

- El motín de Esquilache.
- Porsche 911 Turbo S Exclusive Series, su nombre lo dice todo.
- Audi R8 Spyder V10 Plus, aún más rápido
- Honda Civic Type R, la versión más deportiva del Civic.
- BMW Serie 6 Gran Turismo, no sólo se cambia el nombre.
- Jaguar XF Sportbrake, un familiar de lujo.
- Skoda Octavia RS 245, el Octavia más potente.
- Abarth 695 Rivale, prestaciones Abarth con la elegancia de Riva.
- Sexta generación del Volkswagen Polo.
- Jeep Compass, a por el segmento de los SUV compactos.
- Citroën C3 Aircross, frescura y personalidad para el segmento SUV.
- Kona, el nuevo SUV de Hyundai.
- Stonic, la apuesta fuerte de Kia en el segmento SUV.
- Nace AESVI, el mayor foro de expertos en seguridad vial infantil.
- Se ha hecho esperar, pero ya hay plan MOVEA.
- Tag Heuer edición especial Ayrton Senna.
- Chopard Superfast Power Control 919 HF.
- Jaguar Land Rover inaugura las nuevas instalaciones para sus clásicos.
- Abarth Squadra Ascauto.
- Autobello Madrid 2017.
- XIV edición de las 24 Horas Ford.
- F1: Gp de Canadá y de Azerbaiyán.
- FE: ePrix de Berlín.
- 85ª edición de las 24 Horas Le Mans, de nuevo, sonrisas y lágrimas.
- La 19ª victoria de Porsche en Le Mans, vivida desde dentro.
- WRC: rallye de Cerdeña y de Polonia.



## EL MOTÍN DE ESQUILACHE

En marzo de 1766, el pueblo de Madrid se levantó contra un bando publicado por el marqués de Esquilache, ministro de Carlos III, lo que le acabó costando su cese. No es que desde estas líneas incitemos que los conductores de Madrid se levanten contra la medidas que está tomando el ayuntamiento de Madrid en materia de tráfico y de movilidad, pero desde luego, dan ganas de ello, de hecho, según un reciente estudio llevado a cabo por el DUCIT, el Observatorio Español de Conductores, para la mitad de los madrileños el Plan A no sólo no conseguirá bajar los niveles de contaminación, sino que conseguirá empeorar el tráfico, más atascos en los accesos, más problemas en los aparcamientos y un mayor número de multas. En su lucha contra el tráfico rodado, que consiste básicamente en la reducción de espacio para los coches en favor de un mayor espacio para otros medios de transporte alternativos como la bicicleta (calle Santa Engracia y bulevares). En el primer trimestre del 2018 le va a tocar el turno a la calle Alcalá, entre Ventas y Ciudad Lineal, una reforma que con la reducción de carriles

destinado a los coches, pretende reducir su velocidad y eliminar el "tráfico de paso", es decir, el uso de la vía por parte de quienes no son vecinos de la zona. Un proyecto muy similar al presentado a finales de mayo por la alcaldesa, Manuela Carmena, para la Gran Vía. ¿Y por qué no toman como ejemplo la tan criticada en su momento Madrid Calle 30? Mejoró la calidad de vida de los vecinos y se crearon nuevas zonas verdes, todo ello, sin quitar carriles a los coches. Lo peor, es que en el reciente Foro de la Automoción celebrado en el Instituto de Empresa, el Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento, vino a decir que los madrileños somos unos cómodos, a los que no nos importa perder tiempo en el atasco, en lugar de coger el transporte público como hace él. Una falta de consideración hacia los miles de madrileños a los que no les queda más remedio que coger su coche, ya sea porque no tiene una buena combinación de transporte público o bien, porque tiene que llevar a sus hijos al colegio o a las actividades extraescolares, además de ir a su trabajo, algo muy normal para muchos padres hoy en día.



Este verano, Porsche lanza al mercado una edición limitada a **500 unidades** del Porsche 911 Turbo S más **potente** y **exclusivo** jamás construido: el nuevo 911 Turbo S Exclusive Series. Para empezar, su motor bóxer biturbo de 3.8 litros y seis cilindros, con un exclusivo kit de potencia, alcanza los **607 CV**, con un par máximo de 750 Nm, un motor que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en **2,9 segundos**, alcanzar los 200 Km/h en 9,6 segundos y alcanzar una velocidad máxima de **330 km/h**, todo ello, con un consumo de 9,1 l/100 km, el mismo que en el modelo estándar. De serie, **viene con** chasis deportivo activo con Porsche Active Suspension Management (PASM) y el paquete Sport Chrono, eje trasero direccional y el sistema de compensación del balanceo Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Estéticamente, **se distingue** por su exclusiva pintura "Amarillo Oro Metalizado", así como por los diferentes elementos de carbono, como el capó, el techo y los estribos laterales, mientras que las dos tiras de carbono entrelazadas que bordean el techo y el capó acentúan su aspecto deportivo. La parte trasera se caracteriza por el alerón

del Turbo Aerokit, el nuevo faldón, las tomas de aire en carbono y el sistema de escape con dos tubos dobles hechos de acero inoxidable en negro. Sus llantas de 20 pulgadas y con tuerca central de sujeción de serie, están pintadas en negro y sus líneas de diseño están cuidadosamente terminadas en Amarillo, además, por primera vez, las pinzas del sistema de frenos cerámicos (PCCB) salen de fábrica pintadas de negro, con el logotipo de Porsche en Amarillo Oro Metalizado. Por último, la placa Porsche Exclusive Manufaktur situada en las aletas laterales, nos recuerdan su exclusividad. En su **interior**, su habitáculo es único y elegante, con asientos deportivos regulables en 18 posiciones, cubiertos de dos capas de cuero perforado, en el lado del pasajero se encuentra la placa que lleva el número de esta edición limitada y los umbrales de las puertas, también acabados en carbono, van iluminados con las letras Exclusive Series. Por último, el propietario puede adquirir a juego con el coche el **reloj Porsche Design Chronograph 911**, así como **juego de cinco maletas** de cuero Exclusive Series.

# AUDI R8 SPYDER V10 PLUS, AÚN MÁS RÁPIDO



Procedente de las instalaciones Audi Sport GmbH, el nuevo Audi R8 Spyder V10 plus es el descapotable de producción **más rápido** de la marca de los cuatro aros, gracias a su motor V10 central de **610 CV**, con un par máximo de 560 Nm a 6.500 revoluciones por minuto y es que, comparado con el Audi R8 Spyder V10, la versión plus, **ha ganado** 70 CV. Como resultado, esta versión acelera hasta 100 km/h en **3,3 segundos** (0,3 segundos más rápido) y consigue una velocidad máxima de **328 km/h** (10 km/h más), todo ello, con un consumo combinado, 12,5 l/100 km. El Audi Audi R8 Spyder V10 plus está asociado a un **cambio S tronic** de siete marchas con accionamiento ultrarápido que envía la fuerza hacia el **eje delantero**, si bien, dependiendo de la situación concreta de conducción, la distribución del par motor realizada por la transmisión **quattro** entre los dos ejes es completamente variable, y en casos extremos, podría enviar hasta un 100% del par a un solo eje. Además, el **modo performance** de serie en esta versión, incluye los programas **dry, wet y snow**, adaptando las características de la transmisión y de la suspensión a la adherencia existente en el pavimento. El Audi Space Frame multimaterial forma la espina dorsal del R8 Spyder V10 plus. Combina componentes de **aluminio** con otros confeccionados en **fibra de carbono CFRP**, dotándole de una **gran ligereza**



(en vacío y sin conductor pesa sólo 1.695 kg y, el peso en seco es de 1.587 kg, unos 25 kg menos que el Audi R8 Spyder V10). En su **interior**, los asientos tipo bucket ligeros y envolventes de serie, van situados muy bajos y llevan el emblema R8, están tapizados en napa fina, con un componente especial que evita su calentamiento al sol, mientras que los pedales y reposapiés están realizados en acero inoxidable pulido y también encontramos inserciones decorativas de carbono. El elemento definitorio es el "monoposto", un gran arco que rodea al cockpit. Su volante de piel R8 Performance de serie dispone de botones integrados multifunción, así como dos grandes mandos satélites, que el usuario emplea para arrancar y parar el motor o, para regular el sistema de conducción dinámica Audi drive select. Otros dos botones adicionales, incluyendo uno rotatorio, se utilizan para controlar el modo Performance y el sonido del escape. La **instrumentación digital Audi virtual cockpit**, de 12,3 pulgadas, presenta toda la información usando gráficos 3D de gran definición. Si se le quiere dotar de una **mayor deportividad**, opcionalmente se puede equipar con el **pack opcional** de diseño verde "Micrommata" proporciona al deportivo descapotable de altas prestaciones su rasgo visual más distintivo, pintado en un verde exclusivo.



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

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

Henry Ford





# HONDA CIVIC TYPE R, LA VERSIÓN MÁS DEPORTIVA DEL CIVIC



Este verano en la planta de Honda de Swindon (Reino Unido), **comienza** la producción del nuevo Honda Civic Type R, modelo que ha sido diseñado desde cero y que se ha desarrollado en paralelo al nuevo modelo Civic 5 puertas estándar, convirtiéndose además en el **primer** modelo Type R con la insignia de Honda que se venda oficialmente en Norteamérica. El nuevo Civic Type R está equipado con un motor Turbo VTEC de 2,0 litros y **320 CV**, con el que acelera de 0-100 Km/h en 5,7 segundos y alcanza una velocidad máxima 272 km/h, asociado a una caja de cambios manual suave y precisa de seis velocidades. Para que el conductor pueda dominar tanta potencia, el eje delantero cuenta con un **sistema de frenos** Brembo de alto rendimiento, desarrollados específicamente para este modelo, y no es de extrañar, pues el Honda Civic Type R **ha batido** recientemente el **récord de Nürburgring** para un coche de tracción delantera. Como **novedad**, el nuevo Honda Civic Type R cuenta ahora el modo de conducción **Comfort**, que se suma a los ya conocidos Sport y +R, modos de conducción que adaptan los amortiguadores adaptativos, la fuerza de la dirección, el tacto de los cambios y la respuesta de aceleración del automóvil según las preferencias del conductor. Gracias a la nueva plataforma monobloque avanzada de la décima generación del Civic 5 puertas, la carrocería es 16Kg **más ligera** que en el Civic Type R



anterior, con una **mejora** del 37 % de la rigidez torsional y una mejora del 45% en la rigidez de la flexión estática. **Estéticamente**, es 165 mm más ancho, 36 mm más bajo y 2 mm más ancho que el modelo de la generación anterior y **aerodinámicamente**, cuenta con una estructura aerodinámica más completa que el modelo anterior, lo que incluye una parte inferior de la carrocería más fluida, una cortina de aire en las ruedas delanteras, un alerón trasero fino y generadores de vórtices en el borde posterior de la línea del techo. En materia de seguridad, está equipado con el conjunto de tecnologías de seguridad activa **Honda SENSING**, uno de los paquetes de seguridad más completos de su clase. Utiliza una combinación de información del radar y la cámara, además de diversos sensores de alta tecnología para avisar y asistir al conductor en situaciones de posible peligro. En su **interior**, más espacioso que el modelo anterior, su estética es moderna, elegante y sencilla, e incluye detalles en rojo, mientras que la consola central tiene un acabado en negro Piano, en cuya parte superior se encuentra la pantalla táctil a color de siete pulgadas del sistema **Honda CONNECT** y la pantalla de instrumentos ofrece funciones muy intuitivas y de máxima claridad, gracias a una pantalla a color TFT.



# BMW SERIE 6 GRAN TURISMO, NO SÓLO SE CAMBIA EL NOMBRE



BMW ha presentado el BMW Serie 6 Gran Turismo, una versión ampliamente **mejorada** del BMW Serie 5 Gran Turismo, modelo que saldrá a la venta en noviembre de este año y cuyos **rasgos principales** son el capó alargado, la jaula del habitáculo desplazada hacia atrás, la gran distancia entre ejes (3.070 mm), las puertas con ventanas sin marcos y las superficies acristaladas alargadas que se prolongan un buen trecho en la zaga. En **comparación** con su antecesor, el nuevo Serie 6 Gran Turismo es 87mm más largo (5,09m), 21mm más bajo (1,53m) y es igual de ancho (1,90m). Las tres plazas traseras ofrecen espacio holgado para las piernas y la distancia entre las cabezas de los pasajeros y el techo **es mayor** que en modelo antecesor. El **maletero**, cuya tapa es de una sola pieza y se abre y cierra eléctricamente de serie, es ahora de 610 L (110 L más). Así mismo, el Serie 6 Gran Turismo, es de promedio 150 Kg **más ligero**, gracias al empleo inteligente de materiales ligeros y al uso de acero altamente resistente en diversas partes de la carrocería y del chasis. Los **sistemas** de asistencia a la conducción emplean la cámara estéreo de serie u opcionalmente sensores de radar y de ultrasonido para supervisar el entorno del coche, unos sistemas que allanan el camino hacia la **conducción automatizada**

Para su lanzamiento, estará disponible con **dos** motores de **gasolina** (630i GT de **258 CV** y 640i GT de **340 CV**) y **uno Diesel** (630d GT de **265 CV**), todos ellos con la tecnología BMW Twin Power Turbo y con atracción delantera (las dos versiones más potentes también se podrán pedir con tracción total xDrive) y con caja de cambios **Steptronic** de ocho marchas, además, el selector de reglaje personalizado **Driving Experience Control**, de serie, permite elegir entre tres modos de conducción (ECO PRO CONFORT y SPORT). En materia de **infoentretenimiento**, el sistema de mando e indicación, controla las funciones del coche, del navegador, del sistema de comunicación, de información y de entretenimiento. El elemento central es el sistema **iDrive**, que consta del botón de mando Touch Controller y la pantalla Control Display de 10,25", que ahora es independiente y que además, es táctil. Por su parte, la llave BMW Display Key permite al conductor establecer un contacto permanente con su BMW Serie 6 Gran Turismo y conocer el nivel de combustible en el depósito o saber si las puertas, las ventanas y el techo panorámico están cerrados. Además, la función Remote 3D View, permite al conductor recibir en su smartphone a través de BMW Connected una imagen tridimensional en vivo y directo del coche y su entorno.







El nuevo Jaguar XF Sportbrake, basado en la versión berlina, devuelve a Jaguar al segmento de los **familiares Premium**. Mide 4.955 mm, por lo que es 6 mm más corto que su predecesor, pero la distancia entre ejes se ha ampliado 51 mm hasta los 2.960 mm, lo que permite disfrutar de un **habitáculo espacioso** y luminoso gracias al techo panorámico completo de 1,6 m<sup>2</sup>, en el que los ocupantes de los asientos traseros disfrutan de una **mayor amplitud** para las piernas y mejoras en la altura, con un espacio de **carga** muy práctico con una capacidad de hasta 1.700 L si se repliegan los asientos traseros, un **maletero**, cuyo portón trasero se abre con un sistema de apertura con **control gestual**. En lo que a motorizaciones se refiere, está disponible en **dos** motores **diesel**: un **2.0** en **tres niveles** de potencia: 163 CV 180 CV y 240 CV y un **V6 3.0** de **300 CV**. La oferta en **gasolina** está compuesta por un único motor, un **2.0** de **250 CV**. Dependiendo de la versión, el cambio es **manual** o **automático** y la tracción puede ser **trasera** o a las **cuatro ruedas**, en cuyo caso, incorpora el **Intelligent Driveline Dynamics (IDD)**, que utiliza

sensores para predecir de forma activa el patinaje de las ruedas traseras y redistribuir el par para evitar pérdidas de motricidad. Estas versiones también tienen la seguridad adicional que confieren las funciones avanzadas de tracción desarrolladas por Jaguar Land Rover, como la All Surface Progress Control (ASPC) y Adaptive Surface Response (AdSR). Viajar con remolque no es un problema para el XF Sportbrake, puesto que tiene una **capacidad de remolque** de 1.900 kg de la versión con motor de gasolina y de 2.000 kg para el resto de las versiones, para lo que cuenta con la **ayuda** del sistema de control de estabilidad **Tow Assist**. El Jaguar XF Sportbrake incorpora una serie de avanzados **sistemas** de asistencia al conductor que se han optimizado específicamente para el nuevo modelo, como una cámara estereoscópica orientada hacia delante, que hace posible el Frenado de Emergencia Autónomo, el Aviso de Cambio Involuntario de Carril y el Asistente de Cambio Involuntario de Carril, e incluye el Monitor del Estado del Conductor de Jaguar, que detecta los signos de somnolencia e indica al conductor que debe tomarse un descanso.

# SKODA OCTAVIA RS 245, EL OCTAVIA MÁS POTENTE



Skoda lanza al mercado la **versión más potente** y dinámica de la historia de la compañía: el Octavia RS 245, disponible en las versiones **berlina** y **familiar** (Combi). Está equipado con un **motor TSI** de gasolina tetra cilíndrico de **245 CV** (15 CV más que la variante RS más potente), con **cambio manual** de 6 marchas o, como **novedad** para el Octavia, con el **DSG** de 7 velocidades, con el que la berlina acelera de 0 a 100 Km/h en 6,6 segundos, mientras que la versión Combi lo hace en 6,7. En ambas versiones, la velocidad punta está limitada electrónicamente a los **250 Km/h**, lo que hace de este modelo el **Octavia más rápido y potente**. Comparado con los modelos "normales" de la gama, el **chasis deportivo** rebaja la carrocería del Skoda Octavia RS 245 en 15 mm. Su vía trasera es 30 mm más ancha que la de su predecesor, el Octavia RS 230. Las llantas de aleación en negro bruñido de serie son de 19 pulgadas. El **sistema de estabilidad ESC** con modo Sport también forma parte del equipamiento de serie, al igual que el diferencial VAQ de deslizamiento limitado regulado electrónicamente. Esto proporciona una aceleración particularmente dinámica en la salida de curva. La tecnología, desarrollada originalmente para la competición, funciona con un embrague multi-disco electrónico que se encuentra entre el diferencial y el eje en el lado derecho. Si es necesario, el 100% de la potencia se puede dirigir a una rueda delantera. En las curvas, el diferencial transfiere una mayor cantidad de potencia a la rueda delantera exterior que cuenta con



mayor agarre, cuando es necesario. De esta forma, el riesgo de subviraje durante la aceleración se reduce significativamente. Con el **Selector de Modo** de Conducción (Normal, Eco, Sport e Individual), el conductor puede cambiar las características de la dirección, el funcionamiento de la transmisión DSG y los ajustes de otros sistemas. Las preferencias individuales se guardan en las **llaves personalizables**, disponibles como opción, que también almacenan ajustes individuales adicionales, tales como el del Climatronic y audio, así como la posición del asiento, para aplicarlos automáticamente. EL RS 245 **incorpora sistemas** de asistencia a la conducción propias de **segmentos superiores** y entre los que se incluye el Front Assist con la Función de Frenado de Emergencia en Ciudad con Protección Predictiva de Peatones, que ayuda a evitar accidente en el tráfico urbano, gracias a la ayuda de un sensor de radar, que puede reconocer situaciones críticas que puedan darse frente al vehículo. También incorpora el Detector de Ángulo Muerto, el control de Crucero Adaptativo (ACC), el Lane Assist, Detector de Fatiga, Travel Assist, Park Assist, o el Asistente Automático de Luces de Carretera. En su **interior**, impresiona no sólo por sus generosas dimensiones y gran claridad, sino también por sus materiales de alta calidad. Sus asientos delanteros, al igual que los umbrales de las puertas delanteras, llevan el logotipo RS y su volante deportivo multifunción en cuero perforado, lleva las levas integradas en el caso de llevar el cambio DSG.





## ABARTH 695 RIVALE, PRESTACIONES ABARTH CON LA ELEGANCIA DE RIVA



De la combinación de dos marcas italianas que destacan en los campos de la tecnología, la innovación, el cuidado de los detalles y la búsqueda de prestaciones, surge el Abarth 695 Rivale, la serie especial concebida en colaboración con **Riva**. Esta marca histórica del mundo náutico, que siempre ha sido sinónimo de elegancia y estilo italiano, ha

contribuido a **crear** el **Abarth** más **sofisticado** de la historia. Disponible en serie limitada en versión **berlina** y **descapotable**, el Abarth 695 Rivale se **reconoce** por su exclusiva carrocería bicolor Blu Sera Riva y Shark Grey, adornada con un doble trazo de color aguamarina que recorre el vehículo a la altura de la cintura y recuerda la “línea de flotación” de los yates. Cabe destacar los acabados cromados satinados de las manillas de las puertas; el emblema “695 Rivale” en el portón trasero y en los guardabarros traseros; además de la moldura cromada satinada en el portón trasero que evoca las sofisticadas formas de un yate y que hace que este modelo sea aún más inconfundible, gracias a la afinidad estética con la rejilla lateral de los nuevos yates Riva. Bajo su capó, el 695 Rivale lleva un **motor** de 1368 cm<sup>3</sup> de **180 CV**. También está disponible la versión **695 Rivale 175 Aniversario**, que celebra los 175 años de la marca Riva. Esta edición **limitada** a **175 unidades berlina** y **175 descapotable**, destaca los acabados artesanales, añadiendo elementos personalizados, llantas específicas, logos conmemorativos y asientos delanteros de piel azul y negra acabados a mano.

## SEXTA GENERACIÓN DEL VOLKSWAGEN POLO

Este otoño llegará la sexta generación del Volkswagen Polo, con un diseño exterior completamente nuevo, **más deportivo y adulto**. Al mismo tiempo, el nuevo Polo es **más grande** que su predecesor en todas sus dimensiones, con lo que ofrece **más espacio** para sus ocupantes, así como un maletero con mayor capacidad (pasa de 280 a 351 litros). Estará disponible en **tres niveles** de acabado (Edition, Advance y Sport), **más** la versión deportiva GTI y además, **opcionalmente** están disponibles los paquetes “R-Line”, “Black” y “Style”. Gracias a la amplia gama de colores nuevos y frescos (14 en total), a las doce llantas (de 14 a 18 pulgadas, algunas de ellas con colores que aportan contraste), multitud de opciones para el salpicadero y once diseños diferentes para los asientos hacen que el Polo sea **más colorido y personalizable**. Tecnológicamente, **incorpora** multitud de **sistemas** de asistencia al conductor que anteriormente estaban reservados para la **clase Golf** y **Passat** y es además, el **primer** Volkswagen y el primer modelo del Grupo que tiene disponible la nueva generación del Digital Cockpit, Incorpora también la última generación de sistemas de **infoentretenimiento**,

con pantallas de entre 6,5 y 8,0 pulgadas. La gama de motores está compuesta por ocho motores: **cinco** de **gasolina** de 65 a 200 CV, **dos diésel** de 80 y 95 CV y por primera vez, un nuevo motor de **gas natural** de 90 CV. La transmisión puede ser **manual** de cinco o seis marchas o **automático** de doble embrague (DSG) de siete velocidades para los motores a partir de 95 CV.





# JEEP COMPASS, A POR EL SEGMENTO DE LOS SUV COMPACTOS



Jeep ha presentado el nuevo Jeep Compass, modelo con el que además de completar su gama, pretende hacer frente al crecimiento del mercado de los SUV compactos. Su **diseño**, inspirado en el buque insignia de la marca, el Grand Cherokee, **incorpora** nuevos elementos como la parrilla de siete ranuras, los pasos de rueda trapezoidales, los pronunciados paragolpes, los característicos marcos de los faros delanteros con firma LED, con un perfil negro. En **España**, la gama Compass estará disponible con un **motor de gasolina** con dos variantes de potencia y **dos motores diesel** con tres niveles de potencia. La oferta de **gasolina** la forman el motor **1.4 Turbo MultiAir2** con Stop&Start que desarrolla **140 CV** con el cambio manual de seis velocidades y la **tracción 4x2** y, el motor 1.4 Turbo MultiAir2 de **170 CV** con el cambio automático de nueve velocidades y la **tracción 4x4**. Por su parte, la gama de **motores diésel** incluye el eficiente **1.6 MultiJet II** con Stop&Start de **120 CV** con un cambio manual de seis velocidades y la **tracción 4x2**, y el **2.0 MultiJet II** con Stop&Start de **140 CV** con el cambio automático de nueve velocidades, o con cambio manual de seis velocidades, ambos con **tracción 4x4** y, de **170 CV**, también con cambio automático de nueve velocidades y la **tracción 4x4**. Su **capacidad todoterreno** es cortesía de dos avanzados e inteligentes sistemas de tracción 4x4 permanentemente activos: el Jeep Active Drive y el Jeep



Active Drive Low, este último con una relación de ascenso de 20:1, sistemas que pueden enviar el 100 % de par disponible a cualquier rueda cuando sea necesario. Estos sistemas incluyen además el sistema **Jeep Selec-Terrain**, que ofrece hasta cinco modos predeterminados (Auto, Snow, Sand y Mud, además del modo Rock exclusivo del modelo Trailhawk) para las mejores prestaciones en las cuatro ruedas sobre cualquier superficie, dentro o fuera de la carretera, y en cualquier condición climática. La **seguridad** de conductores y pasajeros ha sido primordial en el desarrollo del nuevo Jeep Compass, que ofrece más de **70 funciones** de seguridad activa y pasiva disponibles, incluyendo Aviso de colisión frontal Plus, Aviso de salida de carril Plus (ambos de serie en toda la gama), Detector de ángulo muerto y Control de cruce en la parte trasera, cámara de visión trasera ParkView con líneas de cuadrícula dinámicas, sistema de ayuda automática al aparcar en paralelo/batería, control de crucero adaptativo, control electrónico de estabilidad (ESC) con mitigación electrónica del balanceo y seis airbags de serie. En materia de **infoentretenimiento**, el Jeep Compass es el **primer** SUV Jeep que ofrece el nuevo sistema Uconnect (Uconnect 5.0, Uconnect 7.0 o Uconnect 8.4 NAV) con funciones de comunicación, entretenimiento y navegación que mejoran tanto la experiencia de conducción como el confort a bordo de los pasajeros.





Tras el nuevo C5 Aircross, la **ofensiva SUV** de Citroën **continúa** con el lanzamiento del nuevo Citroën C3 Aircross, un SUV compacto de 4,15 m de longitud, que se **fabrica** en la planta española de Opel en **Figueruelas** (Zaragoza), sobre la **plataforma** del **C3**, pero con 20mm más de altura al suelo y con una posición de conducción más elevada. **Estéticamente**, además de por las protecciones específicas delante y detrás, grandes ruedas y aletas ensanchadas, el C3 Aircross se **caracteriza** por sus amplias posibilidades de **personalización**, con hasta 90 combinaciones en el exterior y 5 ambientes interiores, mientras que en su **interior**, gracias al programa "Citroën Advanced Comfort®", ofrece una **habitabilidad** y una **modularidad** inigualable, al contar con una banqueta trasera 2/3 - 1/3 con respaldos abatibles y asientos deslizantes en 2 partes independientes a lo largo de 150 mm, que permiten además variar la capacidad de su maletero desde los 40 litros hasta los 1.289 litros. Su interior cuenta además con una **gran luminosidad** gracias al techo acristalado panorámico. **Abandonar** las carreteras asfaltadas **no es** problema para el C3 Aircross, que

gracias al **Grip Control®** con cinco programas de utilización (Standard, Arena, Todocamino, Nieve o ESP OFF) y al control de descenso (Hill Assist Descent) que hacen que se **adapte** a todos los tipos de carreteras, sean cuales sean las condiciones y sobre cualquier terreno. Además, cuenta con modernas **tecnologías**, que incluye entre otros, los siguientes sistemas de ayuda a la conducción (Head-Up Display a color, Acceso y arranque manos libres, Cámara de visión trasera 180° Top Rear Vision, Park Assist, Active Safety Brake, alerta Cambio Involuntario de Carril, sistema de Vigilancia de ángulo Muerto, Reconocimiento Señales de Velocidad y Faros Inteligentes Smartbeam. En materia de **infoentretenimiento**, cuenta con una pantalla táctil de 7", Función Mirror Screen y recarga por inducción, sin cable. Por último, estará disponible con **tres** motores de **gasolina** PureTech de 82, 110 y 130 CV, con cambios manuales de cinco o seis velocidades o automática de seis velocidades, mientras que la opción diesel la forman **dos** diesel BlueHDi de 100 CV con cambio manual de 5 velocidades y 120 CV con cambio manual de seis marchas y todos ellos con tracción delantera.



# KONA, EL NUEVO SUV DE HYUNDAI



Desde el lanzamiento del Santa Fe en 2001, Hyundai Motor ha vendido más de 1,4 millones de SUV en Europa. Ahora, Hyundai **amplía** su oferta de modelos SUV (Grand Santa Fe, Santa Fe y Tucson) con el Hyundai Kona, un SUV de 4,16m de longitud, 1,80m de ancho y 1,55m de alto, con el que la marca coreana **entra** en el segmento B-SUV, en su camino **para convertirse** en la marca asiática **líder** en Europa en 2021 con el lanzamiento de 30 modelos nuevos y derivados. Para su lanzamiento, estará **disponible** exclusivamente con **motores gasolina** (habrá que esperar hasta el verano del 2018 para tener disponible el motor diésel de 1.6 litros con la tracción total como opción), concretamente, el **1.0 T-GDI** con cambio manual de 6 velocidades (MT), tracción delantera y **120 CV** y, el **1.6 T-GDI** de **177 CV**, con la caja de cambios automática de doble embrague de 7 velocidades (7DCT) y tracción a las cuatro ruedas. Su **diseño exterior** se caracteriza por sus marcadas protecciones, que dotan a la carrocería de un aspecto musculoso, al tiempo que realzan las superficies suaves y refinadas de su diseño. En la parte frontal, la luz diurna de LED está colocada en la zona superior de los faros gemelos, también de LED, que se integran en el revestimiento, creando un aspecto único y progresivo y también presenta otra seña de

identidad de Hyundai Motor, la parrilla encascada con patrón de malla, que realza su aspecto expresivo y dinámico y, por último, se pueden combinar diez colores exteriores con dos diseños de techo para un total de veinte combinaciones de colores. En su **interior**, el nuevo Kona ofrece un **amplio espacio** tanto para los pasajeros como para el equipaje (el maletero tiene una capacidad que varía de los de 361L hasta los 1.143L) En el apartado **tecnológico**, el Kona se presenta con importantes **novedades**, como el sistema head-up display, mientras que en materia de seguridad, cuenta con las últimas tecnologías de seguridad activa para cumplir con los más altos estándares de seguridad europeos: frenado autónomo de emergencia con detección de peatones, asistente de mantenimiento en carril (estándar), asistente de luces largas, alerta de atención del conductor (estándar), detección de ángulo muerto y alerta de posible trasera. Por último, en materia de **infoentretenimiento**, como novedad, **incorpora** el Display Audio, una pantalla LCD de alta resolución de 7", que permite conectar smartphones a través de los sistemas Apple CarPlay y Android Auto, smartphones que se pueden cargar mediante carga inductiva inalámbrica.



# STONIC, LA APUESTA FUERTE DE KIA EN EL SEGMENTO SUV



**1,6 CRDi**, de **110 CV**, todos ellos con **tracción delantera** y con caja **manual** de 6 marchas, y **automática** de doble embrague y 7 velocidades. La dirección y la suspensión ajustadas al gusto europeo han sido diseñadas para que la conducción sea magnífica, con una respuesta al volante inmediata y unas reacciones estables, mientras que el **Control Electrónico de Estabilidad** (Electronic Stability Control ESC) y el **Sistema de Gestión de Estabilidad** de Kia (Vehicle Stability Management VSM) se encarga de que tenga una agradable dinámica, que inspira confianza en todas las condiciones. Las funciones específicas del VSM incluyen el control de par vectorial por frenada, la estabilidad en línea recta y el control de frenada en curva. En su **interior**, de estilo europeo **destacan** la **tecnología** y la **ergonomía**, así como un importante potencial de **personalización**, con una gama de conjuntos de colores vivos que los clientes pueden elegir. Como uno de los coches más avanzados de su segmento, proporciona a sus propietarios un chasis

y una serie de **tecnologías** de infoentretenimiento diseñadas para **mejorar** la **seguridad** y el **confort**. De serie está dotado con Apple CarPlay™ y Android Auto™, integrando perfectamente el smartphone con la pantalla táctil del sistema de infoentretenimiento. Como otros modelos

Kia, el Stonic dispondrá de una gama muy amplia de tecnologías que aumentan el confort y la facilidad de uso, incluidas la calefacción en los asientos delanteros, el programador de velocidad automático y el acceso sin llave.

En el tercer trimestre de este año, saldrá a la venta el Stonic, el nuevo crossover compacto de Kia, un modelo que está llamado a ser **clave** para Kia, en uno de los segmentos que más rápido está creciendo en el mercado europeo (se espera que sus ventas alcancen los 2 millones de ventas en 2020). Además, el Stonic será también el modelo con **mayor** posibilidad de **personalización** que Kia haya fabricado, ya que estará disponible hasta con 20 combinaciones de dos colores, con una gama de cinco colores diferenciados para el techo. **Diseñado** en Europa, en colaboración con el centro de diseño de Kia en Corea, sus **líneas** son de las **más llamativas** que ha creado la marca hasta la fecha, al tiempo que se puede reconocer inmediatamente como un Kia gracias a elementos de diseño característicos, como la parrilla "tiger nose". Construido sobre la **plataforma** del **Kia Rio**, (por lo que no puede ofrecer versiones con tracción total), sus compactas dimensiones (4,17 m de longitud, 1,8 m de ancho y 1,52 m de alto) **maximiza** la **habitabilidad** para todos los ocupantes y ofrecen un espacio para hombros líder en su clase, así como un **generoso** espacio para las piernas y cabeza, al tiempo que su **versátil maletero** de 352 L, se expande o contrae a voluntad mediante un piso de dos niveles. Su gama de **motores** gasolina y diésel, ligeros de reducido tamaño, estará formada por el **1,0 T-GDI** (inyección directa de gasolina y turbocompresor) de **120 CV** y, los atmosféricos **MPI** (inyección multipunto) de **1,25** de **84 CV** ó **1,4** de **90 CV** y por último, un eficiente **diésel** de







La cifra de **niños menores de 14 años fallecidos** en accidentes de tráfico se ha **reducido** considerablemente en los últimos años. Lo más triste, es que un buen número de estas víctimas y de heridos se podrían haber **evitado** de haber ido en un **sistema de retención infantil**. Por este motivo y con el fin de actuar para la prevención de las lesiones infantiles en los accidentes de tráfico, ha **surgido AESVI** (Alianza

Española para la Seguridad Vial Infantil), el mayor foro de expertos de España **formada** por los fabricantes de sistemas de retención infantil, importadores de sillitas, clubes automovilísticos (RACE, RACC y RACVN), universidades (Universidad de Zaragoza, Politécnica de Madrid y de Barcelona), pediatras, servicios de urgencias, la Asociación Nacional de Matronas, la DGT, el Servei Català del Transít, la Direcció del Tràfic del País Vasco, los consumidores, la Asociación Nacional de Seguridad Infantil, la CEAPA y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Para ello, a través de sus organismos y grupos de trabajo, AESVI **asume** el compromiso real de **mejorar la seguridad** de los **niños** con los siguientes objetivos: mejorar la formación de los profesionales encargados de la venta de los sistemas de retención infantil, informar a los responsables de la seguridad de los menores mediante recursos destinados a mejorar su conocimiento sobre protección infantil, investigar y promover los estudios técnicos que mejoren la seguridad y reduzcan el riesgo de los menores en los vehículos y, por último, a realizar campañas divulgativas de concienciación sobre la necesidad de llevar a los menores correctamente protegidos en el vehículo.

## SE HA HECHO ESPERAR, PERO YA HAY PLAN MOVEA

Se ha hecho esperar, pero por fin, el Consejo de Ministros ha **aprobado** con un presupuesto de **14,26 millones de euros** el Plan de Impulso a la Movilidad con Vehículos de Energías Alternativas, más conocido como (**Plan MOVEA**), un plan que tendrá una vigencia de **cuatro meses** o hasta que se acaben los fondos, de la que se podrán beneficiar todos aquellos vehículos que utilicen el gas natural, la electricidad, la pila combustible y el hidrógeno como fuente de energía. La cuantía de las ayudas se fija con diferentes baremos **dependiendo del tipo de vehículo** y del **combustible utilizado**. La ayuda será a partir de 500 euros (turismos y furgonetas), 5.000 euros para microbuses y camionetas y 18.000 euros para autobuses y camiones. Para las motocicletas eléctricas, la ayuda oscila entre 1.500 y 2.000 euros. A estas ayudas, **se sumarán** las que el Gobierno obliga a otorgar a los concesionarios que **quieran** ser punto de venta de estos vehículos y **adherirse** al plan Movea. Tendrán que aplicar un descuento adicional mínimo de 1.000 euros para todos los vehículos, excepto cuadríciclos, que solo ascenderá a 150 euros y motos, que no se les aplica descuento adicional. Así mismo, el nuevo MOVEA **incluye ayudas**

para la **implantación de puntos de recarga** para los vehículos eléctricos en zonas públicas, que podrán alcanzar un importe de **hasta el 40%** del coste, con un máximo de 1.000 euros por punto de recarga tradicional, de 2.000 euros si es un punto de recarga semirápida y de 15.000 euros si la recarga es rápida.





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)



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



## TAG HEUER EDICIÓN ESPECIAL AYRTON SENNA

Con tres títulos de campeón del mundo (en 1988, 1990 y 1991), 65 pole positions y 41 victorias, **Senna** está considerado como uno de los **pilotos más grandes** de todos los tiempos. Ahora, con motivo del **30º aniversario** de su **primera victoria** en el GP de **Mónaco**, TAG Heuer ha presentado **tres relojes** nuevos de ediciones especiales en **homenaje** al piloto brasileño. Los tres relojes de esta serie especial exhiben la famosa «S» estilizada, lacada en rojo, símbolo exclusivo de Senna, en la esfera y el bisel con la escala de los minutos, que les brinda un carácter «Racing» y el lado deportivo de Senna. Todos cuentan, evidentemente, con la icónica pulsera con eslabones en forma de S, la pulsera adoptada en aquel

entonces por Ayrton. Además de haberse convertido en un icono del diseño, este brazalete sigue siendo una referencia de ergonomía y confort en la muñeca. En el modelo Carrera Heuer-01, cada eslabón está combado (redondo en la parte superior, en la parte inferior y en los lados), lo que proporciona una flexibilidad excepcional al portador. De los tres modelos, **dos son Formula 1**, de los cuales, una, es versión cronógrafo, el modelo “motoracing” por excelencia de la colección TAG Heuer. En ambos relojes, de un diámetro de 43 mm, el negro se combina con toques de rojo, una asociación que hace referencia, obviamente, al espíritu «Racing» y el **tercero** es un **cronógrafo Carrera Heuer-01** con una caja maciza de 45 mm.



## CHOPARD SUPERFAST POWER CONTROL 919 HF



Chopard, cronometrador oficial y socio del equipo Porsche Motorsport ha presentado el Superfast Power Control 919 HF Edition, una **edición limitada de 100** piezas inspirada el Porsche 919 Hybrid. Al igual que para la fabricación del Porsche 919 Hybrid se ha empleado aluminio y material compuesto de fibras de carbono para conseguir la máxima ligereza y rigidez, el Superfast Power Control Porsche 919 HF Edition, está **fabricado en titanio** micro-pulido, ultra **ligero**, cómodo y **resistente**. Esta última característica se ha reforzado por medio de un tratamiento en DLC negro, que se basa en las posibilidades técnicas que ofrece el carbono, haciéndolo prácticamente **imposible de rayar**. Si el Porsche 919 utiliza un V4 turbo de 2 litros y 400 CV, eficiente y compacto, acoplado a un motor eléctrico de 500 CV. El calibre

Chopard 01.11-M es también un **hibrido**. Desarrollado, fabricado y ensamblado en el seno de los talleres de Fleurier Ebauches, está **compuesto** a base de latón y acero, su corazón es un escape de óxido de silicio y el calibre Chopard 01.11-M funciona a la frecuencia ultra elevada de 8 Hercios. Su gran bisel se mantiene en su sitio por medio de ocho tornillos de acero con tratamiento PVD negro, que le aportan el primer toque de tecnicidad. Sus agujas, de esqueleto y por tanto ultra ligeras, también hacen contraste, y son de gran tamaño, para facilitar una mayor legibilidad. Este contraste también se encuentra en el minuterio, graduado con números árabes a modo de cuentavueltas, mientras que su correa de caucho liso nos recuerda a los neumáticos del **Porsche 919 Hybrid**.



En una clara **apuesta** de Jaguar Land Rover por la fabricación y **restauración tradicional** de vehículos, la marca británica ha **inaugurado** sus nuevas instalaciones de Classic Works en Coventry, la primera “ciudad del motor” de Reino Unido, concebido para ofrecer diversos productos y servicios que **satisfagan** los deseos de propietarios y entusiastas de los **clásicos de Jaguar y Land Rover**. El Classic Works **albergará** además los “**Legends**” de Jaguar Land Rover Classic, vehículos de ambas marcas seleccionados por expertos que van desde proyectos de restauración, hasta modelos de exposición o los que pueden seguir haciendo kilómetros a diario y que antes de ser entregados a sus propietarios, serán probados por **Andy Wallace**, el legendario piloto vencedor de Le Mans al volante de un Jaguar. Con una extensión **14.000 m2**, Jaguar Land Rover Classic Works es la **mayor instalación** del mundo de estas características e incluye espacios específicos para la **exposición** de vehículos y **54 áreas de trabajo** donde restaurar y realizar el mantenimiento de todos los modelos de Jaguar y Land Rover que dejaron de producirse hace una década o más. El taller se divide en **zonas específicas** de desguace, reacondicionamiento y montaje para la restauración de modelos como el “Reborn” del Land Rover Series I, el Range Rover Classic y el Jaguar E-Type, además de albergar un área de reparación de motores y una línea de producción del XKSS. En Classic Works también se encuentra la



**colección de clásicos** de Jaguar Land Rover compuesta por más de **500 vehículos** que representan la historia viva del automovilismo británico y una referencia de incalculable valor para las restauraciones. Los modelos de la colección también se dejan a museos y clubes automovilísticos, además de exponerse en los eventos organizados por Jaguar Land Rover y sus colaboradores, representando con ellos el legado de ambas marcas. En Classic Works se ofrece la **reparación** y el **mantenimiento** de cualquier modelo que **dejara de producirse** hace **10 años o más**, desde el XK120 hasta el XK8, pasando por los vehículos Land Rover Series y los modelos Discovery y Freelander de los noventa. La primera vez que un vehículo clásico de Jaguar o Land Rover visita Classic Works se realiza una completa revisión visual de 121 puntos que se plasman en un informe detallado de todo lo que necesita. Los trabajos que se realizan quedan anotados en el libro de registro de Jaguar Land Rover Classic Works. Jaguar Land Rover Classic Parts suministra **piezas genuinas** para modelos que llevan más de una década fuera de la línea de producción. En la actualidad se incluyen en el catálogo más de **30.000 piezas** individuales con garantía, que pueden solicitarse a través de la red global de distribuidores de Jaguar Land Rover. A partir de septiembre, el público podrá ser testigo en primera persona de la artesanía y la experiencia en acción de las nuevas instalaciones Jaguar Land Rover Classic Works, mediante **visitas guiadas**.







**ASCAUTO**, uno de los **mayores** concesionarios oficiales a nivel nacional de FCA (Fiat y Chrysler de la marca Abarth para realizar la primera edición de la Abarth Squadra Ascauto, organizada por Spanish Driving Experience. La ruta, de 180 Km, partió de sus instalaciones de Móstoles, desde donde la caravana se dirigió a las recientemente renovadas instalaciones de Alcorcón. Tras una foto de familia y un breve refrigerio, los Abarth pusieron rumbo a Torrelaguna, lugar de nacimiento del Cardenal Cisneros. A su llegada y tras aparcar los Abarth en su preciosa Plaza Mayor con la iglesia de Santa María Magdalena de fondo, los participantes pudieron disfrutar de una visita guiada por las calles de Torrelaguna en la que pudieron conocer su historia, arquitectura y arte. Terminada la visita, la caravana se puso nuevamente en marcha hasta llegar al mirador del embalse de El Atazar,

principal fuente de suministro de agua de Madrid y tras una breve parada, continuó su ruta por la Sierra de Guadarrama, hasta llegar al Karting Ángel Burgeño. Aquí, y como previo a la carrera de resistencia de 45 minutos de duración, los participantes disfrutaron de su espléndida gastronomía en sus nuevas y modernas instalaciones. Finalizada la comida, tuvieron lugar los entrenamientos cronometrados para establecer el orden de salida. Pese al intenso calor, la competitividad y las diversiones en la pista fue tal, que ninguno de los equipos realizó más paradas que las tres obligatorias establecidas en el reglamento de la prueba. Finalmente, la victoria fue para el equipo que logró la pole, tras completar un total de 54 vueltas, una más que el segundo y tercer clasificado. Una vez finalizada la carrera, Ascauto entregó productos de merchandising Abarth a los tres primeros clasificados con premio.







DE LOS CREADORES DE DIVERSIÓN Y RENDIMIENTO

# nueva GAMA ABARTH



MEJORES EFECTOS ESPECIALES



MEJOR BANDA SONORA



MEJOR RENDIMIENTO



## DE LAS PANTALLAS A TU GARAJE



LOS PROTAGONISTAS DE UNA TEMPORADA DE ÉXITOS ESTÁN LISTOS PARA PRESENTARTE LA MAYOR PERFORMANCE DE LA HISTORIA. VISITA TU CONCESIONARIO ABARTH Y DESCUBRE TODA LA GAMA. UNA VEZ ENCIENDAS EL MOTOR, NO PODRÁS CONDUCIR OTRO COCHE.

## DISFRUTA DURANTE DOS AÑOS DE TU NUEVO ABARTH DESDE 7.300€

Y YA DECIDIRÁS SI LO DEVUELVES, LO CAMBIAS POR UN NUEVO ABARTH O TE LO QUEDAS PAGANDO UNA ÚNICA CUOTA FINAL.

DOS AÑOS SIN CUOTAS, TIN 0%, TAE 1,47% Y SIN INTERESES,  
ENTRADA 6.982,48€, ÚNICA CUOTA A LOS 25 MESES: 10.584€\*

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: GAMA ABARTH 595: 134-145 G/KM. CONSUMO MIXTO GAMA ABARTH 595: 5,8-6,2 L/100KM.

\*Oferta correspondiente a un ABARTH 595 1.4 16v T-JET 106 kW (145 CV) E6. PVP Recomendado: 17.566,48€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionario y fabricante, entregando un vehículo usado a cambio con una antigüedad mínima de 3 meses titularidad del Cliente. Gastos de matriculación no incluidos. Importe total del crédito: 10.584€\* Tin 0,0%. Comisión de Apertura (3%): 317,52€ al contado. Precio total a plazos: 17.884€. Importe total adeudado: 10.901,52€. Financiación ofrecida por  FCA CAPITAL Oferta válida solo para particulares hasta el 30/06/2017 en Península y Baleares. Al final del plazo contratado, podrás devolverlo (según condiciones del contrato), cambiarlo o quedártelo pagando la cuota final. Intereses subvencionados por Fiat Chrysler Automobiles Spain S.A.  FCA CAPITAL España

**ASCAUTO**  
Concesionario Oficial

Alcorcón. Avda. Leganés, 60 - Tel. 91 641 45 14  
Móstoles. Simón hernández, 71 - Tel. 91 647 37 37

SÍGUENOS EN:     
[www.ascauto.com](http://www.ascauto.com)





Desde hace ya una década, a finales de junio los amantes de los coches de lujo de altas prestaciones, tanto clásicos como actuales, así como de las motocicletas y como no, de los relojes, se dan cita en Autobello Madrid, un evento que a lo largo de estos diez años, se ha convertido en toda una institución al estilo de los concursos de elegancia que se celebran en Europa y Estados Unidos. En la pradera de Casa Mónico el pasado, presente y futuro se juntan para deleite de los asistentes, que ven en Autobello la ocasión perfecta para sacar de sus garajes sus joyas sobre ruedas más valiosas. Una vez más, la puesta en escena fue magnífica y como muestra de su exclusividad, todos los coches fueron sometidos a exhaustivos controles de seguridad de por parte de "militares". Una vez pasado los "controles de seguridad", los coches se fueron juntando por "familias", es decir por marcas o clubes, entre los que destacó la presencia de Lamborghini, Ferrari, Mercedes-AMG, Porsche, Nissan

GT-R y como no podía ser menos, el segmento en auge, el de los SUV, también estuvo presente con los nuevos Range Rover Velar, Alfa Romeo Stelvio o el DS7. lo que si se echó de menos en esta edición fue una mayor presencia de clásicos, que en esta ocasión estaban muy poco representados. El casi millar de personas que acudieron, por rigurosa invitación pudieron disfrutar del concurso de elegancia por el que desfilaron los modelos más exclusivos (alguno no tanto, pero si al menos curioso o divertido), entre los que resultaron premiados el espectacular LaFerrari o, un sensacional Ferrari 330 restaurado. Entre los modelos de época destacaron un año más los modelos de la colección C. de Salamanca, como el Hispano-Suiza Junior con carrocería Kellner, que ganó la Copa de Oro. Tras el desfile y el concurso de elegancia, los asistentes pudieron disfrutar de una cena al aire libre (con más frío del habitual en estas fechas) y, de un concierto en directo de Pitingo.







Coincidiendo con el 50º aniversario del Circuito del Jarama, tuvo lugar la XIVª edición de las 24 Horas Ford, una carrera solidaria de resistencia y de consumo, en la que doce organizaciones a los mandos de un Ford Fiesta 1.0 EcoBoost de 125 CV, compitieron para repartirse un total de 116.000 euros destinados a proyectos solidarios. Como en las anteriores ediciones, cada ONG participante estaba formada por diez pilotos, entre los que había representantes de los patrocinadores, clientes, periodistas, empleados de Ford España y a modo de embajadores, rostros populares que prestaron su imagen de modo totalmente altruista. La parrilla de salida se confeccionó en base a los resultados de la prueba virtual que se desarrolló en el perfil oficial de facebook de Ford. El Ford Fiesta 1.0 nº 3 de La Razón-ELA España (Asociación Europea Contra Las Leucodistrofias) fue la que sumó más puntos, lo que le permitió además de lograr la pole, recibir 1.000 euros extra, aportados por Continental. A las cinco de la tarde comenzó la prueba, por delante 24 horas en las que todos los pilotos de los equipos debían conducir, eso sí, sin sobrepasar los 50 minutos, con un descanso mínimo entre relevos de dos horas y con un máximo de 4 relevos, todo ello con un máximo de 225 litros de gasolina BP Ultimate de 98 octanos sin plomo con tecnología ACTIVE (como novedad, las tres primeros en recibir más tweets o retweets en la carrera “Gas por tweets” recibieron un plus de litros de combustible) y 8



neumáticos Continental PremiumContact 6. Tras varios cambios de líder, la situación se estabilizó con la llegada de la noche, momento en el que el Fiesta nº 7 de Fundación Apsuria se colocó en primera posición, puesto que sólo dejó durante unas horas de madrugada en manos del Fiesta nº 3 de ELA España. Ya de día, la Fundación Apsuria y ELA España estaban sólidamente instalados en las dos primeras posiciones, ambos con el mismo número de vueltas, con los siguientes clasificados (las fundaciones Pita López y Nipace) a una vuelta. A tres horas para el final, la Fundación Nipace con el Fiesta nº1 aumentó su ritmo beneficiado por los tres litros extra de gasolina logrados en la carrera “Gas por tweets” y se situaba en primera posición. El equipo ELA España reaccionaba a falta de dos horas para el final y pasaba del tercer al primer puesto, pero una inesperada parada en boxes, impuesta por la organización para cambiar su neumático delantero izquierdo les hizo retroceder de nuevo hasta el tercer puesto, aunque no tardaron en adelantar al Fiesta nº 7 de la Fundación Apsuria. La Fundación Nipace - Autofacil en primera posición, marcaba un excelente ritmo que ningún otro equipo podía seguir y tras completar un total de 540 vueltas, lograba la victoria y 30.000€, la segunda posición y 21.000€ fueron para la Fundación ELA España - La Razón y el tercer puesto y 10.000€ fue para la Fundación Apsuria - El Mundo. El resto de las organizaciones se repartieron el resto de los premios para sus distintos proyectos.





# F1: GP DE CANADA Y DE AZERBAIYÁN



**Gp de Canada, Hamilton se desquita:** el piloto británico de Mercedes dominó Canada de principio a fin y de una manera más fácil de lo esperado el GP de Canada, que sin duda, estuvo marcado por la salida. El duelo entre Mercedes y Ferrari por la pole, se decantó del lado de Mercedes y de Hamilton, que lograba su 65ª pole, igualando así a Senna y a sólo 3 de Schumacher. Vettel fue segundo, Bottas tercero y Raikkonen, tras su pole en Mónaco, se tuvo que conformar con la cuarta posición. Alonso, en su regreso a la F1 tras su aventura americana en Indianápolis acabó 12ª y Sainz 13ª. Así, con los dos principales aspirantes al título en la primera fila, se esperaba una lucha entre ambos en la salida. Sin embargo, el gran protagonista de la salida fue Verstappen, quien desde la quinta posición y beneficiado por la lucha entre Vettel y Bottas por el segundo puesto, adelantó a los dos por el exterior, no sin antes, dañar el alerón delantero de Vettel. Por detrás, Sainz se tocaba con Grosjean y el piloto español perdía el control de su Toro Rosso y se llevaba por delante al Williams de Massa, lo que motivó la

salida del Safety Car. Ya sin él en pista, Vettel entró en boxes a cambiar su alerón y a montar el compuesto súperblando, reincorporándose en 18ª posición, mientras que Verstappen decía adiós a la carrera en la 10ª vuelta por problemas de motor. A partir de ese momento, Hamilton, ya sin oposición alguna y escoltado por Bottas, logró cómodamente su sexta victoria en Canadá, con casi 20 segundos de ventaja. Por detrás, sin embargo, las cosas no estaban así de tranquilas: Ricciardo en tercera posición tenía que defenderse de los ataques de los Force India de Pérez y de Ocon, que con más ritmo, pedía ordenes de equipo. Esta lucha y la falta ordenes de equipo en Force India, permitió que Vettel, pese a hacer una segunda parada, llegase a este grupo, hasta que finalmente adelantó primero a Ocon y más tarde a Pérez, acabando la carrera en cuarta posición y por primera vez, fuera del podio. Raikkonen fue séptimo, Hulkenberg octavo, Stroll noveno, logrando en casa sus primeros puntos y décimo Grosjean. Alonso, que a falta de dos vueltas rodaba décimo, tuvo que abandonar por rotura de motor.



# F1: GP DE CANADA Y DE AZERBAIYÁN



**Gp de Azerbaijan, la carrera del caos:** a río revueltos, ganancia de pescadores y esto es lo que hicieron Ricciardo, Stroll, Magnussen, Sainz, Alonso y Wehrlein ante la gran cantidad de incidentes que hubo a largo de la carrera. En los entrenamientos, Mercedes acaparó la primera línea, con la pole de Hamilton que ya suma 66, seguido por Bottas y los dos Ferrari de Raikkonen y Vettel. En cuanto a los españoles, Sainz cumplió los tres puestos de sanción tras el incidente de Canada, con lo que finalmente ocupó el 15<sup>º</sup> puesto en la parrilla, mientras que Alonso con 40 puestos de sanción por sustituir elementos de la unidad de potencia fue 19<sup>º</sup>. Los incidentes comenzaron desde la salida: Bottas se tocaba con Raikkonen y tenía que entrar a boxes para cambiar su alerón delantero y las ruedas, perdiendo una vuelta, Sainz cometía un trompo por esquivar a Kvyat, mientras que Ricciardo con problemas en los frenos, tenía que parar en la 5<sup>a</sup> vuelta y se reincorporaba en 17<sup>a</sup> posición. Con sólo 12 vueltas completadas, Kvyat y Verstappen ya habían abandonado la carrera y el Safety Car tuvo que salir por primera vez para retirar el Toro Rosso. Al reanudarse la carrera, el difusor izquierdo de Raikkonen dañado por el toque con Bottas, se desprendió y nuevamente el Safety Car tuvo que salir a la pista. La polémica de la carrera vino cuando el Safety Car ya con las luces apagadas, Hamilton frenó demasiado en una curva, Vettel no lo pudo esquivar y golpeó por detrás al Mercedes, dañando su alerón delantero. Enfadado por esta maniobra, Vettel le pidió explicaciones y acto seguido le golpeó lateralmente.



Reanudada la carrera, los Force India, que en esos momentos estaban luchando por el podio, se tocaron (su pique venía ya de Canada), dejando la pista llena de trozos de fibra de carbono, por lo que se paró la carrera. Tras una nueva reanudación detrás del Safety Car, Ricciardo que había remontado hasta la quinta posición, adelantó a los dos Williams y se situó en la tercera posición, mientras que sorprendentemente, el protector lateral de la cabeza de Hamilton se soltó y fue obligado a entrar a boxes para repararlo, lo que dejó a Vettel en primera posición. La alegría al alemán le duró poco: su maniobra le costó un Stop&Go de 10 segundos, a pesar de lo cual, salió 7,<sup>º</sup> por delante de Hamilton. Bottas, que después del primer Safety Car, recuperó la vuelta perdida, se situó tercero, mientras que Vettel y Hamilton lograron adelantar a Alonso, Ocon y Magnussen, pasando a ser cuarto y quinto respectivamente. Incapaz de adelantar a Vettel, Hamilton pidió ordenes de equipo para Bottas, a lo que el equipo le dijo que no, puesto que Bottas tenía a Stroll como objetivo. Ricciardo finalmente lograba la victoria, mientras que Bottas adelantaba sobre la misma línea de llegada a Stroll que lograba así su primer podio. Vettel fue finalmente cuarto, Hamilton quinto, Ocon sexto, Magnussen séptimo, Sainz octavo, Alonso noveno (primeros punto para él y para McLaren) y Wehrlein décimo. En el campeonato, Vettel lidera ahora con 14 puntos de ventaja sobre Hamilton la clasificación, Bottas es tercero y Ricciardo cuarto. Mercedes lidera la clasificación con 24 puntos de ventaja sobre Ferrari, que tras el abandono de Raikkonen, sólo puntuó con Vettel.







**Primera carrera, primera victoria de Mahindra:** di Grassi rompió la racha de poles de Buemi, al lograr por sólo 0'001 segundos el mejor tiempo por delante de López y de Rosenqvist, mientras que el piloto suizo de Renault e.dams se tuvo que conformar con el 14º puesto. Con el objetivo de poder recortar el mayor número de puntos a Buemi, di Grassi no desaprovechó la pole y mantuvo la primera posición, seguido por Rosenqvist y Heidfeld, hasta que en la 22ª vuelta, tuvo problemas con la temperatura de su batería y Rosenqvist le adelantó en la recta principal sin apenas oposición. Tras la parada en boxes, Rosenqvist, di Grassi y Heidfeld mantuvieron las posiciones, mientras que por detrás, López en cuarta posición encabezaba un grupo formado por Vergne, Prost, Abt, Bird y Buemi. En la última vuelta y con dos segundos de ventaja sobre di Grassi, los ingenieros de Mahindra, pedían a Rosenqvist tranquilidad y que ahorrara energía para acabar la carrera y así hizo lo el piloto sueco, que lograba su primera victoria y la primera al equipo indio en la Formula E. Di Grassi y Heidfeld completaron el podio, mientras que Buemi, que acabó séptimo, finalmente fue descalificado al comprobar que las presiones de sus neumáticos no estaban conformes con el reglamento.

**Segunda carrera, Rosenqvist gana, pero los puntos son para Buemi:** un desatado Rosenqvist lograba la pole, seguido por Buemi y por López, con di Grassi en séptima posición. Desde la salida, Rosenqvist y Buemi se distanciaron ampliamente de López, Bird, Vergne, di Grassi, Abt y Prost. En la lucha por la tercera posición, los dos DS Virgin se tocaron y aunque ambos continuaron la carrera, perdieron varias posiciones. La clave de la carrera estuvo en la parada en boxes en la 23ª vuelta: el equipo Mahindra gestionó mal la salida de Rosenqvist, que coincidió con la entrada de Heidfeld y a punto estuvieron los dos pilotos de Maindra de tocarse. Aunque Rosenqvist logró incorporarse a pista por delante de Buemi, vueltas más tarde fue sancionado con 10 segundos por Unsafo Release. Desde ese momento, Buemi optó por no presionar a Rosenqvist con el fin de que di Grassi no se beneficiara de la lucha y acabara segundo. Así, aunque fue Rosenqvist el que viese primero la bandera a cuadros, el ganador oficial fue Buemi por algo más de 7 segundos, mientras que di Grassi fue tercero a algo más de 3,5 segundos de Rosenqvist. De esta forma y, a falta de las dos carreras dobles de Nueva York y de Montreal, Buemi lidera la clasificación del mundial con 32 puntos de ventaja sobre di Grassi, mientras que Rosenqvist es tercero.







Sonrisas y lágrimas no sólo para es que, los favoritos para la victoria este año ante la ausencia de Audi, pasaron de la alegría a la decepción cuando dominaban la carrera. Las cosas comenzaron muy bien para Toyota, que no sólo logró la pole, sino que además, Kobayashi con el Toyota nº7 batió el récord de la pista. Con los dos Toyota liderando la carrera, el Porsche nº 2 fue el primero en tener problemas que le hizo perder más de una hora en boxes para reparar su eje delantero, reincorporándose en el puesto 56º, a 18 vueltas del Toyota nº7. Cuando a punto estaban de cumplirse las 8 horas de carrera, el Toyota nº 8 fue el siguiente en tener problemas, concretamente con el motor eléctrico delantero, problemas que le hizo perder más de dos hora en los boxes, dejando al Porsche nº1 en segunda posición. El drama en Toyota llegó pasada la medianoche, el Toyota nº7, que lideraba la carrera, abandonaba por problemas en el embrague nada más retirarse el Safety Car y, pocos minutos después, el Toyota nº 9 decía adiós a la carrera, como consecuencia de los daños sufridos por un reventón del neumático trasero derecho, que se produjo como consecuencia de un golpe que recibió de un LMP2. En ese momento y con caras de

sorpresa, la felicidad se apropió del box de Porsche, al ver como el Porsche nº1 pasaba a liderar cómodamente la carrera. Pasadas las 11 de la mañana, sus caras cambiaron drásticamente, cuando Porsche nº1 abandonaba la carrera por un fallo en la presión del aceite, cuando llevaba una ventaja de 13 vueltas sobre el segundo clasificado. el LMP2 nº 38 del equipo Jackie Chan DC Racing. Las opciones de victoria pasaban en ese momento por el Porsche nº2, que con Hartley al volante, era ya quinto, con más ritmo que los LMP2. Tras un último relevo, finalmente Bernhard y a falta de algo más de una hora, adelantaba al Oreca y, con una vuelta de ventaja, lograban la 19ª victoria de Porsche y 3ª consecutiva. Victoria que además permiten a Hartley, Bernhard y Bamber, liderar la campeonato y a Porsche el de constructores. Toyota se tuvo que conformar con el noveno puesto y con la vuelta rápida en carrera. En la categoría LMGTE Pro, la lucha fue tremenda y las cinco marcas llegaron a liderar la carrera. La victoria de Aston Martin se decidió en la penúltima vuelta, cuando el Corvette nº 63 fruto de la presión del Aston Martin nº 97, pinchó un neumático al saltarse una chicane lo que permitió, que tanto el Aston Martin nº 97, como el Ford GT 67 le adelantasen en la última vuelta.



# CURSOS **MOTORSPORT**

INGENIEROS MECÁNICOS AFICIONADOS

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



**[cursosdemotorsport@gmail.com](mailto:cursosdemotorsport@gmail.com)**

# LA 19ª VICTORIA DE PORSCHE EN LE MANS, VIVIDA DESDE DENTRO



Como ya nos comentó Roberto Gómez, ingeniero de datos de Porsche, Toyota, después de haber ganado las dos primeras carreras, partía como favorita para Le Mans, carrera en la al igual que en Spa, se inscribía con tres coches, frente a los dos de Porsche, a pesar de lo cual, el equipo alemán era optimista, ya que Porsche se caracteriza por aprovechar al máximo todos los recursos disponibles y por no cometer errores, además de luchar en equipo hasta el final, sin rendirse nunca, como así ha sucedido. Finalmente y, en otro agónico final, Porsche logró su 19ª victoria, la tercera consecutiva en las 24 Horas de Le Mans, pero ¿cómo se vivió desde dentro esta victoria? Para empezar, ta y y cmi nos comenta, Roberto, pese a las nuevas restricciones y limitaciones que debían haber hecho a los coches más lentos, este año se ha batido el récord de Le Mans, hecho que demuestra según Roberto que cada año se consiguen coches más rápidos con menor consumo, haciendo a los coches mucho más eficientes y es que, “la tecnología es precisamente esto, conseguir ser el más rápido usando el menor combustible posible”. Como el mismo reconoce, “fue una edición con bastantes problemas, lo que hizo que se vivieran momentos muy tensos y muchas emociones a la vez dentro del equipo”. Para empezar, el Porsche nº2 tuvo un problema mecánico en la parte híbrida muy temprano, lo que hizo que tuviesen que parar en el box para repararlo con la mayor rapidez posible. A pesar de que los mecánicos hicieron un trabajo sensacional, se perdió alrededor de una hora, por lo que prácticamente quedaba descartado para la victoria, a pesar de lo cual, nadie lo dio por perdido y todos siguieron vuelta tras

vuelta dando el máximo como reflejan los tiempos. Por el otro lado el Porsche nº1, seguía luchando con los Toyota nº 7 y 8 y sus tres pilotos (Jani, Lotterer y Tandy) hacían un gran trabajo sin cometer ningún error, haciendo que el Porsche fuese el coche más fuerte en la pista, por lo que en el equipo comenzó a ser muy optimista. Los problemas mecánicos en los tres Toyota, dejaron al Porsche nº1 en cabeza con muchas vueltas de ventaja, pero a pesar de que la carrera se les ponía muy favorable, en el box, fueron momentos de tristeza. En primer lugar, porque sabían del esfuerzo que había hecho Toyota todos estos meses y es una lástima acabar una carrera así, por lo que se sentían totalmente identificados. En segundo lugar, porque Porsche es un equipo ganador y quiere al rival más fuerte para dar lo mejor de todos, y confiaban en ganar la carrera aun sin los problemas de Toyota. A partir de ese momento, el trabajo de todos se centró prestar la máxima atención a los datos de la telemetría y adelantarse a cualquier posible problema que pudieran tener, por lo que a pesar del cansancio, la noche fue de máxima concentración. Cuando llevaban más de 20 horas de carrera transcurridas y ante un aparente control absoluto de la carrera, controlando un coche que parecía perfecto, una pieza del engrase del motor no aguantó y dejó fuera de la carrera al Porsche nº1. Fue un momento muy duro para todos, pero el Porsche nº2, que en ningún momento se rindió, en ese momento pasó a ser no sólo el primer LMP1, sino que además, gracias a su gran remontada y a su mayor ritmo de carrera tenía opciones de ganar, como así fue al final, cuando finalmente, Bernhard logró adelantar al LMP2 que durante casi cuatro lideró la carrera.





# WRC: RALLYE DE CERDEÑA Y DE POLONIA



**Rallye de Cerdeña, Tanak al fin:** después de 73 participaciones en el WRC, el estonio Ott Tanak con el Ford Fiesta WRC, ha logrado su primera victoria, al imponerse en Cerdeña por 12,3 segundos a Latvala con el Toyota Yaris WRC, Neuville completó el podio. El piloto de Ford, que en el pasado rallye de Portugal tuvo que abandonar cuando lideraba la prueba, acabó tercero la jornada del viernes, detrás de los Hyundai Paddon y de Neuville, en una jornada en la que los cinco primeros acabaron separados por sólo 15 segundos. Al día siguiente, la suerte por fin sonrió a Tanak, cuando en el 13º tramo, Paddon, que hasta ese momento lideraba la prueba con 10 segundos de ventaja sobre el estonio, tuvo que abandonar como consecuencia de los daños sufridos en la parte trasera derecha en su Hyundai i20 al golpear un talud. De esta manera, Tanak acabó la jornada con 24,3 segundos de ventaja sobre Latvala, después de éste remontarse desde la cuarta posición, mientras que Neuville, con problemas en los frenos, se tuvo que conformar con el tercer puesto. Su victoria no estuvo exenta de sustos: en el primer tramo de la última jornada, el polvo que entró en el habitáculo por un agujero en su Ford Fiesta WRC y con la visibilidad severamente reducida, Tának se saltó un cruce y su coche se deslizó hacia los arbustos, un susto que le hizo perder 5,5 segundos. Su compañero y líder del mundial, el francés Ogier, acabó quinto, mientras que Sordo con muchos problemas de motor, acabó 12º.



**Rallye de Polonia, tercera de Neuville:** Ya desde el principio del rallye, Neuville (Hyundai i20 WRC) y Tanak (Ford Fiesta WRC) protagonizaron una lucha sin cuartel por la primera posición. El piloto Belga, comenzó imponiéndose por la mínima en el Skakedown y al día siguiente, tras completarse 10 tramos, la diferencia entre ambos era de sólo 1,3 segundos, con Latvala (Toyota Yaris WRC) en tercera posición, a sólo 5,3 segundos de Neuville. El sábado, la lucha entre ambos continuó hasta el punto de que entre los dos pilotos, el liderato cambió de manos cuatro veces, hasta que finalmente Neuville acabó la jornada con 3,1 segundos de ventaja a falta de los cuatro últimos tramos del domingo. Latvala que no pudo seguir su ritmo, tuvo que abandonar, lo que permitió a Paddon acabar la jornada en tercera posición. Se esperaba un apretado final, pero en la primera pasada por el tramo de Paprotki, Tának golpeó un árbol y rompió la parte delantera de su Ford Fiesta WRC, dejando a Neuville con más de un minuto de ventaja sobre Paddon a falta de dos tramos, que con su segundo puesto a 1m y 23 segundos de su compañero, rompía su racha de 12 meses sin subirse al podio. Ogier, que se vio lastrado por una serie de problemas en su Fiesta WRC, incluyendo una salida de pista, acabó tercero y Sordo cuarto. Este resultado aprieta un poco más la clasificación de pilotos, dejando en sólo 11 puntos la ventaja de Ogier (160 puntos) sobre Neuville (149 puntos). La siguiente prueba del WRC se disputará en Finlandia a finales de julio.

SIGUENOS EN [FACEBOOK](#)



[TWITTER](#)



[LINKEDIN](#)



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