Exige RACE 380 Sport, una monta unos escapes de titanio. versión de competición que estará También influye su aerodinámica, que disponible a partir de mayo con un se ha mejorado con un nuevo splitter delantero, deflectores de las aletas y Está equipado con el motor V6 de sobre todo, con un gran alerón posterior, que junto con el difusor de aire, generan una carga asociado a un cambio de competición aerodinámica de 240 kilos a alta X-Track de seis velocidades, con el velocidad. Está calzado con que acelera de 0 a 100 Km/h en 3,3 neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2 (215/45 ZR17 delante y 265/35 máxima de 274 Km/h, prestaciones ZR18 detrás) y está equipado con que le han permitido rodar en el frenos AP Racing. Su interior está circuito de Hethel en un tiempo de 1 concebido para la competición, por lo que viene de serie con arco de tiempo logrado por un Lotus Exige seguridad, un único asiento de hasta la fecha. En ello ha influido su competición con arnés de seis peso de sólo 998 Kg, una reducción puntos y extintor, así como con el de peso lograda gracias a sus nuevo panel de instrumentos TFT a cristales de metacrilato, a la tapa del color que recoge la telemetría con motor y el techo de fibra de carbono nuestros datos sobre la pista. y a la eliminación de los faros



Integrado en el grupo de Oficiales, y más concretamente como Comisario Técnico de Coches y Camiones, fui solamente una de las más de 300 personas que formaron parte de la organización del Dakar. Se trataba de mi segunda experiencia en tierras sudamericanas y, desde el primer momento, tuve la sensación de que el Dakar 2017 iba a ser muy diferente al Dakar 2016 en el que debuté. El director de la prueba Marc Coma ya avisó de que iba a ser la edición más dura de todas las disputadas en el continente americano... y realmente lo fue, aunque por motivos diferentes a lo esperado. Y es que, la lluvia se erigió en el principal protagonista del rally, hasta el punto de causar importantes contratiempos a nivel organizativo, obligando a la cancelación de 2 etapas y recortando kilómetros en alguna etapa más. Esto hizo que para la organización fuese tanto o más duro que para los propios participantes. Antes de comenzar el rally tuvimos unos días para aclimatarnos, para recoger todo el material que utilizamos y para reuniones previas (la parte más tediosa y aburrida de nuestro trabajo). La salida tuvo lugar en **Paraguay** bajo un fuerte calor tropical, con temperaturas que rozaban los 40 grados y un 100% de humedad, lo que hacía muy difícil trabajar en esas condiciones. Tras una primera etapa en Paraguay y dos más en Argentina, nos adentramos en Bolivia, donde se puede decir que empezó el rally de verdad, con etapas muy difíciles, con una bajada radical en la temperatura, y por si esto fuera poco, todo ello a **más de 3000 metros de altitud**, y con ello, el siempre temido **mal de altura**, que en mi caso, puedo decir que la altitud me ha tratado bien, pero hay compañeros a los

que les pasó factura: algunos con dolores de cabeza leves, otros tuvieron muchas dificultades para respirar, e incluso algunos se cayeron desplomados y necesitaron oxígeno. Afortunadamente la organización tenía preparados diferentes protocolos para cada caso, y los médicos estaban siempre atentos ante cualquier eventualidad de este tipo. Entre medias, la carrera transcurría y apareció la lluvia que provocó una situación dantesca en el campamento de Oruro, quedando completamente inundado y convertido en un lodazal de barro y agua que hacía muy difícil poder moverse por el campamento. Muchos vehículos se quedaban atascados y necesitaban ayuda para poder salir, mientras que los vehículos que llegaban ya no les dejaban entrar. Con este panorama la organización decidió con buen criterio cancelar la sexta etapa entre Oruro y La Paz, en vista de que aquello solamente podía ir a peor. Nos vino bien la jornada de descanso en la capital boliviana, aunque solo fuese para descansar un poco y poner todo en orden. Después etapa maratón y vuelta a Argentina, momento en el que la lluvia volvió a hacer de las suyas, provocando un fuerte alud en la región de Jujuy y la cancelación de la novena etapa entre Salta y Chilecito. En este caso, muchas asistencias y participantes se quedaron cortados en caminos y carreteras de camino a Salta, lo que obligó a muchos a buscar itinerarios alternativos mucho más largos para intentar llegar al campamento. Con la cancelación de la etapa se consiguió por lo menos reagrupar a toda esta gente y hacer las etapas restantes con normalidad hasta el final del Dakar, ya en Buenos Aires.





Como comisarios técnicos que éramos, intentábamos estar presentes en las salidas o en las llegadas de las etapas para hacer alguna verificación, siempre que la logística y las condiciones nos lo permitiesen y sino, nos desplazábamos en diferentes medios de transporte según las etapas y la distancia a recorrer (unas veces en coche, otras en autobús, y otras en avión) a los campamentos para hacer nuestros controles y verificaciones pertinentes y reportar a la dirección de la prueba de todo lo que vamos haciendo. A pesar de que los oficiales teníamos la suerte de dormir en hoteles, éstos no siempre eran muy recomendables, por lo que en ocasiones era mejor ir al campamento a dormir., además, **los comisarios técnicos nos turnábamos para hacer guardias nocturnas en los campamentos** a disposición de cualquier participante que lo necesitase. Es decir, **me tocaba dormir en el campamento cada 3 etapas más o menos...** bueno, lo de dormir es un decir, porque entre el ruido de generadores, el goteo de participantes que llegaba tarde al campamento y, el trabajo que iba surgiendo durante la noche, hacía que apenas pudiésemos dormir una siesta de un par de horas en el mejor de los casos. Como es lógico, el paso de las etapas, las guardias nocturnas y las condiciones climatológicas fueron pesando en cada uno de nosotros según avanzaba la prueba y tarde o temprano, empezamos a tener sueño acumulado. A partir de ese momento cualquier elemento se convertía en un aliado para descansar, ya fuese el asiento incómodo de la



terminal de un aeropuerto, ya fuese el asiento reclinable del autobús, o incluso el banco de madera en la tienda de oficiales. Podría contar un sinfín de detalles y **anécdotas**, pero por hacer un resumen, me quedo con el viaje en coche de policía desde el campamento de San Miguel de Tucumán al hotel, para darnos una ducha rápida y salir hacia el aeropuerto. También me quedo con los dos viajes que hicimos en un **avión militar Hércules**, con todos los compañeros sentados unos frente a otros como si estuviésemos a punto de saltar en paracaídas y es que, no todos los días se tiene la oportunidad de viajar en un avión militar en el que aunque los asientos eran cómodos, el ruido del avión era bastante fuerte y molesto, lo que provocó el miedo y la desconfianza en algunos compañeros. Además, **también hubo hueco para hacer algo de turismo y así**, pudimos visitar Asunción, la capital de Paraguay, una ciudad en medio de la selva tropical, con un tráfico terrible, pero con algunos sitios muy bonitos o ir de excursión el **Lago Titicaca** en Bolivia, sin duda un sitio que recomiendo visitar si tenéis alguna vez la oportunidad. El punto negativo fue sin duda el campamento de **Oruro**, ya que fue un momento muy difícil, las caras de algunos compañeros hablaban por sí solas, el frío, la lluvia, el barro y los cortes de luz hicieron que pasáramos un mal rato hasta que la organización decidió sacarnos de allí. En resumen, todas las personas que van al Rally Dakar quieren volver al año siguiente, a pesar de algunos momentos de sufrimiento que se puedan tener, así que si todo el mundo quiere volver, por algo será...





Treinta años después de su primera victoria en el Dakar, Peugeot con el nuevo 3008 DKR no dio opción alguna a sus rivales en la 39ª edición del Dakar. Tal ha sido su dominio, que de las 10 etapas disputadas que finalmente se disputaron (se anularon dos por las fuertes lluvias) no sólo lograron la victoria en nueve de ellas, sino que además, lograron seis dobles y tres tripletes. La nota negativa del equipo, fue el abandono de Carlos Sainz tras la decisión del equipo de abandonar en la cuarta etapa, ante la imposibilidad de reparar a tiempo los daños en su coche como consecuencia de los daños sufridos en su 3008 DKR, después de caerse por un barranco de varios metros de altura, accidente que se produjo cuando Sainz lideraba provisionalmente la clasificación general. Sin Sainz, la lucha por la victoria se centró entre Peterhansel y Loeb, quien a pesar de haber perdido 26 minutos por un problema de motor en la cuarta etapa, llegó a la penúltima etapa a sólo seis minutos de Peterhansel. Como era de esperar, la emocionante etapa de 292 Km disputada entre San Juan y Río Cuarto fue testigo de una intensa lucha entre los dos pilotos en la que pese a que la primera parte de la etapa era en principio más favorable a Peterhansel, Loeb fue capaz de recortarle casi tres minutos. Así pues, todo parecía indicar que Loeb iba a acabar la jornada como líder, puesto que la segunda parte, más del estilo del Mundial de Rallys, le era más favorable, sin embargo, pero un pinchazo le



hizo perder tiempo y acabó ganando la etapa por sólo 18 segundos. De seta manera, Peterhansel también conocido como "Monsieur Dakar", lograba su 13ª victoria en el Dakar (seis en la categoría de motos y siete en coches) con 5 minutos y 13 segundos de ventaja sobre Loeb, mientras que Desperes acabó tercero. De esta manera, Peugeot lograba así su sexta victoria y el segundo triplete en sus siete participaciones en el Dakar. De sus rivales, los Toyota Hilux en manos de Nasser Al-Attiyah y de Nani Roma, fueron los únicos capaces de inquietar ligeramente a los Peugeot. El piloto catarí se impuso en la primera etapa, pero tuvo que abandonar por problemas mecánicos en la tercera etapa, dejando al piloto español sólo ante la armada de Peugeot, a pesar de lo cual, llegó incluso a arrebatarse en la séptima etapa la tercera posición a Despres, aunque sólo fue un espejismo, puesto que en la siguiente etapa, el piloto de Peugeot recuperó la tercer posición y Roma se tuvo que conformar finalmente con la cuarta posición. A destacar también el 43º puesto de Cristina Gutierrez en su debut en el Dakar, primera mujer española que lo hace en coches o, al francés Philippe Croizon, que pese a tener sus cuatro miembros amputados acabó su primer Dakar en la 48ª posición. Por su parte, el ACCIONA ECO POWERED se ha convertido en el primer coche eléctrico y por tanto, cero emisiones en terminar el Dakar, concretamente, en el puesto 57º.



# WRC: OGIER GOLPEA PRIMERO



Había mucha expectación por ver en acción a los nuevos WRC y no han defraudado, aunque como reconoció el propio Ogier, “todavía es pronto para juzgar el rendimiento de todos, es muy difícil ver quién está marcando diferencias o quién domina”, sin embargo, la primera cita del año estuvo marcada por el accidente de sin consecuencias de Paddon en el primer tramo, pero tuvo la mala suerte de golpear a un fotógrafo español, golpe que le causó la muerte. Desde el principio, se vio que la lucha por la victoria iba a ser cosa de dos: el Hyundai i20 WRC de Neuville y el Ford Fiesta WRC de Ogier, con los dos pilotos separados por sólo 8,5 segundos a la conclusión de la primera jornada y con un sorprendente Juho Hänninen con el nuevo Toyota Yaris WRC en tercera posición a 15 segundos de Neuville. En la segunda jornada, la más larga del rallye, Neuville tuvo que defenderse de los ataques de Kris Meeke con su Citroën C3 WRC y del Ford Fiesta WRC de Tänak, hasta que el primero tuvo que abandonar tras dañar la suspensión delantera del su Citroën C3 WRC al golpearse contra un talud y Tanak finalmente se vio superado por Ogier, quien tuvo que recuperar el tiempo perdido después de cometer un error en el primer tramo de la jornada y acabó segundo, pero ya a 45,1 segundos de Neuville. Según se fue desarrollando la tercera jornada, todo



parecía indicar que Neuville iba a ligar su primera victoria en el MonteCarlo, después de aumentar su ventaja a más de un minuto sobre Ogier, sin embargo, un golpe en el último tramo del día rompió la suspensión trasera izquierda de su Hyundai i20 Coupé WRC y aunque logró repararla, y acabar el tramo, perdió más de 30 minutos y cayó al 15º lugar, lo que dejó a Ogier, liderando la prueba con 47,1 segundos de ventaja sobre Tanak y con Latvala tercero. La última jornada tampoco estuvo exenta de drama: en el primer tramo del día Tanak, con problemas de motor que dejaron a su Ford Fiesta WRC en sólo dos cilindros, fue penalizado con 50 segundos y perdió otros casi 90 segundos en los 21.36 kilómetros de esta especial, lo que benefició a Latvala, que escalaba hasta la segunda posición. Neuville se consolaba ganado el Power Stage, sumando los cinco puntos extras, y Ogier iniciaba la defensa de su título como Campeón del Mundo de Rallyes en su debut con el Ford Fiesta WRC logrando su cuarta victoria consecutiva en el Rallye de Monte-Carlo con 2 minutos y quince segundos de ventaja sobre Latvala. Dani Sordo en un mal rallye con muchos problemas, estuvo muy lejos de luchar por el podium y acabó en cuarta posición, sumando así 12 puntos, más un punto extra por acabar quinto en el PowerStage.

SIGUENOS EN [FACEBOOK](#)



[TWITTER](#)



[LINKEDIN](#)



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