

# Motor

## EXPERIENCES

Febrero 2019



**Lamborghini Huracán EVO - McLaren 600 LT Spider - Ford Mustang  
Shelby GT500 - Porsche 911 Cabriolet - BMW Serie 7 -  
FE - WRC - DAKAR**

En los últimos años, estamos asistiendo a una revolución tecnológica sin precedentes que está cambiando nuestro día a día a pasos agigantados, cambiando nuestra manera de hacer las cosas y cómo no, esto también ha afectado a la forma de movernos por la ciudad y si no ¿quién iba a pensar hace años que tendríamos coches a nuestra disposición por toda la ciudad para alquilar por breves periodos de tiempo o para trayectos cortos y que además lo haríamos todo a través de un teléfono móvil? Impensable, ¿verdad? Pues algo así ha pasado con la llegada de las VTC, algo que no ha sido bien visto por el sector del taxi, pues lo consideran competencia desleal y, por lo tanto, pretender acabar con este servicio, olvidándose de que vivimos en una economía de libre mercado. Su principal reivindicación es que quieren que se cumpla el ratio 1/30 (una VTC por cada treinta taxis) que marca la ley, pero lo quieren con carácter retroactivo. ¿Cuál es el problema? que esa limitación se estableció en el 2015, fecha a partir de la cual, se volvió a limitar las licencias VTC para los nuevos permisos, por lo que todas las autorizaciones de VTC concedidas entre 2009 y 2015 son perfectamente legales y las leyes no se pueden aplicar con carácter retroactivo tal y como ha dictaminado el Tribunal Supremo en diversas sentencias. Una alternativa sería ampliar el número de licencias de taxi hasta conseguir dicha proporción, pero esta medida es rechazada de plano por la patronal del taxi. Ante esta situación, las propias compañías de VTC han propuesto incluso comprar las licencias de Taxi mediante un fondo de 2.400 millones de euros generado por la aportación de los VTC de unos cinco céntimos de euro por kilómetro recorrido. También alegan que vulneran la normativa sobre captación de pasajeros, por lo que en Cataluña han impuesto

que se tenga que pedir el servicio de un VTC con un periodo de precontratación de 15 minutos, que en la AMB de Barcelona podría llegar incluso a una hora (exigencia compartida por los taxistas de Madrid); que evaden o pagan pocos impuestos en comparación con el taxi, aunque recientemente, se ha podido comprobar que la tributación por módulos de los taxistas es inferior a la de la renta de los conductores de VTC; y que, además, carecen de regulación, pero en ningún caso se han parado a analizar los problemas internos del taxi. Para solucionar este conflicto “laboral” han llevado a cabo un cierre patronal que han organizado los taxistas para presionar a los políticos, exigiendo a cambio una serie de condiciones que tienen como único objetivo expulsar del mercado a Uber y Cabify y sus trabajadores, que es lo que ha pasado en Cataluña, donde Uber y Cabify ya han anunciado su salida. Por otro lado, el modus operandi de esta y de la anterior huelga que sufrimos en verano (calles cortadas, intimidaciones a los usuarios o actos violentos contra los coches VTC, enfrentamientos con la Policía, etc) está logrando el efecto inverso al buscado y se está convirtiendo en la mejor campaña de marketing de Uber o Cabify que están ganando usuarios. Al menos esta huelga tiene su lado positivo: menos tráfico en la ciudad y una mejor calidad del aire y es que, 15.000 coches menos circulando son muchos coches.





## CONTENIDO

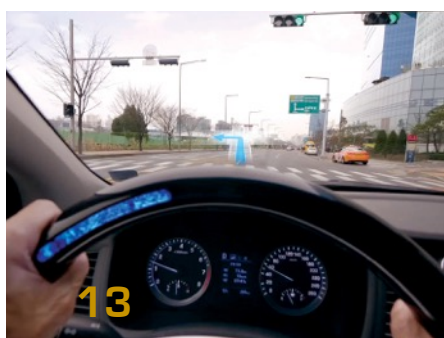
### PRODUCTO

- 05** Lamborghini Huracán EVO, la actualización del pequeño de la familia
- 06** McLaren 600 LT Spider, 600 CV a cielo abierto
- 07** Ford Mustang Shelby GT500, el Ford más potente de la historia
- 08** Porsche 911 Cabriolet, la saga continúa
- 09** Toyota GR Supra, el regreso de una leyenda
- 10** Erelis, el deportivo de bajo coste que llegará a España
- 10** Lexus LC Convertible Concept, anticipo de lo que está por llegar
- 11** BMW Serie 7, el buque insignia se a
- 11** MINI 60 Years Edition para celebrar el 60º aniversario de MINI
- 11** El Renault Twingo se pone al día
- 12** El Ford Ranger, ahora más potente y tecnológico



### TECNOLOGÍA

- 13** Elli, la nueva empresa de Volkswagen para la movilidad sostenible
- 13** Tecnología Hyundai al servicio de la seguridad vial



## LIFESTYLE

**14** Porsche Design rinde homenaje a la octava generación del Porsche 911

**14** Relojes Peugeot diseñados por el Peugeot Design Lab



**14**



**14**

## EL PERSONAJE

**15** Alex Zanardi



**15**

## COMPETICIÓN

**16** FE ePrix de Marrakech; regalo de BMW a Mahindra

**17** FE ePrix de Santiago de Chile; Bird nuevo líder

**18** Daytona 500, victoria histórica de Alonso

**19** El NSX GT3 Evo, la nueva arma del Customer Racing Programme de Honda

**19** Audi Sport y Porsche, diversión en el hielo

**20** WRC Rally de Montecarlo; Ogier suma y sigue su leyenda

**21** Dakar'19, Nasser Al Attiyah intratable



**17**



**18**



**20**



**21**



# Lamborghini Huracán EVO, la actualización del pequeño de la familia

Lamborghini ha llevado a cabo una actualización del Huracán, el pequeño de la familia, y lo hace con un motor más potente, mejoras tecnológicas y con cambios en su diseño. Para empezar, se ha mejorado las prestaciones del motor V10 5.2 atmosférico que ahora desarrolla 640 CV y un par motor de 600 Nm. Esta potencia se transmite mediante una caja de cambios automática de doble embrague de 7 velocidades, con reparto constante de par entre los dos ejes (4WD). Esto le permite acelerar de 0-100 Km/h en 2,9 segundos, de 0-200 Km/h en 9 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 325 Km/h, todo ello, con una relación peso potencia de 2,22 Kg/CV y con tres modos de conducción: Strada, Sport y Corsa. Estéticamente, estrena un nuevo paragolpes delantero, las entradas de aire son más grandes. nuevas llantas de 20", las tomas de ventilación laterales son de nuevo diseño, las salidas de escape están ahora en una posición más elevada e incorpora un alerón integrado en

la parte trasera, cambios que ha mejorado su aerodinámica. Por último, estrena el nuevo color Arancio Xanto. En su interior encontramos un acabado mixto Alcántara/cuero, así como una pantalla de 12,3" en el cuadro de instrumentos. Como novedad, se incorpora una segunda pantalla táctil en la consola central de 8,4", que permite controlar las funciones del coche y de infoentretenimiento, compatible con Apple CarPlay y con la navegación por satélite. Opcionalmente, está disponible además un sistema de telemetría con dos cámaras. En cuanto a su tecnología, incorpora el Lamborghini Dinamica Veicolo Integrata (LDVI), una unidad central de procesamiento que analiza todos los aspectos de su comportamiento dinámico y que controla el resto de los sistemas como el eje trasero direccional LDS (Enhanced Lamborghini Dynamic Steering), el Lamborghini All-wheel Steering (LAWS) o, el Lamborghini Piattaforma Inerziale (LPI).







## McLaren 600 LT Spider, 600 CV a cielo abierto

El pasado verano, McLaren presentó el McLaren 600 LT (Long Tail) y, ahora, acaba de presentar su versión descapotable, McLaren 600LT Spider y quinto modelo en llevar el apellido LT. Al igual que su hermano 600LT Coupé, el Spider registra un importante ahorro de peso con respecto a su predecesor (100 Kg sobre el 570S Spider) y, además, gracias a la rigidez de su chasis MonoCell II de fibra de carbono, no han sido necesario refuerzos estructurales. Esto ha hecho posible que la versión Spider (1.297 Kg) sea sólo 50 Kg más pesada que el Coupé. Está equipado con el mismo motor V8 biturbo de 3,8 litros de cilindrada que la versión Coupé y también comparte la caja de cambios automática de doble embrague SSG de siete velocidades, si bien, se ha mejorado la gestión electrónica, el sistema de refrigeración y los escapes son ahora más cortos, cambios que han hecho posible que sus prestaciones sean casi las mismas que las de la versión Coupé: 600 CV con un par motor de 620 Nm, aceleración de 0-100km/h en 2,9 segundos y una velocidad máxima de 324 Km/h si va con el techo puesto o de 315 km/h si va descapotado. Cuenta, además, con una suspensión de dobles triángulos en ambos ejes, con amortiguadores con una puesta a punto específica, los soportes de motor son más rígidos y está equipado con un

sistema de frenos más ligero y, neumáticos Pirelli P-Zero Trofeo R a medida, neumáticos enfocados a su uso en circuito. Pese a tratarse de una versión descapotable, genera los mismos 100 kg de carga aerodinámica a 250 km/h que su hermano, gracias a que comparten alerón trasero. Su capota rígida de tres piezas se puede desplegar o replegar con tan sólo presionar un botón, incluso en marcha, si circulamos a menos de 40 Km/h. Si optamos circular descapotados, el conductor tiene la opción, presionando un botón, de desplegar un deflector que sale tras los asientos para evitar las turbulencias. En su interior, sus dos ocupantes se podrán acomodar en unos asientos tipo baquet de fibra de carbono tapizados en Alcántara, los mismos que el McLaren P1, asientos que opcionalmente se pueden sustituir por los asientos del McLaren Senna aún más ligeros. Si el cliente quiere reducir aún más el peso del McLaren 600 LT Spider, podría prescindir de la climatización e incluso del sistema de sonido. Por último, MSO (McLaren Special Operations) está a disposición del cliente para personalizar cada unidad de este modelo, cuya producción será limitada, si bien, McLaren aún no ha notificado el número de unidades que se fabricarán en Woking y cuyo precio será de 201.500 libras.





## Ford Mustang Shelby GT500, el Ford más potente de la historia

El próximo otoño llegará al mercado el Ford más potente hasta la fecha ofrecida en un Ford Mustang: el Ford Mustang Shelby GT500. Esto ha sido posible gracias al conjunto motor-transmisión exclusivo creado por Ford Performance y es que está equipado con un motor V8 sobrealimentado con un bloque de aleación de aluminio de 5.2 litros que desarrolla más de 700 CV. Tanta potencia se transmite al exclusivo eje de transmisión de fibra de carbono a través de una transmisión de doble embrague TREMEC® de 7 velocidades, que puede realizar cambios en menos de 100 milisegundos. Esta transmisión de doble embrague está diseñada para una serie de modos de conducción, que incluyen: normal, invierno, drag y deportivo; además de activar funciones como el bloqueo en línea y el control de arranque a través de las Track Apps. Para aprovechar la potencia y el par del Mustang de serie más potente jamás fabricado, se requiere de tecnología de chasis vanguardista, neumáticos Michelin a medida y frenos Brembo®, todos ellos bajo el sello de Ford Performance. Así, el Shelby GT500 aprovecha la geometría de la suspensión, una nueva unidad electrónica de dirección asistida y muelles helicoidales más ligeros en la parte delantera y trasera. La suspensión activa MagneRide™ está integrada junto con lo último en tecnologías avanzadas en modos de conducción Ford Performance. La recompensa es la aceleración lateral más alta de un Mustang para un mejor rendimiento en la pista y control del conductor. os

neumáticos Pilot Sport 4S Michelin personalizados según la especificación del Ford Performance y los neumáticos más agresivos de la Pilot Sport Cup 2, cuentan con compuestos y banda de rodamiento únicos. Para proporcionar una potencia de frenado adecuada para circuito, equipa discos de 420 mm además de pinzas Brembo de seis pistones más grandes y rígidos. Se ofrecen dos paquetes de conducción con dos niveles de comportamiento para el nuevo Shelby GT500. Un paquete "Handling" que incluye soportes superiores de suspensión ajustables con spoiler tipo Gurney flap. Para los más exigentes está el paquete Carbon Fiber Track, que incluye llantas de fibra de carbono de 20" con ruedas traseras de 0.5" más anchas, alerón ajustable de fibra de, splitter aerodinámico integrado y prescinde del asiento trasero. Este nuevo Ford Mustang está disponible en los colores Red Hot, Twister Orange e Iconic Silver con rayas pintadas. Su interior cuenta con materiales de primera calidad, inspirados en las carreras, como los asientos Recaro preparados para incorporar los arneses, si bien hay también unos asientos más cómodos ajustables eléctricamente, panel de instrumentos de fibra de carbono e instrumentación digital con pantalla LCD a color de 12". Su deportividad no está reñida con el infoentretenimiento y prueba de ellos es su sistema de audio premium B&O® Play de 12 altavoces que se controla a través de una pantalla táctil SYNC® 3 de 8 " con SiriusXM y FordPass Connect™.





## Porsche 911 Cabriolet, la saga continúa



Seis semanas después del lanzamiento del Coupé, el 911 estrena su versión Cabriolet, que continúa una larga tradición que se remonta a 1981, cuando Porsche desveló el prototipo del primer 911 Cabriolet. Su capota blanda de accionamiento completamente automático, lleva la luneta trasera integrada y su estructura contiene elementos con superficie de magnesio, que evitan que el techo se hinche como un globo a altas velocidades. Además, gracias a los nuevos elementos hidráulicos del techo, se reduce el tiempo de su apertura a doce segundos y el deflector de viento extensible de forma eléctrica protege la nuca del impacto del aire. El 911 Cabriolet estará inicialmente disponible como Carrera S con tracción trasera y como 4S con tracción integral. Ambos llevan un motor bóxer turbo de seis cilindros y 2.981 centímetros cúbicos de 450 CV con un par de 530 Nm, asociado a una nueva caja de cambios de doble embrague y ocho marchas. De esta manera, el Carrera S acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos (con paquete Sport Chrono opcional en 3,7 segundos) y alcanza una velocidad máxima de 306 km/h. Por su parte, el Carrera 4S alcanza a los 304 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos (con paquete Sport Chrono opcional en 3,6 segundos). La posición del motor hace además que el Cabriolet sea aún más rígido desde el punto de vista torsional que su antecesor. Como novedad para el 911 Cabriolet, está disponible el chasis deportivo Porsche Active Suspension Management (PASM). Además, su comportamiento es más neutro en carretera y cuenta con un mejor reparto de pesos gracias al empleo de unos muelles más cortos y duros, a las barras estabilizadoras delantera y

trasera más rígidas y a que la altura del chasis respecto al suelo se ha reducido diez mm. Estéticamente, el nuevo 911 Cabriolet tiene un aspecto más ancho y más musculoso que el de su predecesor, debido a que los pasos de rueda son más anchos para alojar las llantas de 20" delante y de 21" detrás, el eje delantero es 44 mm más largo y las versiones con tracción trasera tiene la misma anchura de carrocería que las de los modelos actuales de tracción integral. El frontal, que es 45 mm más ancho, recupera una característica de las primeras generaciones del 911: un capó que se alarga hasta el final y con una parte rebajada delante del parabrisas. Ambos elementos hacen que la parte frontal del vehículo sea más larga y le confieren un aspecto más dinámico. La trasera de todos los modelos está dominada por un spoiler bastante más ancho y con distintas posiciones de ajuste, así como por la elegante tira continua de luz. El interior se caracteriza por sus líneas rectas y limpias, así como por los elementos empotrados que definen el cuadro de instrumentos. Como ocurría en el 911 original, el nuevo cuadro de instrumentos cubre todo el ancho que hay entre las dos curvaturas horizontales que lo envuelven y junto al cuentarrevoluciones situado en el centro hay dos finas pantallas sin marco, configurables para aportar diversos tipos de información al conductor. Por otro lado, la pantalla central del Porsche Communication Management (PCM), que ahora es de 10,9" se puede manejar de forma rápida y sin necesidad de distraerse y en materia de ayudas a la conducción, cuenta con las ya incorporadas al 911 Coupé como el modo Wet entre otras.





## Toyota GR Supra, el regreso de una leyenda

Fue en 2014 cuando Toyota presentó en el Salón del Automóvil de Detroit el prototipo Toyota FT-1, modelo en el que se vislumbraba el diseño del Toyota Supra. Cuatro años más tarde y en el mismo escenario Toyota ha presentado la quinta generación de su legendario deportivo, el GR Supra, que se convierte además en el primer modelo GR global producido por TOYOTA GAZOO Racing, que llevó acabo su programa de desarrollo por carreteras exigentes de todo el mundo e incluso en el circuito de Nürburgring Nordschleife. Su diseño ha recibido la influencia del emblemático 2000GT, como pone de manifiesto su largo capó, la carrocería compacta y el techo de doble burbuja; pero también de la generación anterior, que se hace evidente en el estilo frontal y posterior, pero sobre todo en las poderosas aletas traseras y en el alerón integrado. Además, esta quinta generación comparte el mismo formato de los deportivos clásicos que le han precedido: un potente motor delantero de seis cilindros y tracción a las ruedas traseras. En este caso, se trata de un motor de 3.0 litros con un turbocompresor de doble entrada que desarrolla 340 CV y 500 Nm de par, que va asociado a una caja de cambios automática de ocho velocidades. Gracias a la función “Launch Control”, el GR Supra es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en solo 4,3 segundos y cuenta además con los modos “Sport” que ajusta el sonido y la respuesta del motor, el patrón de cambio, la amortiguación, la dirección y el funcionamiento del diferencial activo, así como, el modo “Track”, que reduce el nivel de intervención del Control de Estabilidad para que el conductor tenga más control sobre el comportamiento dinámico del vehículo. Todas las versiones para Europa irán equipadas con un diferencial activo, suspensión variable adaptativa, llantas de aleación forjadas de 19”, frenos de alto rendimiento. En su interior, el entorno del conductor combina a la perfección elementos tradicionales del legado GT con funciones ultramodernas, un interior que está diseñado para ayudar al conductor a que se centre exclusivamente en la conducción gracias a la influencia recibida de los monoplazas de competición. Así, una consola central asimétrica marca una

clara división entre la zona envolvente del conductor y el lado del pasajero, más abierto, dentro de su habitáculo. Por otro lado, el salpicadero horizontal, bajo y fino, maximiza la visibilidad delantera a través del parabrisas, mientras que los controles principales están agrupados en un pequeño espacio para facilitar y agilizar su uso. El panel de instrumentos, los indicadores y las levas de cambio se sitúan justo delante del conductor y el volante de cuero de tres radios cuenta también con mandos adicionales, permitiendo ver sin problemas la pantalla del cuadro de mandos, de 8,8” de alta definición. El diseño de los asientos, que están tapizados en Alcántara negro y son regulables eléctricamente, está inspirado en la competición, lo que garantiza en todo momento el máximo confort y una sujeción excelente. En materia de seguridad, incorpora el pack Supra Safety +, que abarca el Detector de Ángulo Muerto y el Avisador de Cambio Involuntario de Carril, además de la Alerta de Tráfico Cruzado Posterior, la Alerta de Colisiones Traseras y los sensores de aparcamiento inteligentes con frenado automático. A ello se suma la función e-Call que se activa en caso de emergencia, un Sistema de Control de Presión de los Neumáticos y una alarma antirrobo. Por último, en lo que a sistemas de infoentretenimiento se refiere, incluye un equipo de sonido con 10 altavoces, una pantalla de 8,8”, así como un sistema de navegación con Supra Connect, Bluetooth y puerto USB.



## Erelis, el deportivo de bajo coste que llegará a España



El Erelis, un deportivo asequible a todos los bolsillos fabricado cerca de París por la start-up MPM Motors llegará a España de la mano de MPM Motors Hispania S.L una vez se creó su red oficial de concesionarios. Tendrá un precio de 15.995€ que podrá financiarse en su totalidad a través de Santander Consumer y una garantía de 200.000 kilómetros o de dos años. Está equipado con un motor de gasolina PureTech 1.2 L Turbo, de fabricación PSA de 130 CV, asociado a una caja de cambios de seis velocidades. Gracias a su bastidor tubular y a su carrocería de composite, es entre un 10 y un 25% más ligero que los otros modelos de su segmento, además, su carrocería de composite no sólo le proporciona una interesante relación potencia / peso, sino

que gracias a los materiales empleados permite reducir tanto su coste de fabricación como el precio de sus recambios. Cuenta además con un amplio equipamiento que incluye llantas de aluminio de 18", asientos deportivos, ABS, aire acondicionado, filtro antipolen, sistema antirrobo, sistema anti intrusión con sensor de movimiento, pantalla LCD, radio CD con puerto USB y sistema de audio HiFi Alpine de 4 altavoces, entre otros.



## Lexus LC Convertible Concept, anticipo de lo que está por llegar

En 2016, Lexus presentó en el Salón del Automóvil de Detroit para presentar el Lexus LC Coupé, toda una declaración de intenciones de la nueva ambición creativa de la marca. Ahora, tres años después, la marca japonesa ha vuelto a elegir el Salón del Automóvil de Detroit para presentar su versión descapotable, el Lexus LC Convertible Concept, un modelo que en palabras de Tadao Mori, diseñador jefe del prototipo, adopta el inconfundible diseño del coupé LC y lo replantea como futuro descapotable, mezclando los mejores aspectos del coupé original con el diseño dinámico de un descapotable abierto. Alargado, bajo y esbelto, el prototipo LC descapotable



mantiene las proporciones atléticas del Coupé LC (4,77 m de largo, 1,92 m de ancho, 1,34m de alto y una distancia entre ejes de 2,87 m), pero cuyo diseño es una evolución del diseño original del LC. Desde la inclinación del parabrisas hasta los contornos suavizados de la tapa trasera que aloja la capota, todas y cada una de las líneas del prototipo descapotable LC han sido trazadas para evocar una respuesta emocional, que además, se ha convertido en una referencia para el resto de la gama de la marca. En su interior abundan los acabados en cuero blanco contrastado y unas costuras amarillas añaden un toque de color sin desviar la atención de la sutil elegancia global del diseño.





## BMW Serie 7, el buque insignia se pone al día

El buque insignia de BMW, el Serie 7, se actualiza tras 4 años en el mercado para ponerse al día en materia de diseño motorizaciones y equipamiento, manteniendo las dos variantes de carrocería: batalla corta (5.120 mm) y larga (5.260 mm) si bien, en ambos casos, son 22 mm más largos que sus predecesores e iguales de alto y de ancho. Además, en el caso de la versión larga, la batalla se ha incrementado 14 cm, lo que se traduce en un mayor espacio para los ocupantes de las plazas traseras. Estéticamente, cuenta con nuevo frontal que en su punto más alto es ahora 50 mm más alto, su nuevo capó tiene un contorno más marcado y un emblema de BMW más grande. Los riñones de su parrilla han aumentado un 50% su tamaño y, por último, cuenta con unos grupos ópticos más finos, unos faros de LED autoadaptables que se pueden sustituir por los BMW Laserlight. En su parte trasera, las salidas de escape tienen unos marcos cromados más anchos y los pilotos traseros tridimensionales son 35 mm más finos y como novedad, van unidos por una fila de leds de 6 mm de ancho. En su interior, además de un generoso espacio y de un ambiente lujoso, elegante y sofisticado, se ha mejorado su insonorización gracias a unas ventanillas laterales y a la luneta trasera más gruesas. En su nuevo volante de cuero de serie se ha cambiado la disposición de los botones multifunción y el soporte con carga inalámbrica para teléfonos móviles está ahora delante de los reposavasos. En el apartado de opciones, como novedad, el sistema de entretenimiento trasero incluye dos pantallas táctiles full-HD de 10" y un reproductor Blu-ray y además, la unidad de control multimedia de las plazas traseras tiene el nuevo sistema operativo de BMW (7.0). Así mismo, hay disponibles nuevos opciones de revestimientos y de tapicerías. En materia de conectividad, incorpora el BMW Live Cockpit Professional que comprende los sistemas de navegación y multimedia, junto con una instrumentación completamente digital con una pantalla de 12,3" y el Control Display de 10,25". Por su parte, el nuevo BMW Operating System 7.0 incluye el BMW Intelligent Personal Assistant que se activa diciendo "Hola

BMW" En el apartado mecánico, hay dos versiones de gasolina: el BMW M760Li xDrive con motor V12 de 6,6 litros de 585 CV o los BMW 750i xDrive y el BMW 750Li xDrive con el nuevo motor V8 4,4 litros y 530 CV. En diésel hay tres versiones disponibles, todas ellas con motor de seis cilindros en línea: 750d xDrive y 750Ld xDrive de 400 CV, 740d y 740Ld xDrive de 320 CV y 730d y 730Ld de 265 CV. La oferta de híbridos enchufables la componen los BMW 745e, 745Le y 745Le xDrive, con motor de gasolina de seis cilindros en línea y un motor eléctrico que desarrollan 394 CV con una autonomía en modo eléctrico entre 50 y 58 kms. Todas las variantes del nuevo BMW Serie 7 equipan, de serie, suspensión adaptativa con amortiguadores controlados electrónicamente y suspensión neumática en los dos ejes con sistema autonivelante automático y opcionalmente, se pueden elegir la Dirección Activa Integral y el sistema de chasis Executive Drive Pro. Por último en materia de sistemas de ayuda a la conducción, el Driving Assistant Professional proporciona un amplio conjunto de sistemas (ayudas) como el asistente de dirección y atascos, la advertencia de salida de carril con protección activa contra colisión lateral, el asistente de evasión, la advertencia de tráfico lateral, alerta de prioridad y alerta de sentido contrario, además del Control de crucero activo con función Stop & Go. Además incluye también el Parking Assistant y el Reversing Assistant



## MINI 60 Years Edition para celebrar el 60º aniversario de MINI



En verano de 1959 salió a la venta el primer MINI y para celebrar su 60º aniversario, MINI lanza al mercado la edición MINI 60 Years Edition disponible en 3 y 5 puertas. Exteriormente, estará disponible en los colores British Racing Green IV, color que hace referencia a su espíritu deportivo, así como en los colores Midnight Black metallic, Moonwalk Grey metallic, Melting Silver metallic y MINI Yours Lapisluxury Blue. La pintura se combina con un lacado en Pepper White o negro en el techo y las cubiertas de los retrovisores exteriores. También cuenta con un diseño específico de las franjas del

capó, con unas exclusivas llantas de aleación ligera de 17" del modelo 60 Years Spoke 2- tone y con el correspondiente logo de la edición 60 Years en la izquierda del capó, así como en los intermitentes laterales, en los estribos de la puerta del conductor y el copiloto, además de en ciertos elementos específicos del interior, como en los reposacabezas delanteros y el volante. Este logo también se proyecta cuando se abre la puerta del conductor. En su interior como equipamiento de serie, cuenta con volante de cuero deportivo, asientos deportivos de piel del modelo MINI Yours Cuero Lounge 60 Years y el exclusivo color Dark Maroon. De serie viene además con un completo equipamiento, que incluye faros delanteros LED, faros antiniebla LED, faros traseros LED con el diseño de la Union Jack, climatizador bizona, control de crucero, sensor de lluvia y luces. En el apartado mecánico, se podrá elegir entre dos motores de gasolina y otros dos motores diésel con un rango de potencia que va desde los 136 CV hasta los 192 CV. Los modelos disponibles de esta edición serán el MINI Cooper 60 Years Edition 3 y 5 puertas, el MINI Cooper S 60 Years Edition 3 y 5 puertas, el MINI Cooper D 60 Years Edition 3 y 5 puertas y, por último, el MINI Cooper SD 60 Years Edition 3 y 5 puertas.

## El Renault Twingo se actualiza



Un total de 40 inscritos y 13 marcas se dieron cita en la prueba inaugural del Campeonato de Resistencia Intercontinental GT Challenge que se disputó en el circuito de Mount Panorama (Bathurst/Australia. En esta edición, Porsche, de la mano del Porsche 911 GT3 R nº 912, pilotado por Dirk Werner, Dennis Olsen y Matt Campbell, logró su primera victoria en esta ya clásica prueba con una diferencia de tan sólo 3 segundos sobre el Aston Martin Vantage nº 62, que tuvo que remontar desde la 12ª posición tras ser excluido del Pirelli Top-10 Shootout, a lo que se sumó dos puestos más por exceder la velocidad máxima en el pit lane. El Mercedes AMG GT3 nº 999 que había logrado la pole, completó el podio a sólo 8 segundos de los ganadores. El australiano Matt Campbell fue sin duda el gran héroe de la carrera, pues en un

gran último relevo, supo sacar partido de su juego de neumáticos nuevo y remontó desde la quinta posición a la primera tras un increíble adelantamiento en Forrests Elbow al Aston Martin Vantage nº 62 cuando sólo quedaban 10 minutos para el final. Pese a cruzar la meta en primera posición, su victoria y de subir a lo más alto del podio, su victoria estuvo en el aire, pues los comisarios Deportivos investigaron un toque que tuvo con el BMW M6 GT3 nº 42 a falta de 40 minutos para el final, cuando éste era tercero





# El Ford Ranger, ahora más potente y tecnológico



A mediados de este año llegará al mercado el nuevo Ford Ranger con más potencia, una mayor eficiencia en el consumo de combustible, mayor refinamiento y con tecnologías avanzadas de ayuda a la conducción. Así, esta nueva versión del pickup está equipada con un motor diésel EcoBlue de 2.0 litros en dos versiones: turbo de 170 CV y biturbo de 213 CV, que han mejorado un 4% y un 9% respectivamente la eficiencia de consumo. Los dos motores van asociados a una caja de cambios manual de seis velocidades, si bien, también están disponibles con un cambio automática de 10 velocidades y que en cualquier los dos, son con tracción a las cuatro ruedas de serie. Ideado para conducirlo por terrenos difíciles, tiene una capacidad de vadeo de hasta 800 mm de

profundidad, una altura al suelo 230 mm, un ángulo de entrada de 21° y de salida de 29°, así como una capacidad de remolque de hasta 3.500 kg y una capacidad de carga útil de hasta 1.252 kg. Su carrocería, disponible en tres versiones (Cabina Sencilla, Super Cab y Doble Cabina) cuenta con un diseño revisado del paragolpes delantero y con una nueva rejilla, cuya barra horizontal central está ahora dividida a lo largo por dos finas secciones. En el caso de los acabados superiores, se incluyen faros de xenón de alta calidad y luces diurnas LED. Por último, hay disponibles dos nuevos colores: Plata Luna y Azul Lightning. Para estar conectado, el FordPass Connect tiene conectividad para hasta 10 dispositivos y permite acceder a una serie de funciones a través de la aplicación móvil FordPass y por último, cuenta con el sistema de comunicaciones y entretenimiento SYNC 3 de Ford. En materia de ayudas a la conducción, ofrece de serie el Sistema de detección de peatones y el Limitador Inteligente y como novedad, ofrece el sistema KeyFree de Ford y el botón de arranque Ford Power junto con la cerradura del portón trasero que ahora está integrada en el sistema de cierre centralizado. Incluye además la Alerta de mantenimiento del carril y el Asistente de mantenimiento de carril, el Control de crucero Adaptativo con Alerta Delantera o, el Reconocimiento de señales de tráfico.

## Skoda Fabia Scout, el Fabia con ADN aventurero

Cinco meses después de presentarse la completa actualización del FABIA llega el FABIA SCOUT, de estilo robusto, totalmente equipado y con estética off-road. Estéticamente, cuenta con un alerón frontal especial en negro mate con acabado plateado que enfatiza el efecto dinámico de la parrilla rediseñada y de los faros delanteros más estrechos. Los revestimientos de los pasos de rueda y los marcos de las ventanillas también están acabados en negro mate, mientras que los retrovisores exteriores y los raíles del techo son plateados. Al igual que el spoiler frontal, el nuevo parachoques trasero con difusor combina negro mate y color



plateado y de serie viene equipado con llantas de aleación de 17" en antracita metalizado pulido "PRAGA". Está disponible con los motores MPI y TSI de la gama del FABIA, todos de tres cilindros y con una cilindrada de 1.0 litros: 1.0 MPI de 75 CV, 1.0 TSI de 95 CV y 1.0 TSI de 110 CV, éste último, disponible con caja de cambios manual de 5 velocidades o automática DSG de 7 velocidades. El sistema start/stop y la recuperación de energía de frenada vienen de serie. En cuanto a equipamiento, incorpora las mejoras que se han aplicado al nuevo FABIA como los nuevos sistemas de asistencia (Auto Light Assist, Blind Spot Detect y Rear Traffic Alert) u opcionalmente y como novedad, los faros LED.

# Elli, la nueva empresa de Volkswagen para la movilidad sostenible



El Grupo Volkswagen ha creado Elli Group GmbH, una nueva compañía del Grupo para ofertas energéticas y soluciones de carga, subrayando así su objetivo estratégico de convertirse en un proveedor líder de movilidad sostenible. La compañía construirá de forma gradual una gama de tarifas energéticas inteligentes, Wallboxes y estaciones de carga, así como un sistema de gestión de energía basado en IT. Hasta el lanzamiento al mercado del Volkswagen ID, el primer modelo basado en la plataforma modular de conducción eléctrica

(MEB), en el año 2020, la compañía desplegará con éxito un gran número de soluciones que los clientes particulares y comerciales de movilidad eléctrica necesitan ahora y en el futuro; desde hardware hasta la carga, servicios digitales adicionales y paquetes completos de asesoramiento. Así, está previsto que Elli ofrezca los siguientes seis tipos productos: @home – carga en casa con energía 100% renovable de casas particulares; @home – carga en casa del coche mediante un wallbox; @home – carga en casa con gestión inteligente de energía y sistemas fotovoltaicos, que convierte el coche eléctrico en un sistema de almacenamiento de energía y lo integra como parte de la red inteligente del futuro, gracias a la carga bidireccional y a la conexión a un sistema de gestión de energía; @destination – carga en el destino: plazas de aparcamiento para trabajadores y sedes de los socios de Volkswagen; @destination – carga en el destino, destinado a clientes de flotas y centros comerciales y, por último, Carga en carretera con pago digital mediante una tarjeta de carga con tarifas a medida del usuario.

## Tecnología Hyundai al servicio de la seguridad vial



En caso de impacto secundario, es decir, aquellos en los que el impacto primario es seguido por colisiones con objetos secundarios. En estos casos, los sistemas de airbag actuales no ofrecen protección secundaria cuando el impacto inicial es insuficiente para hacer que se desplieguen. Para que esto no ocurra, Hyundai ha desarrollado el primer sistema de airbags de colisión múltiple del mundo que estará presente en los futuros vehículos Hyundai y Kia. Este nuevo sistema mejorará significativamente el rendimiento de los airbags en accidentes de colisión múltiple, al desplegarlos de manera efectiva en un impacto secundario al calibrar el estado del vehículo y los ocupantes. De esta manera se mejora la seguridad del conductor y se reducen las lesiones en accidentes de varias colisiones. Por otro lado, también ha desarrollado una forma de comunicación para personas con discapacidad auditiva que

incorpora sonidos internos y externos a través de medios táctiles y visuales, lo que amplía la libertad de movilidad a todos los conductores, independientemente de sus limitaciones físicas. Esta tecnología utiliza la inteligencia artificial para analizar los patrones de sonido externos y emplea dos sistemas separados de asistencia a la conducción que trabajan simultáneamente: la Conversión Audio-Visual (AVC) y la Conversión Audio-Táctil (ATC). El AVC permite la comunicación con el entorno a través de representaciones visuales de patrones de sonido, o pictogramas en el head-up display. El volante también está equipado con LED de varios colores que indican información de navegación mientras se conduce. Por su parte, el ATC transfiere los datos de sonido en vibraciones a través del volante, notificando al conductor información sobre entornos externos.





## Porsche Design rinde homenaje a la octava generación del Porsche 911



Con motivo de la llegada de la nueva generación del mítico Porsche 911, Porsche Design le rinde homenaje con un reloj de edición limitada a 911 unidades: el 911 Chronograph Timeless Machine Limited Edition, disponible a partir de 4.911€ en las boutiques Porsche Design, centros Porsche, distribuidores especializados y en [www.porsche-design.com](http://www.porsche-design.com). Al igual que el 911, el cronógrafo evoca la emoción a través de su diseño de líneas puras, su funcionalidad y su alto nivel de

rendimiento. Para conseguir la gran esfera, fácilmente legible, se creó un bisel extremadamente reducido y fino. Adornado con la silueta del Porsche 911, cuenta con una ventana que muestra las palabras "Timeless Machine", así como una función de parada en color rojo brillante y aguja de segundos central. Similar al cuadro de mandos del 911, emplea agujas e índices blancos en contraste con un fondo negro, y los contadores están diseñados a imagen de los velocímetros. Las características asas integradas y recortadas junto con la suave transición a la correa manifiestan la orientación minimalista general y la claridad visual de todos los relojes de la colección 1919 de Porsche Design. La correa utiliza la misma piel e hilo que se utiliza en el interior de los automóviles Porsche, creando de inmediato un vínculo tangible con la rica herencia de la marca. El reloj utiliza un movimiento ETA Valjoux 7750, el clásico movimiento cronográfico mecánico, que también dio vida al primer reloj Porsche Design en 1972: el Cronógrafo I. Hoy en día, el calibre, ahora visible a través del fondo de caja en cristal zafiro, se personaliza con el reconocible Rotor Icon de Porsche Design.

## Relojes Peugeot diseñados por el Peugeot Design Lab



Peugeot sigue apostando por elementos más allá del motor pero que estén ligados a sus modelos más icónicos, ya sea por sus características, como la belleza técnica, la tecnología y la conjunción de materiales de alta gama. Ahora con motivo del nuevo 508, su berlina de alta gama, ha sacado al mercado una colección de relojes diseñados por el Peugeot Design Lab formada por tres modelos de hombre y uno de mujer. El primer modelo para el hombre se llama Chrono Peugeot Serie Limitada. Se trata de un cronógrafo numerado con fecha y esfera en 24 horas que consta de una caja en acero negro mate, indicadores en relieve, agujas caladas, cristal mineral y una corona grabada bajo la técnica del "guilloché". El segundo modelo sigue los códigos atemporales del clasicismo y la elegancia masculinas. Su caja es de 43 mm de diámetro, correa de cuero negro, cristal mineral, caja y corona de acero, indicadores luminiscentes en relieve y el pionero movimiento

japonés Seiko SII VD53. El tercero es una caja de 41 mm en acero y carbono Peugeot y su correa es de malla flexible y regulable de acero negro. En cuanto al modelo de mujer, Peugeot Design Lab ha diseñado una pieza estéticamente muy dotada a la vez que práctica y funcional, de tal manera que el Doble Brazaletes de Peugeot es apto para momentos de elegancia extrema, para el día a día y para las fans de la moda más chic. Como bien dice su nombre, es de doble pulsera, terminado en piel, con cristal mineral y agujas caladas que le confieren un aspecto de gran calidad. La caja es de metal y acero de 38 mm de diámetro y está disponible en tres combinaciones diferentes: caja dorada, esfera y correa en negro; caja metalizada, esfera y correa en blanco; caja metalizada, esfera en plata gris y correa en marrón



# El personaje: Alex Zanardi



Alex Zanardi (1966) comenzó su carrera deportiva como muchos otros en el karting y tras pasar por categorías inferiores, en 1991 saltó a la F3000, logrando el subcampeonato por detrás de Christian Fittipaldi. Ese mismo año debutó en la F1, concretamente en el equipo Jordan, categoría en la que pasó por Jordan y Lotus. Sin equipo en 1995, el año siguiente dio el salto a la CART y en su debut con el equipo Chip Ganassi Racing, logró tres victorias, seis podios y seis poles, lo que le valió para acabar segundo y ser “Rookie del Año”. Pero lo mejor estaba por llegar: aun año más tarde se proclamaría campeón de la CART, título que repetiría en 1998. Estos títulos le permitieron regresar en 1999 a la F1, temporada que compitió sin mucho éxito en Williams, por lo que decidió tomarse un año en blanco antes de regresar a la CART, esta vez con el equipo Mu Nunn Racing. La temporada no estaba siendo tan exitosa como las dos últimas, pero el 15 de septiembre de 2001 la vida cambió radicalmente para el piloto italiano Alex Zanardi. Aquel día disputaba una prueba del CART americano en el circuito de EuroSpeedway Lausitz, faltaban 13 vueltas para la finalización de la carrera cuando Zanardi, que lideraba la prueba, entró en boxes para hacer un repostaje. La parada transcurrió con normalidad y cuando el italiano se disponía a incorporarse a la pista, perdió el control de su coche y el canadiense Alex Tagliani no lo pudo esquivar y le dio a gran velocidad detrás de la rueda delantera. En un principio se llegó a temer por la vida del piloto italiano, pero los médicos lograron salvarle la vida, si bien, no les quedó más remedio que amputarle las dos piernas. A pesar de ello, Zanardi no sólo no se vino abajo, sino que tuvo muy claro que eso no iba a ser ningún contratiempo y se preguntó así mismo qué debía hacer para poder hacer todo lo que quería hacer sin piernas. Dicho y hecho, dos años más tarde, en 2003 regresó a los circuitos con un BMW 320i adaptado a él del equipo equipo BMW Team Italy-Spain en el ETCC, de 2003

y 2004 y de 2005 a 2009 en el Campeonato Mundial de Turismos de la FIA (WTCC). Pero no todo iba a girar en torno al automovilismo, pues el italiano en ese año, comenzaría su otra exitosa andadura deportiva: el ciclismo de mano, disciplina en la que ha representado a Italia en los Juegos Paralímpicos de Londres 2012, donde logró dos medallas de oro y en los de Rio 2016, donde logró una de oro y otra de plata, está última, precisamente 15 años después de su grave accidente. Pero el espíritu de superación de Zanardi ha ido incluso más allá y ha llegado incluso a participar en el Iroman de Cervia (Italia) el año pasado, prueba en la que no sólo estableció un nuevo récord mundial para atletas con minusvalía física con un tiempo de 8 horas, 26 minutos y 6 segundos, sino que además, acabó quinto de la general. Zanardi no se despidió de los circuitos, y volvió a competir con BMW, concretamente en las 24 Horas de Spa e incluso en las Blancpain GT Series, aunque su mayor éxito se produjo en 2016, cuando con un BMW M6 adaptado, logró la victoria en Mugello, última prueba puntuable del Campeonato Italiano de GT de 2016. La reciente edición de las 24 Horas de Daytona fue un nuevo desafío para el piloto italiano. A los mandos de un BMW M8 GTE del equipo BMW Team RLL en la categoría GTLM junto con Chaz Mostert, Jesse Krohn y John Edwards, acabaron 32ª de la general y 9ª de su categoría. En el proceso, tanto él como los ingenieros de BMW Motorsport han estado perfeccionando continuamente los sistemas que permiten pilotar el coche Zanardi, con el reto añadido de hacerlos compatibles con el resto de sus compañeros que no tienen discapacidades físicas. Así, gracias a su espíritu de superación y al trabajo de los ingenieros de BMW Motorsport, han contribuido a que otros pilotos con minusvalías (Frederic Sausset en las 24 Horas de Le Mans de 2016 o Billy Monger hayan tenido el camino más fácil para poder competir, pues cuando lo hizo Zanardi, se encontró con un gran escepticismo.







## FE ePrix de Marrakech; regalo de BMW a Mahindra



Por si había alguna duda, el segundo e-Prix de la temporada ha demostrado que BMW Andretti está siendo el equipo a batir, eso si, siempre y cuando desde el muro sepan dirigir la lucha entre sus pilotos, aunque en esta ocasión, en la superpole se vieron superados por el Virgin de Bird y por el DS Techeetah de Vergne. El optimismo del francés fue el protagonista de la salida, pues en su intento de adelantar a Buemi en la primera curva le costó un trompo que ocasionó el caos en el resto de la parrilla. Aunque Buemi mantuvo la primera posición, pegado a él estaban los BMW Andretti de Sims (el gran beneficiado pues salía 5º) y de Da Costa. El tapón que hizo Bird defendiéndose de Da Costa, que pasó sin mucha oposición a su compañero, provocó que se sumasen a ellos Frijns, di Grassi y D'Ambrosio. Fruto de la presión, Bird acabó cometiendo un error en la frenada la curva 4, lo que facilitó el adelantamiento a los dos BMW Andretti que, a partir de ese momento, comenzaron a distanciarse de Bird, que vio además como su compañero Frijns y D'Ambrosio le adelantaban también, mientras que Vergne remontaba hasta el sexto puesto tras su error en la salida. BMW Andretti se encaminaba a lograr su primer doblete, pero a falta de nueve minutos para la finalización de la carrera, Sims vio la oportunidad para adelantar a su compañero, sin embargo, ambos bloquearon sus ruedas en la frenada y se tocaron. Si bien Sims pudo seguir en carrera en cuarta posición, el belga acabó contra las protecciones, por lo que tuvo que abandonar. D'Ambrosio, que había pasado ya a Frijns, se encontraba así liderando la carrera seguido por los Envision Virgin de Frijns y Bird con el Safety Car en pista para retirar el coche de Da Costa. Concluidos los 45 minutos y a falta de la vuelta que marca el nuevo reglamento, el Safety Car se retiró,

dejándonos una bonita lucha por la victoria entre D'Ambrosio y Frijns así como por el tercer puesto entre Bird y Sims. Este último, pese a utilizar el Attack Mode, no pudo con el británico y acabó cuarto. Finalmente D'Ambrosio, logró su primera victoria en carrera (las otras dos fueron fruto de una posterior descalificación de di Grassi), seguido por los Envision Virgin de Frijns y Bird. Sims acabó cuarto, Vergne quinto, su compañero Lotterer sexto tras remontar desde el 20º puesto, di Grassi fue séptimo, Buemi octavo, Evans noveno y Abt décimo. Wehrlein en su debut en esta categoría poco pudo hacer, pues pese a salir séptimo, fue uno de los perjudicados en el caos de la primera curva y tuvo que abandonar después de que di Grassi le golpease por detrás. HWA Racelab tampoco tuvo suerte en la primera curva y sus dos coches se golpearon entre si y abandonaron la carrera. En la clasificación, el abandono de Da Costa y la victoria de D'Ambrosio, permite al belga ser primero con 48 puntos, mientras que el portugués es segundo empatado a 28 puntos con Vergne. Lotterer es cuarto con 19 puntos, mientras que Frijns y Bird son quinto y sexto respectivamente empatados a 18 puntos. En el apartado de equipos, DS Techeetah con 47 puntos, mantiene la primera posición seguido por Mahindra Racing y por BMW Andretti, ambos empatados a 40 puntos, mientras que Envision Virgin Racing es cuarto con 36 puntos. El ePrix de Marrakech sirvió además para que Verstappen cumpliera la sanción de dos días de "servicios públicos" que le impuso la FIA por su actitud con Ocon a la conclusión del Gp de Brasil y lo hizo "observando el trabajo de los comisarios", un trabajo del que debió acabar agotado y del que la sociedad sacó un gran provecho...





## FE ePrix de Santiago de Chile; Bird nuevo líder



En Santiago de Chile los BMW Andretti no estuvieron al nivel demostrado en las dos primeras citas de la temporada, lo que sumado a la regularidad del equipo Envision Virgin, que este año están equipados con la unidad de potencia de Audi, han hecho que su piloto Sam Bird pase a liderar el Mundial de Pilotos y Envision Virgin la de equipos. En los entrenamientos, di Grassi, recuperó el nivel que se espera de los Audi Sport Abt y logró la pole, pero como dice el refrán, a perro flaco todo son pulgas y el brasileño fue descalificado por incumplir el reglamento en su vuelta de regreso a boxes durante los entrenamientos de cronometrados por lo que finalmente la pole fue para Buemi. Wehrlein fue otro que deslumbró en los entrenamientos, logrando el tercer puesto, pero con la descalificación del brasileño, subió al segundo puesto en una parrilla un tanto extraña pues tanto D'Ambrosio, líder del Mundial y ganador de la primera carrera, como Da Costa y Vergne salieron 20º, 17º y 12º respectivamente. La carrera comenzó con una salida limpia y durante el primer cuarto de carrera, Buemi tuvo a Wehrlein pegado a él, lo que hizo que el suizo tuviese que utilizar el primero de los dos Attack Mode disponibles en este ePrix para conseguir unos metros de ventaja. Casi a punto de cumplirse el segundo cuarto de carrera, fue Bird el que se pegó a Buemi tras adelantar al piloto alemán gracias a una gran maniobra a final de recta con el Attack Mode. El piloto británico de Envision Virgin intentó al final de un periodo de FCY para adelantar a Buemi, pero el suizo logró contener su ataque. Un segundo periodo de FCY causado por el golpe de Vandoorne contra las protecciones cuando era 6º, volvió a juntarlos aún más, sin embargo en esta ocasión, una vez finalizado Buemi cometió un error y acabó golpeando las

protecciones a falta de 16 minutos para la finalización de la carrera. Esto dejó a Bird primero, seguido por Wehrlein, mientras que Sims era tercero Abt cuarto y Mortara quinto, mientras que Vergne y Da Costa optaron por abandonar. Wehrlein, que en su debut en esta categoría no tuvo mucha suerte y tuvo que abandonar por los daños sufridos en la primera vuelta, estaba dispuesto a luchar por la victoria, pese a que desde el muro le decían que no era necesario, aún así, el alemán utilizó su segundo Attack Mode para ir a por la victoria, aunque problemas en la temperatura de su batería le impidieron luchar hasta el final, por lo que Bird lograba finalmente la victoria con 6,4 segundos de ventaja sobre el piloto de Mahindra y Abt completó el podio. Mortara acabó cuarto tras la sanción impuesta a Sims, sanción que le bajó al séptimo puesto, quinto fue Frijns, sexto Evans, octavo Turvey, noveno López y décimo D'Ambrosio. Con esta victoria, la 8ª de su carrera, Bird se convierte no sólo en líder del Mundial con 43 puntos, sino que además, se convierte en el único piloto que ha ganado al menos una carrera en las cinco temporadas disputadas. D'Ambrosio es ahora segundo a dos puntos, mientras que Da Costa, Frijns y Vergne están empatados en la tercera posición con 28 puntos. La regularidad de Bird y de Frijns en las tres primeras carreras disputadas han aupado a Envision Virgin a la primera posición de la clasificación por equipos con 71 puntos, Mahindra con 59 puntos mantiene la segunda posición, DS Techeetah que no sólo no sumó ningún punto, sino que además sus pilotos estuvieron envueltos en un incidente como el año pasado, es ahora tercero con 47 puntos, uno más que BMW Andretti. La carta cita de la quinta temporada tendrá lugar en México a mediados de mes.





## Daytona 500, victoria histórica de Alonso

La 57ª edición de las 24 Horas de Daytona ha sido sin duda una edición atípica: por primera vez se vio interrumpida con dos banderas rojas, debido a la fuerte lluvia que caía sobre el Daytona International Speedway desde el sábado por la noche. La primera de ellas a las 7'21 am que duró 1 hora y 45 minutos y la segunda, se produjo a falta de casi dos horas para que finalizase la carrera, concretamente, a 12'39 pm, cuando se llevan completadas 593 vueltas (el año pasado se dieron 808 vueltas), pero la carretera ya no se reanudaría más y a las 14'26 se dio por finalizada. Siete minutos antes de esta bandera roja, Alonso, que se sentía como pez en el agua el Cadillac DPi nº 10 en las difíciles condiciones en las que se encontraba la pista logró adelantar al hasta entonces líder de la carrera, el Cadillac DPi nº 31 pilotado por Nasr, después de que éste se saliese de la pista en la curva 1. El español, junto con Kobayashi, Taylor y Van Der Zande lograba así una victoria trabajada en la que llegaron a ser líderes en 10 ocasiones, después de haber salido desde la sexta posición. Con esta victoria, Alonso se convierte en el tercer Campeón del Mundo de F1 en

ganar esta mítica carrera, junto con Phill Hill y Mario Andretti y es el segundo español en lograr la victoria, aunque el primero en ganar la carrera (Antonio García ha ganado dos años pero en la categoría GTLM), mientras que para Cadillac ha supuesto su "Hat Trick" en esta prueba con tres victorias consecutivas. En lo que respecta al resto de las categorías, el ORECA LMP2 nº 18 de Maldonado, González, Saavedra y Cullense llevó la victoria en la categoría LMP2 con cuatro vueltas de ventaja. En la categoría GTLM, BMW también logró una épica victoria en su duelo con el Ferrari 488 GTE nº 62 con el que participaba Miguel Molina, pues al igual que en la categoría DPi, la victoria del BMW M8 GTE nº 25 (De Phillippi/Farfus/Eng/Herta) se produjo gracias a que se hicieron con la primera posición una vuelta antes de que la carrera se suspendiera por segunda vez, mientras que Antonio García, en una carrera llena de problemas, sólo pudo acabar 6º. En la categoría GTD, Lamborghini se levó la victoria con el Lamborghini Huracán GT3 EVO nº 11, que dio a Lamborghini su segunda victoria consecutiva en esta mítica prueba.





## NSX GT3 Evo, la nueva arma del Customer Racing Programme de Honda



El Honda NSX GT3 Evo, el nuevo modelo que encabezará el Customer Racing Programme GT3 de Honda debutó en el Salón del Automóvil de Bruselas, concretamente, en el stand del canal nacional de radio y televisión belga RTBF, patrocinador de las 24 horas de Spa, sin duda, la carrera de GT3 más prestigiosa como paso previo a su debut en la competición, que tuvo lugar en la carrera inaugural del Campeonato IMSA WeatherTech SportsCar, las 24 Horas Rolex de Daytona. El Honda NSX GT3 Evo está basado en el popularísimo modelo de producción NSX, si bien, incorpora nuevos turbocompresores que mejoran la respuesta del acelerador, ofreciendo mayor control de la sobrealimentación y ahorro de combustible. También hace gala de un mejor

hardware y calibración para el sistema antibloqueo de frenos (ABS), una pantalla Bosch de gama superior y una unidad de registro de datos que incrementa la eficiencia y mejora la experiencia de la conducción. El NSX GT3 al que sustituye, debutó en la pasada edición de las 24 Horas de Spa para conmemorar el 25 aniversario de la pole position conseguida en Spa por el NSX original en 1993 y entre sus pilotos estaba el ex-piloto de F1 Ricciardo Patresse. En comparación a su predecesor, el NSX GT3 Evo cuenta con una nueva carrocería con un nuevo bifurcador, difusor y paragolpes trasero que reduce la resistencia y ofrece velocidades máximas más altas, mejorando la refrigeración, el equilibrio y su maniobrabilidad.



## Audi Sport y Porsche, diversión en el hielo



**A** la espera de que Porsche presente el Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport con el que definitivamente regresará en el 2020 al mundo de los rallyes, el Cayman GT4 Rallye Concept Car que ha servido de pruebas y que debutó en la pasada edición del Rallye de Alemania ADAC como coche "0" de la mano de Romain Dumas se estrenó en el hielo, concretamente en el Porsche Winter Event con Richard Lietz, piloto que actualmente ocupa la tercera posición en el WEC en la categoría LMGTE-PRO. Por otro lado, Audi reunió a Daniel Abt y René Rast en el GP Ice Race, que pilotaron sobre la nieve y el hielo el Audi e-tron FE04 y el Audi RS 5 DTM,

respectivamente. Además, Audi Sport también contó en esta prueba con la leyenda de los rallyes Walter Röhrl a los mandos de una unidad del legendario Audi Sport quattro y con la estrella del esquí en la disciplina de estilo libre, Benedikt Mayr, que se ha convertido en el primer humano en practicar el "skijoring" (disciplina en la que un esquiador se desplaza remolcado por un vehículo) utilizando como coche remolcador un Fórmula E, equipado con neumáticos con clavos largos como los utilizados en los rallyes, a diferencia de los utilizados por el Audi RS 5 DTM, que debido a sus ruedas más estrechas tuvo que utilizar unos clavos más cortos.







## WRC Rally de Montecarlo; Ogier suma y sigue su leyenda

Mejor no le ha podido ir a Loeb en su estreno con Citroën: victoria número 100 de la marca en el WRC (la primera se logró en el Rally de Cataluña de 1999 con el Xsara Kit-Car piloto por Bugalski) en su centenario, en un final épico, el más ajustado en la historia de la prueba: tan sólo 2'2 segundos. La prueba comenzó con Meeke imponiéndose a modo de venganza a los Citroën en el Shakedown, si bien Tanak con su Toyota fue el primer líder del rally tras los dos primeros tramos nocturnos, con 9'1 segundos de ventaja sobre Ogier y 14'3 sobre Neuville, los tres pilotos que lucharon por el título el año pasado. El día siguiente se disputó la etapa más larga con dos bucles idénticos de tres tramos con un total de 125,12 Km en la que Neuville pasó a liderar la prueba, seguido por Tanak, hasta que éste perdió 2 minutos y 20 segundos al romper una llanta, si bien, fue Ogier el que finalmente acabó la jornada en primera posición, aunque con sólo 2 segundos de ventaja, mientras que el Hyundai de Mikkelsen completó provisionalmente el podio tras arrebatarse el tercer puesto al Toyota de Latvala, que a su vez tenía a sólo 0'8 segundos a Ogier. La penúltima jornada fue un toma y daca entre Ogier y Neuville. El francés comenzó ampliando su ventaja a 5'6 segundos tras la primera especial, pero Neuville logró rebajar la diferencia hasta los 4'1 segundos en los dos siguientes tramos, a lo que Ogier respondió dejando la diferencia en 4'3 segundos tras la disputa del último tramo. Detrás de ellos se libró otra emocionante batalla entre Loeb y Latvala por el tercer puesto en la que se

intercambiaron la posición en tres ocasiones, hasta que finalmente el nueve veces campeón Loeb, que debutaba los mandos de un Hyundai i20 acabó tercero con una ventaja de 2'3 segundos. Mikkelsen que comenzaba la jornada en tercera posición, tuvo que abandonar al golpear contra un muro en la última curva del primer tramo. Para darle más emoción a la última etapa en la que se realizaban dos pasadas por los tramos de La Bollène-Vésubie - Peira Cava y otras dos por La Cabanette - Col de Braus, Ogier sufrió un problema en el sensor de acelerador que hacía que el coche continuara acelerando incluso en las frenadas. Este problema permitió a Neuville ir reduciendo paulatinamente la ventaja de Ogier, hasta llegar al último tramo del rally, el Power Stage de 13,58 kilómetros entre La Cabanette y el Col de Braus, separados por sólo 0'4 segundos. A pesar de sus problemas, Ogier supo mantener la concentración y logró el segundo mejor tiempo del tramo por detrás de Meeke, mientras que Neuville acabó tercero a 1'8 segundos de Ogier, que de esta manera lograba su séptima victoria en el Montecarlo, con cuatro fabricantes diferentes. La lucha por el tercer puesto entre Loeb y Tanak finalmente se decantó por 13 segundos a favor del piloto de Toyota, que acabó a 2 minutos y 15 segundos de Ogier. Con esta victoria, Loeb lidera el Mundial con 29 puntos, Neuville es segundo con 21 puntos y Tanak es tercero con 17 puntos, mientras que Hyundai, con 30 puntos, es líder en el apartado de constructores, seguido por Citroën y Toyota, ambas con 25 puntos.



# Dakar'19 , Nasser Al Attiyah intratable



Si 2018 fue un gran año deportivo para Toyota al lograr su primera victoria en las 24 Horas de Le Mans y el Título de Constructores en el WRC, 2019 ha comenzado de la misma manera: logrando su primera victoria en el Dakar de la mano de Nasser Al Attiyah (la tercera para el piloto catari) con un Toyota Hilux V8 del equipo TOYOTA GAZOO Racing South Africa. Esta primera victoria ha sido fruto de una gran Dakar del equipo pues TOYOTA GAZOO Racing lideró la prueba desde la primera hasta la última etapa, con Al Attiyah y Baumel siempre en cabeza, salvo en la 2ª etapa, que cedieron la primera plaza a sus compañeros Giniel de Villiers-Dirk von Zitzewitz., pero que recuperó ya hasta el final en la siguiente etapa, ajeno a todos los problemas que fueron sufriendo sus rivales. Ante la ausencia de Peugeot, el gran animador fue Ogier, que con un equipo privado y los mandos de un Peugeot 3008 DKR 2017 fue el que más etapas ganó y de no ser por un problema en el roadbook que le hizo perder mucho y los problemas eléctricos que sufrió, hubiese podido plantar cara a Nasser Al Attiyah, como lo demuestra el hecho de que terminó tercero a casi dos horas y con la mente puesta en el MonteCarlo. Se esperaba más de los MINI, pero sufrieron demasiados contratiempos y sólo el

español Nani Roma pudo acabar en el podio, concretamente segundo, gracias a que Peterhansel perdió mucho tiempo en las dunas de la 8ª etapa y a que al día siguiente abandonó tras un accidente que dejó a su copiloto con fuertes molestias. en cuanto a Sainz, el madrileño dijo adiós a sus opciones de victoria en la tercera etapa al romper la suspensión después de caerse en una zanja a lo que se sumo problemas con la dirección asistida que apuntó estuvo de hacerle abandonar. A Pesar todos los contratiempos Sainz no dudó en ayudar a Peterhansel cuando hizo falta y se despidió del Dakar ganando la última etapa y acabado en el puesto 13º. También hay que destacar el Dakar de Cristina Gutierrez, que con un Mitsubishi Eclipse Cross acabó su tercer Dakar consecutivo y lo hizo en el puesto 26º, logrando así su mejor clasificación. También, mención especial para el proyecto español de SSangYong, que por segundo año repetía participación con Oscar Fuertes, si bien para esta ocasión lo hacía con un Rexton DKR. El equipo, que también sufrió muchos problemas en esta edición, una de las más duras que se recuerdan, logró sobreponerse a todos ellos y acabar en el puesto 33º de la general y terceros en la categoría a T1.3.