

Motor

EXPERIENCES

Julio 2018



**PORSCHE 911 SPEEDSTER CONCEPT - FERRARI 488 PISTA PILOTI FERRARI - ASTON
MARTIN RAPIDE AMR- BMW SERIE 8 COUPÉ - AUDI Q8 - BMW X5
F1 - FE - WRC**

EDITORIAL

En 2006, la selección española de fútbol grabó "¡A por ellos, Oé!", la canción oficial para el Mundial de Alemania de ese año, canción que bien se podía atribuir también a la política de movilidad que está llevando a cabo la actual Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid, que pretende cambiar o mejor dicho imponer su modelo de movilidad, disuadiendo a los ciudadanos de que usen el vehículo privado, eso sí, sin tener en cuenta las circunstancias personales de los madrileños. Para empezar, a los carriles bici ya construidos (la mayoría sin apenas uso por cierto) que han eliminado carriles a los coches, ahora, el delegado de Desarrollo Urbano Sostenible, José Manuel Calvo, y la delegada de Medio Ambiente y Movilidad, Inés Sabanés, han anunciado la intención de ampliar este año el carril bus en 24 kilómetros dividido en 12 nuevos tramos en nueve de los 21 distritos: Arganzuela, Barajas, Centro, Chamartín, Fuencarral, Hortaleza, Moratalaz, Retiro y Salamanca y que afectaría a las calles de Goya, Avenida de Menéndez Pelayo, Calle Doctor Esquerdo, Calle Mateo Inurria, Príncipe de Vergara, Avenida de San Luis, Calle de Valdetorres del Jarama, Avenida Capital de España, Paseo Santa María de la Cabeza, Calle Serrano, Avenida Monforte de Lemos y Castellana Norte. A esta medida, hay que añadir el nuevo protocolo para episodios de polución, más restrictivo y con mayor radio de acción en la ciudad, que entrará en vigor después del verano. Con este nuevo protocolo, los coches y motos sin distintivo medioambiental de la DGT (gasolina anteriores al 2000, diésel anteriores al 2006 y motocicletas anteriores al 2003) no podrán circular en Madrid en días de alta

contaminación (escenario 3), medida que no sólo afectara los coches "clásicos" o "históricos", sino también a aquellos ciudadanos que aunque quisieran, no tienen los medios económicos para comprarse un coche nuevo y que además, el transporte público no les supone una alternativa de movilidad, ya sea por tiempo, por circunstancias personales o por coste. Como novedad en este nuevo protocolo, en el nuevo escenario 4 ya no se aplicaría la restricción según sea la matrícula par o impar, sino que directamente se prohibiría circular a los vehículos con la etiqueta B de la DGT (gasolina comprendidos entre el 2000 y el 2005 y los diésel entre el 2006 y 2013). Llegados al escenario 5, se sumarían a la prohibición de circular los coches con la etiqueta C. Por si todo esto fuese poco, los conductores de un vehículo diésel van a ser víctimas de los compromisos adquiridos por el nuevo Gobierno para llegar al poder y ¿cómo?, pues de la manera más fácil y gravosa para nuestros bolsillos: van a revisar todas los impuestos medioambientales, y su primer paso será el de equiparar el gravamen del gasóleo y la gasolina, una amenaza real para 1,8 millones de conductores que encarecería el litro de gasóleo hasta en 15 céntimos en determinadas Comunidades Autónomas. Con esta medida, que se llevará a cabo de manera escalonada en algo menos de cuatro años, Hacienda pretende recaudar un total de 2.100 millones de euros. Lo peor de todo es que la Ministra de Economía, María Jesús Montero, ha tratado de restarle importancia al impacto económico centrando la atención en que se trata de una vía para cuidar del medio ambiente... Lo dicho, "a por ellos oe".

PRODUCTO

Porsche 911 Speedster Concept
Taycan, el primer eléctrico de Porsche
Ferrari 488 Pista Piloti Ferrari, sólo apto para pilotos cliente
Aston Martin Rapide AMR, un cuatro puertas de lo más deportivo
Un McLaren 675LT único de MSO como tributo al F1 GTR
Nuevas decoraciones del Brabham BT62
BMW Serie 8 Coupé, el regreso de un mito
Audi A1 Sportback, el pequeño de la familia se actualiza
BMW X5 cuarta generación, más grande y tecnológico
AUDI Q8, la nueva imagen de la familia Q
Lavado de cara para el Jeep Renegade

LIFESTYLE

Porsche Design, para celebrar el 70º aniversario de Porsche
Gulf TAG Heuer Formula 1, por el 50º aniversario de la victoria del Ford GT 40 en Le Mans
Lexus fabricará su yate el lujo en el 2019
La Squadra Abarth Ascauto de nuevo en ruta con Spanish Driving Experience

EL PERSONAJE

Rafael Rubio

CLÁSICOS

70 años de deportivos Porsche en el museo Porsche
El Cento Porsche Madrid Norte, Porsche Classic Partner
“Eldorado” cumple 60 años
Ansorena, apuesta por los coches clásicos

DEPORTES

I edición de AutoRacing , el Salón de la competición
F1 Gp de Canada; victoria de Vettel, que recupera el liderato
F1 Gp de Francia; paseo de Hamilton que de nuevo es líder
F1 Gp de Austria; Verstappen destapa el tarro de las esencias en casa
FE E-Prix de Zurich; todo por decidir en el último E-Prix
WEC 24 Horas de Le Mans; Toyota gana sin sorpresas
WRC Rallye de Italia - Cerdeña, emoción hasta el último tramo



Porsche 911 Speedster Concept: feliz 70º aniversario



Dentro de los múltiples actos que Porsche está llevando a cabo con motivo de su 70º aniversario, acaba de presentar el Porsche 911 Speedster Concept, que inspirado en el Porsche 356 “Nº 1” Roadster, el primer modelo de la marca, adelanta la idea de una posible versión de producción en serie, que en caso de seguir adelante la idea de su producción, no se presentaría hasta 2019. Desarrollado en las instalaciones de Porsche Motorsport, donde también surgieron el 911 GT2 RS y el GT3 RS, su carrocería, que cuenta con un marco del parabrisas más corto e inclinado y ventanillas laterales más bajas, está basada en la del 911 Carrera 4 Cabriolet, si bien, sus aletas, el capó delantero y la cubierta trasera están hechas de un ligero material composite de fibra de carbono. Tiene además una serie de detalles que hacen un guiño a los primeros coches de competición de Porsche como la tapa del depósito de gasolina al estilo de los años '50, situada en mitad del capó delantero; la clásica forma Talbot de los retrovisores exteriores; el diseño único de los

faros, cuyas superficies transparentes y opacas, producen un efecto entrelazado, emulando la práctica habitual de los primeros años de Porsche en competición de encintar los faros para protegerlos; llantas de 21” con monotuerca central inspiradas en las míticas Fuchs, su tonalidad bitongo en plata y blanco, que se remonta a los primeros coches de competición de Porsche y, por último, una ligera cubierta de lona sustituye a la capota. En su interior se ha suprimido los sistemas de navegación, audio y climatización con el fin de aligerar peso, mientras que sus asientos báquet están hechos de carbono y tapizados en cuero Aniline Marrón Claro, inspirados en sus clásicos antepasados y, una cubierta especial trasera de fibra de carbono, conecta justo detrás de los asientos y enmascara la estructura de protección antivuelco con esa típica “doble cúpula”. Debajo de su carrocería, el 911 Speedster Concept hereda el chasis del 911 GT3 y el motor bóxer de seis cilindros de 500 CV, asociado a un cambio manual de seis velocidades.

Taycan, el primer eléctrico de Porsche

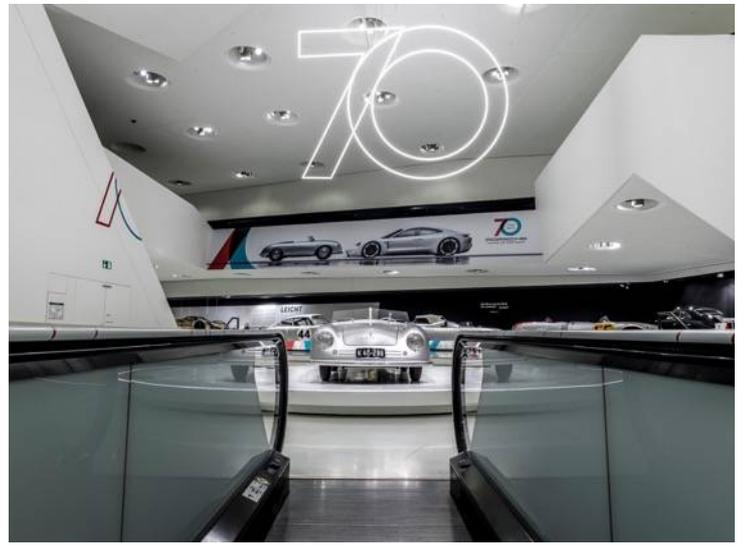
Fue en el Salón del Automóvil de Frankfurt cuando Porsche sorprendió a todos con la presentación del Mission E, un prototipo de lo que iba a ser su primer deportivo eléctrico. Movido por dos motores síncronos de funcionamiento continuo (PSM) con una potencia superior a los 600 CV (440 kW), acelera de 0 a 100 km/h en menos de 3,5 segundos y alcanza los 200 km/h antes de los doce segundos, todo ello con una autonomía máxima que supera los 500 kilómetros en el ciclo de homologación NEDC. Ahora, a falta de un año para que comience su producción y coincidiendo con el 70º aniversario de la marca, Porsche ha dado a conocer el nombre con el que definitivamente se bautizará este modelo: Taycan, nombre de origen oriental, cuya traducción podría ser “caballo joven energético”, en referencia al caballo con las patas delanteras levantas que figura en el centro del escudo de Porsche desde 1952. Su nombre, como viene siendo habitual en la marca, no es una casualidad y es que, los nombres de sus modelos tienen normalmente

una conexión concreta con el modelo correspondiente y sus características. Así, Boxster describe la combinación del motor bóxer y el diseño roadster; Cayenne indica fiereza, Cayman es ágil e incisivo y el Panamera, que es más que un Gran Turismo, tiene sus raíces en la famosa Carrera Panamericana de larga distancia y por último, el nombre Macan está derivado de la palabra indonesia para designar al tigre, con connotaciones de flexibilidad, potencia, fascinación y dinamismo. Cabe recordar que hasta 2022, Porsche tiene previsto invertir más de seis mil millones de euros en electromovilidad, lo que supone duplicar lo que la compañía había contemplado inicialmente. De los tres mil millones de euros adicionales, 500 se utilizarán para el desarrollo de variantes y derivados del Taycan, en torno a mil millones para electrificación e hibridación de la gama existente, 700 millones en nuevas tecnologías, infraestructura de carga y movilidad inteligente y el resto para la expansión de los centros de producción.



70 años de deportivos Porsche en el museo Porsche

El Museo Porsche ha inaugurado la exposición especial “70 años de deportivos Porsche” que estará expuesta hasta el 6 de enero de 2019. En ella, Porsche presenta numerosas historias e hitos, a través de los que la empresa ha dado forma y conducido el desarrollo de sus vehículos deportivos desde 1948 hasta nuestros días. Su objetivo es destacar los extraordinarios avances de Porsche durante las pasadas siete décadas. Más de 75 vehículos en exposición, desde el legendario Porsche 356 “Nº 1” Roadster de 1948, que da la bienvenida a los visitantes a la exposición, hasta el Porsche



Mission E 100% eléctrico, proporcionan una visión del pasado y el futuro de la marca. El atractivo único de esta exposición especial se ha creado combinando las distintas etapas de Porsche con los valores culturales de la compañía: espíritu pionero, pasión, deportividad y familia. La exhibición también pone énfasis en los empleados, los pilotos y los amigos de Porsche que han dado a la compañía la fortaleza que tiene hoy. Sin la pasión legendaria de los empleados de Porsche y el entusiasmo de la comunidad Porsche a lo largo del mundo, esta historia de éxito sería impensable para el fabricante de vehículos deportivos.

El Cento Porsche Madrid Norte, Porsche Classic Partner



absoluta excelencia. Los clientes pudieron además realizar una visita guiada en la que pudieron conocer la nueva exposición, así como los renovados talleres. Aprovechando la certificación del concesionario como Classic Partner, Porsche Ibérica organizó una mesa redonda sobre modelos históricos que, moderada por el Jefe de Relaciones Públicas y Comunicación de la compañía, José Antonio Ruiz, contó con la presencia de tres grandes expertos: Jesús Bonilla, Director de la revista Motor Clásico, Luis Alberto Izquierdo, uno de los periodistas españoles que ha cubierto más ediciones de las 24 Horas de Le Mans, e Ignacio Carrasco, Director de Marketing de Porsche para España y Portugal.

Coincidiendo con los actos de celebración del 70º aniversario de Porsche, Centro Porsche Madrid Norte organizó un evento para clientes en sus instalaciones, en el que Tomás Villén, Director General de Porsche Ibérica, acompañado de Ralfh Nobelpies, Responsable del Programa Porsche Classic para el mercado ibérico, entregó al Director Gerente de Centro Porsche Madrid Norte, Gonzalo Delgado, la placa que acredita al concesionario como Porsche Classic Partner. Este reconocimiento, firmado por Porsche AG, implica que los miembros del equipo de Centro Porsche Madrid Norte dedicados al mantenimiento y restauración de los modelos clásicos de la marca han debido de pasar previamente por unos cursos exhaustivos para desempeñar sus funciones con



Los clásicos Porsche recorren curvas, kilómetros y décadas. Y lo seguirán haciendo.

Porsche Classic Partner.

Testigos especiales de una época precisan de un cuidado especial. En Porsche Classic Partner Madrid Norte ofrecemos a los propietarios, un amplio servicio en nuestro taller exclusivo y diferenciado para estos modelos, en el que garantizamos los conocimientos técnicos y la cualificación de nuestros expertos, así como la utilización de piezas y recambios originales para mantenerlos a la altura que se merecen.

Un servicio único, para coches únicos.



Centro Porsche Madrid Norte
Avda. de Burgos, 87
28050 - Madrid
Tel.: 912 035 410
porsche-madridnorte.com



PORSCHE

Porsche Design, para celebrar el 70º aniversario de Porsche

Porsche celebra su 70º aniversario y Porsche Design rinde homenaje a este importante aniversario con el nuevo 1919 Datetimer 70Y Sports Car Limited Edition, una edición especial limitada de 1948 relojes. El reloj combina elementos de diseño y características especiales propias del cuadro de mandos del coche vintage reinterpretándolos para su uso en la muñeca. La caja de titanio de 42 mm es hermética hasta 10 bares. Alojando un movimiento suizo automático de alta calidad con una reserva de marcha de 38 horas, está equipado con el Rotor Icon Porsche Design característico de la marca. La capa de carburo de titanio produce un sutil brillo negro mate. Agregando un toque elegante en el look deportivo, mantiene el foco en lo esencial: su esfera negra. El fondo de la caja cuenta con un grabado especial con el logo "70 años", como un tributo más al aniversario de Porsche. Decorado con la silueta del Porsche 356 y el año 1948, el reloj llama la atención por su diseño sobrio y funcional. La esfera incluye los característicos anillos del tacómetro utilizados en el cuadro de mandos del legendario Porsche 356. Para garantizar el máximo contraste y legibilidad, las agujas son blancas, y los números e índices

cerámicos tridimensionales se insertan con precisión en la esfera de forma perfecta. Incluso de noche ofrecen una luminosidad máxima. La ventana de fecha a las 3 asegura la facilidad de lectura, sin alterar visualmente el diseño minimalista de la esfera. Y al igual que los asientos de los coches deportivos Porsche, la correa está realizada en cuero de la más alta calidad.



Doblete de Porsche en Le Mans reminiscencias del pasado



El pasado verano, Porsche sorprendió a todos anunciando que por motivos estratégicos y comerciales de la marca, abandonaría la categoría LMP1 al acabar la temporada, pero no así el WEC o el IMSA en la categoría GT. Prueba de ello es el hecho de que en la pasada edición de las 24 Horas de Le Mans, Porsche, con 10 911 RSR (4 del equipo oficial y 6 privados) fue el fabricante con mayor representación en la parrilla y además de lograr la pole en las dos categorías LMGTE (PRO y AM), logró el doblete en la categoría PRO y la victoria en la categoría AM. De los cuatro coches oficiales, los dos que participan en todo el WEC, los números 91 y 92 lucieron una decoración especial haciendo un guiño a la historia de Porsche en esta carrera. El ganador, el 911 RSR nº

92 pilotado por Estre, Christensen y Vanthoor, conmemoraba la que lució el Porsche 917/2, versión que fue diseñada para combinar las ventajas aerodinámicas de las versiones corta y larga del 917, que participó en la edición de 1971, versión que fue bautizada como el "Pink Pig" por su pintura rosa y sus "cortes de carnicero" en la decoración. Por su parte, el 911 RSR nº 9, que pilotado por Bruni, Lietz y Makowiecki acabó segundo, lució la decoración de Rothmans que llevaron algunos Porsche como el Porsche 959 que ganó el París-Dakar en 1986 y el Porsche 956 C, ganador de Le Mans en 1982 y 1983 junto con el 962 C, ganador en 1986 y 1987.





Ferrari 488 Pista Piloti Ferrari, sólo apto para pilotos cliente

La pasada edición de las 24 Horas de Le Mans fue el escenario elegido por Ferrari para presentar la versión "Piloti Ferrari" del Ferrari 488 Pista, la última creación del exclusivo programa Tailor Made, disponible sólo para pilotos cliente de la marca y que también rinde homenaje al Ferrari 488 GTE nº 51 del equipo AF Corse, que pilotado por Alessandro Pier Guidi y James Calado, conquistó los títulos de pilotos y constructores del Campeonato Mundial FIA de Resistencia en 2017. Está disponible en cuatro colores, todos ellos inspirados en el mundo de la competición (Rojo Corsa, Azul Tour De France, Negro Daytona y Gris Metalizado Nurburgring) y, exteriormente se distingue por su franja tricolor con los colores de la bandera italiana, que recuerda inmediatamente a la del 488 GTE de competición, franja que además incorpora los laureles conmemorativos del título del Mundial de Resistencia, el logotipo del campeonato y la identificación «PRO», que indica la categoría en la que fueron campeones. La bandera italiana también está presente en los laterales del coche, realizando así sus líneas aerodinámicas, unos laterales en los que además, aparecerá el número que

cada cliente escoja (en el caso de la versión presentada en Le Mans, llevaba el número 51). Además de por la franja, su estética exterior se complementa con el canal aerodinámico S-Duct en negro mate y el alerón trasero suspendido en "cola de golondrina", fabricado en fibra de carbono. En cuanto al interior del Ferrari 48 Pista Piloti Ferrari, su tapicería negra se complementa con unos asientos acabados en Alcantara en los que al igual que en el exterior, aparece en la franja central del respaldo la "tricolore" o bandera italiana, detalle que también está presente tanto en las alfombrillas como en el borde de las levas del cambio. Así mismo, todos los componentes de carbono están en acabado mate y en la base del volante aparece el mismo número que el del exterior. Como toque final, en las molduras de carbono de las puertas encontramos una placa identificativa con el logo "Tailor Made". Por último, en el apartado mecánico, el Ferrari 488 Pista "Piloti Ferrari" está equipado con la última versión del V8 turbo de 3,9 litros y 720 CV, motor que por tercer año consecutivo ha sido elegido como el "Mejor Motor del Mundo" en los International Engine of the Year Awards 2018.



Aston Martin Rapide AMR, un cuatro puertas de lo más deportivo

Si hace un mes Aston Martin presentaba el DB11 AMR como su deportivo más radical, ahora con motivo de las 24 Horas de Le Mans y conmemorando la victoria lograda el año pasado en la categoría LMGTE PRO, Aston Martin ha presentado la versión AMR de su berlina de cuatro puertas, el Rapide. El Rapide AMR estará limitada a 210 unidades, de las cuales, sus primeras unidades están previstas que se entreguen a finales de este año. Estéticamente ha variado poco en relación al Concept Car que la marca ya mostró en el Salón de Ginebra del año pasado. Así, la versión final cuenta con una parrilla más grande y agresiva, herencia del Vantage AMR Pro de carreras y sus luces diurnas están inspiradas en los modelos Zagato. En el apartado aerodinámico, todos sus elementos (difusor trasero, splitter delantero y alerón) son de fibra de carbono al igual que la tapa del maletero y el capó, (que cuenta además con unas entradas de aire más grandes), lo que ayuda a que su peso sea de sólo 1.990Kg. Disponible en tres diseños diferentes: Standard, Silhouette y Signature, los dos primeros se pueden elegir en los colores "Mariana Blue", "Scintilla Silver", "Lightning Silver" y "Onyx Black" y se diferencian porque el primero incorpora detalles en color "Lima AMR", mientras que en el segundo son de color gris o blanco. Por su parte, el Signature está disponible únicamente en el color verde Stirling y los detalles en color lima, así como una franja longitudinal en el mismo color "Stirling Green" con detalles en color lima. Su interior depende del acabado elegido, pero todos cuentan con una consola central de fibra de carbono, asientos en acabado Alcantara y logos AMR. Bajo su capó, está el motor V12 atmosférico 6.0 litros de cilindrada, que desarrolla 603 CV y 630 Nm de par motor. Asociado a una caja de cambios automática de 8 velocidades ZF, acelera de 0 a 100 km / h en 4,4 segundos y alcanza una velocidad máxima de 330 km/h. Por ello, esa versión cuenta con frenos de cerámica de

carbono de 400 mm con pinzas de seis pistones delante y de 360 mm con pinzas de cuatro pistones, además de neumáticos Michelin Super Sport de alto rendimiento sobre llantas de 21". Otro aspecto en el que ha trabajado en esta versión ha sido en las suspensiones, que cuentan con una **puesta a punto específica**, llevada a cabo en el centro de AMR en Nürburgring, que reduce 10 mm la altura en comparación con el Rapide S y aunque mantiene los amortiguadores adaptativos con tres modos de dureza, éstos han sido también completamente rediseñados para crear un coche más ágil y dinámico.



Un McLaren 675LT único de MSO como tributo al F1 GTR

El programa de personalización de McLaren (MSO) ha hecho realidad los deseos de un cliente: tener su McLaren 675 LT con los colores de Gulf-Davidoff del mítico F1 GTR que además de ganar en 1996 las 1996 BPR Global Endurance Series, ganó también las 24 Horas de Le Mans de 1997 en la categoría GT1. Para ello, MSO primero tuvo que pedir permiso a Gulf Oil International Ltd para poder usar sus colores y le ha dedicado un total de 1.000 horas, de las cuales, 800 se emplearon en pintarlo (aerografía incluida). No es para menos, pues combina el negro, el rojo y el azul celeste



y como no, la franja naranja central que recorre todo el coche, junto con unas llantas de 20 radios acabadas en Dayglo Orange. Al impresionante trabajo de pintura, hay que sumar algunos elementos especiales de MSO como la toma de aire en el techo, un alerón delantero y un aerofreno trasero de fibra de carbono, todos ellos en perfecta armonía con los colores del coche. Su interior sigue la línea exterior con asientos de competición MSO Bespoke acabados en Carbon Black Alcantara con costuras en contrastes naranja y azul, las iniciales del propietario bordadas en azul en el reposacabezas y cinturones MSO de color naranja.

Nuevas decoraciones del Brabham BT62



Las 35 primeras unidades de las 70 que se fabricarán del recientemente presentado Brabham BT62 pertenecerán a la "Celebration Series" como tributo a las 35 victorias logradas por el equipo en la F1. Cada una de ellas, lucirá una decoración especial y así, en la presentación del coche pudimos ver al chasis número BT62 / 03 verde y dorado, con motivo de la tercera victoria de Brabham en la F1, lograda por Jack Brabham con el BT19 en Reims en 1966, convirtiéndose en el primer piloto en ganar una carrera de Fórmula 1 en un coche fabricado por él mismo. El coche llevaba los emblemáticos colores verdes y dorado, el mismo que el BT62 / 01, con motivo de la primera victoria lograda por un Brabham de la mano de Dan Gurney en el Brabham

BT7 en Rouen-Les-Essarts, el 26 de junio de 1964. Ahora, Brabham ha desvelado la decoración del BT62 / 19, que luce los colores rojo y azul del Brabham BT46B con el que Niki Lauda logró la victoria el 17 de junio de 1978 en Anderstorp, Suecia, la 19ª del equipo. Las 35 unidades restantes pertenecerán a la llamada "Signature Series" y serán configuradas a gusto del cliente, que de la mano de los diseñadores de la marca, podrá configurar una unidad única e individual que represente cualquier otro momento de la historia de Brabham, o que lleve su propio sello personal. Un ejemplo de ello es la unidad presentada en Australia con un esquema de color blanco y verde con las llantas plateadas.





BMW Serie 8 Coupé, el regreso de un mito

Como parte de su ofensiva de modelos de lujo, BMW ha decidido recuperar la Serie 8 que ya estuvo en el mercado entre los años 1989 y 1999 y lo hace con el nuevo BMW Serie 8 Coupé, que estará a la venta a partir de noviembre. Estéticamente no ha variado mucho en relación al BMW Concept 8 Series presentado en el Concorso d'Eleganza Villa d'Este en 2017. Con sus 4.843 mm de longitud, 1.902 mm de anchura, 1.341 mm de altura y una distancia entre ejes de 2.822 mm, se caracteriza por sus modernas formas con una apariencia deportiva, mezcladas con un aire de exclusividad y sensualidad. Así, en la parte delantera destacan la parrilla con los riñones de BMW de forma hexagonal, con sus elementos rodeados por un marco de una sola pieza y sus faros LED, los más delgados de cualquier modelo de BMW hasta la fecha. Las superficies de la carrocería se curvan hacia adentro cuando se alejan de las ruedas delanteras, y hacia fuera de nuevo cuando se acercan a las ruedas traseras. Este efecto se combina con una superficie acristalada que se va estrechando para crear una musculosa línea de cintura. En la parte posterior, las líneas horizontales y diagonales enfatizan la anchura del automóvil y su bajo centro de gravedad. Las luces traseras LED intensifican este efecto al extenderse profundamente en los laterales de la carrocería. En el apartado mecánico, estará disponible en las versiones BMW M850i xDrive Coupé con un nuevo motor V8 de 530 CV y BMW 840d xDrive Coupé con un motor de seis cilindros en línea de 320 CV. Ambas versiones cuentan con una nueva y mejorada versión del cambio Steptronic Sport

de ocho velocidades, con levas en el volante un cambio que permite unos cambios de marcha más deportivos, más suaves y eficientes. Por su parte, el sistema inteligente de tracción a las cuatro ruedas BMW xDrive con una configuración orientada hacia el eje trasero, ofrece un funcionamiento más eficiente, además, el bloqueo del diferencial trasero controlado electrónicamente (de serie en el BMW M850i xDrive Coupé, que incluye también unos potentes frenos M Sport y llantas de aleación M de 20" con neumáticos de alto rendimiento) le da un carácter aún más deportivo y de serie, incluye la suspensión Adaptive M con amortiguadores controlados electrónicamente. En el apartado tecnológico, cuenta con numerosos y vanguardistas sistemas de asistencia al conductor para aumentar la comodidad y la seguridad: Control de Crucero Activo con Función Stop & Go, Asistente de Control de Dirección y Carril, Advertencia de Cambio de Carril y Advertencia de Salida de Carril, Asistente de Cambio de Carril, Asistente de Mantenimiento de Carril con protección contra colisión lateral y ayuda de evasión, BMW Night Vision, Advertencia de Tráfico de Cruce, Advertencia de Prioridad y Advertencia de Dirección Prohibida. Por su parte, el concepto de visualización y control BMW Operating System 7.0 asegura que el conductor reciba la información correcta en el momento exacto. Se pueden activar pantallas configurables y personalizadas, tanto en el cuadro de mandos digital con una pantalla de 12,3" como en la pantalla del sistema multimedia mide 10,25".



Audi A1 Sportback, el pequeño de la familia se actualiza

Este otoño llegará al mercado la segunda generación del Audi A1 Sportback, que en comparación con la generación anterior, la nueva es 56mm más larga (4,03m), mantiene los 1,74m de ancho y es algo más bajo (1,41m). Su aspecto es más deportivo gracias a sus anchas vías y a sus cortos voladizos, además, su frontal se caracteriza por su ancha parrilla Audi Singleframe situada muy baja y por las entradas de aire laterales, mientras que tres rendijas planas situadas por debajo del borde del capó, nos recuerdan al Audi Sport quattro de 1984, el icono de rallyes de la marca. Con el equipamiento S line, el carácter deportivo se enfatiza aún más con diversos elementos que incluyen entradas de aire más grandes, taloneras laterales acentuadas, una hendidura alargada bajo el capó y el spoiler trasero de techo más grande. La versión más potente se distingue también por una llamativa doble salida de escape. Por último, estará disponible en una gama de diez colores y, opcionalmente, el techo, los retrovisores exteriores, los labios exteriores del spoiler delantero y las taloneras laterales pueden ir en un color a contraste y como novedad, es posible combinar diferentes terminaciones exteriores e interiores. Su interior es mucho más espacioso y de serie en todos los acabados viene ya una instrumentación digital de alta resolución de 10,25" y volante multifunción, mientras que el Audi virtual cockpit opcional ofrece información completa y variada directamente en el campo de visión del conductor, desde las indicaciones para la navegación, hasta mapas dinámicos, y también contenido de infotainment, así como gráficos de algunos de los sistemas de asistencia a la conducción. Por último, la capacidad del maletero ha aumentado en 65 litros

y ahora es de 335 litros que con los respaldos traseros abatidos se aumenta hasta los 1.090 litros. En materia de conectividad e infoentretenimiento, incluye de serie el sistema MMI radio, que se controla a través de los botones multifunción del volante y como opción, el sistema MMI Navegación plus ofrece una pantalla táctil de 25,7 cm (10,1 pulgadas) y con control por voz. Junto con Audi connect, el sistema MMI Navegación plus ofrece a los usuarios del A1 Sportback funciones como la guía híbrida de ruta, que calcula el trayecto en la nube, teniendo en cuenta la totalidad del estado del tráfico. El interfaz para teléfonos móviles Audi smartphone interface integra smartphones iOS y Android en un entorno en el MMI programado específicamente para ellos, y también incluye dos interfaces USB (USB-A y USB-C con mayor corriente de carga). Sus sistemas de asistencia a la conducción del Audi A1 Sportback proceden de sus "hermanos mayores" e incluye de serie el asistente de salida de carril, el limitador de velocidad y el Audi pre sense front, además, el asistente de velocidad adaptativo (Audi adaptive speed) también emplea el radar, manteniendo el Audi A1 Sportback a la distancia deseada del vehículo precedente y, por último, ofrece varios sistemas para facilitar las maniobras de aparcamiento como la cámara de marcha atrás y el Audi park assist. La gama incluye eficientes motores de gasolina con potencias que van desde los 95 CV a los 200 CV, todos ellos sobrealimentación por turbocompresor y asociados a un cambio manual o a un cambio S tronic de doble embrague de siete marchas, salvo el modelo tope de la gama, que va asociado de serie a una transmisión S tronic de seis velocidades.

*“Bienvenido al jardín
de los juguetes para mayores”*

AB



AUTOBELL 

2018



www.autobello.es

Barcelona
21 de Junio
Golf Terramar (Sitges)

Madrid
4 de Julio
Hipódromo de la Zarzuela

Marbella
2 de Agosto
La Zagaleta

Bilbao
29 de Septiembre
Torre Loizaga



BMW X5 cuarta generación, más grande y tecnológico

Tras el lanzamiento este año del BMW X2 y del BMW X4, le ha tocado ahora el turno al BMW X5, el modelo con el que comenzó la serie BMW X y del que de sus tres generaciones se han vendido 2,2 millones de unidades. La cuarta generación, que saldrá a la venta en noviembre es 36mm más larga, 66 mm más ancha y 19 mm más alta y, su distancia entre ejes es ahora 42 mm más larga. Estas nuevas medidas le otorgan una apariencia más robusta y su diseño es además más limpio y sencillo, un diseño que en su parte delantera destacan la gran parrilla de riñón BMW envolvente de una sola pieza, sus faros LED de serie (opcionalmente se pueden sustituir por el sistema de luces láser con faros LED adaptativos) o como novedad, sus llantas de 22" opcionales. En su interior, cuya calidad ha mejorado significativamente gracias a sus nuevos materiales, sus ocupantes además de disfrutar de un mayor espacio, contarán con una serie de nuevas comodidades como por ejemplo, asientos multifuncionales, los portavasos refrigerados y calefactados, techo panorámico, el sistema de audio Bowers & Wilkins Diamond o, pantalla táctil de 10,2" en las plazas traseras. Además, ha mejorado su funcionalidad gracias a que los respaldos de los asientos traseros se puede plegar en configuración 40:20:40, aumentando la capacidad del maletero de los 645 L hasta los 1.860 L y opcionalmente se podrá pedir con una tercera fila de asientos. Por último, su portón es ahora de dos secciones y se puede equipar con apertura automática, facilitando así su carga. En el apartado mecánico, estará disponible con tres motores de seis cilindros en línea, uno gasolina, xDrive40i de 340 CV y 450 Nm de par motor y dos diésel, el nuevo M50d de 400 CV con un par motor de 760 Nm y, el xDrive30d de 265 CV con un par motor

de 620 Nm, todos ellos asociados a una caja de cambios automática Steptronic de ocho velocidades mejorada y con el sistema inteligente de tracción total BMW xDrive, que reparte el par entre las ruedas delanteras y traseras de un modo más eficiente y con la opción de transferir mayor par al eje trasero para poder disfrutar de una conducción más deportiva. En el caso de querer utilizarlo fuera de las carreteras, está disponible el paquete Off-Road, que incluye el bloqueo del diferencial trasero con control electrónico, una suspensión neumática de doble eje, que varía la altura del coche hasta 40 mm, un botón adicional en la consola central para seleccionar los cuatro modos de conducción (arena, roca, grava o nieve) así como protecciones delanteras y traseras. Pero sin duda, donde más ha evolucionado el nuevo BMW X5 es en el apartado tecnológico. Para empezar, cuenta con el mayor abanico de sistemas de asistencia al conductor hasta la fecha como son el control de crucero activo con función Stop & Go, asistente de control de dirección y carril, advertencia de cambio de carril y advertencia de salida de carril, asistente de cambio de carril, asistente de mantenimiento de carril, asistente con protección contra colisión lateral y ayuda de evasión, advertencia en cruces, advertencia de prioridad y advertencia de dirección prohibida, el asistente de parada de emergencia o, el asistente de marcha atrás. Así mismo, en materia de infoentretenimiento, incorpora el BMW Operating System 7.0 en el BMW Live Cockpit Professional, que incluye un grupo de instrumentos y una pantalla de control, ambas de 12,3", cuya información se puede manejar mediante el volante, por voz o, por gestos y, mediante el BMW Connected se puede abrir el coche sin necesidad llave.



AUDI Q8, la nueva imagen de la familia Q

El Q8 se lanzará al mercado en el tercer cuatrimestre de 2018 para situarse como tope de gama, combinando la elegancia de un coupé de lujo de cuatro puertas con la versatilidad de un SUV de gran tamaño: 4.986 mm de largo, 1.995 mm de ancho, 1.705 mm de alto y una distancia de ejes de casi 3 m, lo que le permite ofrecer un generoso espacio en su habitáculo. Estéticamente destaca por imponente parrilla Singleframe de diseño octogonal, sus ventanillas sin marco, sus llantas de 22", su ancha parrilla en posición vertical, junto con el spoiler que se inclina hacia la parte delantera, las grandes entradas de aire, la elegante línea del techo, que desciende hacia unos pilares D ligeramente inclinados y por último, por sus faros LED (con tecnología HD Matrix LED opcional). Su interior destaca por su simplicidad y, en él, destaca el MMI touch response con dos pantallas: una de 10,1" que controla los sistemas de infoentretenimiento y de navegación, más otra inferior de 8,6" que controla las funciones de climatización, confort y de entrada de texto, ambas, táctiles y con control de voz. Así mismo, su instrumentación es completamente digital mediante el Audi virtual cockpit con pantalla de 12,3" y opcionalmente se puede equipar con el head-up display. En materia de conectividad, viene equipado con el sistema MMI Navegación plus y punto Wi-Fi y mediante la App myAudi habrá un enlace fácil entre el coche y el smartphone, que podrá controlar el remote garage pilot o incluso abrir y cerrar el coche o arrancar el motor mediante el Audi connect key opcional. En materia de ayudas a la conducción, cuenta con el control de crucero adaptativo, el asistente de eficiencia, el

asistente de cruce, el sistema de alerta por cambio involuntario de carril, el asistente de bordillos y la cámara 360 grados, todos ellos bajo la supervisión del controlador central zFAS, que monitoriza constantemente el entorno del vehículo gracias a un amplio conjunto de sensores: escáner láser, radar de largo alcance, cuatro radares de medio alcance, cámara frontal, cámaras de visión 360°, cámara de visión nocturna y 12 sensores ultrasónicos. Para su lanzamiento estará disponible la versión Q8 50 TDI con un motor 3.0 TDI de 286 CV, asociado a un cambio tiptronic de ocho velocidades. Posteriormente saldrán dos versiones más: el Q8 45 TDI con un V6 de 231 CV y el Q8 55 TFSI, con el motor 3.0 de gasolina de 340 CV, todos ellos con la tecnología Mild-Hybrid (MHEV), cuyo sistema eléctrico principal de 48 voltios incorpora una batería de iones de litio y un alternador BAS, tecnología que permite largas fases de circulación por inercia con el motor desactivado, y permite que el sistema start-stop entre en funcionamiento a 22 km/h, reduciendo el consumo hasta en 0,7 l/100 km. Para poder disfrutarlo fuera del asfalto el Q8 cuenta con una distancia libre al suelo de 254 mm, así como tracción integral permanente quattro, cuyo diferencial central mecánico transfiere la fuerza entre los ejes delantero y trasero en una proporción 40:60. Además, incorpora control de descenso de pendiente y suspensión con regulación de dureza y se puede equipar con la suspensión neumática adaptativa con ajuste de confort o deportivo, que puede variar la altura de la carrocería dependiendo de la situación de conducción y de las preferencias del conductor hasta en 90 mm.

Lavado de cara para el Jeep Renegade

Presentado en 2014, el Jeep Renegade supuso el debut de la marca en el segmento B-SUV. Ahora, la marca ha presentado su actualización, con novedades estéticas, nuevos motores y más tecnología. Estéticamente, presenta un nuevo diseño del frontal, que incluye una nueva parrilla Jeep de 7 ranuras similar a la del Wrangler, nuevos faros y luces antiniebla de LED, mientras que en la parte trasera también cuenta con nuevos grupos ópticos traseros LED y, por último, está disponible con siete opciones de llantas que van desde las 16" hasta las 19". En su interior, cuenta con una nueva consola central, que incluye un soporte incorporado para smartphone, nuevos posavasos y compartimentos portaobjetos adicionales y se ha cambiado la posición del puerto USB adicional. En el apartado mecánico, debutan dos motores turbo gasolina: el 1.0 litros de tres cilindros con 120 CV con cambio manual de seis velocidades y un 1.3 litros de cuatro cilindros de 150 CV con cambio de doble embrague DDCT, ambos con tracción delantera.

Estas novedades se suman a las ya existentes: el motor turbo de 1.3 litros 180 CV con tracción total y los turbodiesel 1.6 de 120 CV ó 2.0 de 140 y 170 CV. Disponible en dos configuraciones: tracción delantera y tracción total, la legendaria capacidad todoterreno de Jeep está garantizada por dos avanzados sistemas 4x4, Jeep Active Drive y Jeep Active Drive Low. En materia de conectividad e infoentretenimiento, según el nivel de equipamiento, se puede equipar con el Uconnect™ de 5", de 7" o con el Uconnect™ NAV de 8.4", que incluyen pantallas táctiles y funciones fáciles de usar, con un procesador más potente con capacidad de respuesta mejorada. Por último, en materia de seguridad, ahora incluye de serie en toda la gama el Aviso de salida de carril plus y la Asistencia inteligente de velocidad con reconocimiento de las señales de tráfico y, opcionalmente se puede equipar con el Aviso de colisión frontal plus con Control de frenada activo de serie, Control de crucero adaptativo, Detector de ángulo muerto y Control de cruce en la parte trasera.



Gulf TAG Heuer Formula 1, por el 50º aniversario de la victoria del Ford GT 40 en Le Mans

El 29 de septiembre de 1968, el Ford GT 40 con los colores naranja y azul de Gulf Oil lograba la victoria en las 24 Horas de Le Mans. 50 años más tarde y coincidiendo con la pasada edición de las 24 Horas de Le Mans, TAG Heuer presentó la edición especial del Gulf TAG Heuer Formula 1. Este cronógrafo de cuarzo, fabricado completamente en acero y con un diámetro de 43 mm, exhibe un bisel de acero con muescas y un anillo de aluminio con escala taquimétrica. En la esfera, una banda de color azul y otra de color naranja evocan



los orígenes del modelo. El fondo de la caja, por su parte, está grabado con el logotipo de Gulf. La precisión de décimas de segundo del movimiento, elemento indispensable en un reloj de carreras automovilísticas, se indica en el pequeño contador situado en las 6 h, mientras que el contador de los minutos se encuentra en las 9 h y el de los segundos normales, en las 3 h. Este modelo se presenta con una extraordinaria correa de piel azul con respuntes naranjas, para un *look* deportivo a la vez que elegante.

Lexus fabricará su yate el lujo en el 2019



El nuevo yate contribuirá a consolidar la relación ya existente con Marquis-Larson y su reconocida experiencia en la construcción de yates. Diseñado como un crucero de 65 pies de eslora con puente alto, el nuevo yate contará con lujosos camarotes bajo cubierta y capacidad para recibir hasta 15 invitados. Los servicios conectados a través de la nueva Plataforma de Servicios de Movilidad de la compañía (MSPF, en sus siglas en inglés) proporcionarán servicios de seguridad, de integración de telefonía móvil, diagnóstico remoto, mantenimiento y muchos otros servicios.

El año pasado Lexus sorprendió a todos con la presentación del Sport Yacht, un prototipo de yate de lujo concebido por Lexus Design en su lucha constante por explorar nuevas ideas sobre el lujo y los nuevos estilos de vida activos y construido en colaboración con la compañía Marquis-Larson Boat Group, con sede en Pulaski (Green Bay) Wisconsin (EE.UU). Ahora, el vicepresidente ejecutivo de Toyota Motor Corp., Shigeki Tomoyama ha anunciado los planes de la compañía de empezar a fabricar el futuro yate premium de Lexus, con la intención de iniciar su comercialización en EE.UU. En la segunda mitad de 2019 y en Japón en la primavera de 2020.



DE LOS CREADORES DE
"DIVERSIÓN Y RENDIMIENTO"



ABARTH 124 SPIDER



**DISFRUTA DURANTE DOS AÑOS DE TU NUEVO
ABARTH 124 SPIDER DESDE 16.150€**

**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 1,72% Y SIN INTERESES.
ENTRADA 15.458,40€. ÚNICA CUOTA A LOS 25 MESES: 19.760€***

ABARTH 124 SPIDER MANUAL: CONSUMO MIXTO DE 6.4 L/100KM. EMISIONES DE CO₂ DE 148 G/KM.

Oferta correspondiente a un ABARTH 124 SPIDER Manual PVP Recomendado: 35.218,40€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionario y fabricante. Gastos de matriculación no incluidos. Importe total del crédito: 19.760€ Tin 0,0% Tae 1,72%. Comisión de Apertura: 691,60€ al contado. Precio total a plazos: 35.910€. Importe total adeudado: 20.451,60€. Financiación ofrecida por **FCA CAPITAL** Oferta válida solo para particulares hasta el 30/06/2018 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 Automóviles Spain S.A. "El modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado". **FCA CAPITAL** España

ASCAUTO
Concesionario Oficial

Alcorcón. Avda. Leganés, 60 - Tel. 91 641 45 14
Móstoles. C/ Simón Hernández, 71 - Tel. 91 647 37 37
Fuenlabrada. C/ Luis Sauquillo, 88bis - Tel. 91 690 15 14

SÍGUENOS EN:   
www.ascauto.com



La Squadra Abarth Ascauto de nuevo en ruta con Spanish Driving Experience

Ascauto, Concesionario Oficial de Abarth volvió a organizar para sus clientes la Squadra Abarth Ascauto con una ruta organizada por Spanish Driving Experience. Como viene siendo habitual, tras el briefing explicativo de la ruta en sus instalaciones de Móstoles, la caravana se puso en marcha para hacer una breve parada en sus instalaciones de Alcorcón y desde allí, se dio comienzo a la ruta en sí, que en su primera etapa de 80 Km les llevó por Quijorna, Navalagamella y Valdemorillo hasta llegar a las instalaciones de Escudería Madrid en Európolis, para después de recuperar fuerzas con un aperitivo, participar en una de las competiciones que más seguidores está teniendo en la actualidad: los ESports. Divididos en 5 equipos los participantes primero tuvieron una sesión de entrenamientos libres para comprobar el realismo, tanto de las sensaciones como de las imágenes de iRacing, Empresa líder en simulación de carreras online sobre el circuito de Monza al que se

añadieron sus famosos peraltes, para posteriormente disputar los entrenamientos cronometrados y por, ultimo, una carrera de 45 minutos en la que al igual que en las carreras reales de resistencia, hubo relevos. La carrera se resolvió en los últimos minutos gracias a un gran stint de uno los miembros del equipo ganador, que poco a poco fue recortando la diferencia con el primero, hasta que finalmente le alcanzó. Su esfuerzo le hizo consumir más gasolina por lo que no le quedó más remedio que hacer una parada extra para repostar lo justo para no perder mucho tiempo y salir de nuevo primero, con la gasolina justa para acabar la carrera. Una vez finalizada la carrera y tras el correspondiente podio, la Squadra Abarth Ascauto puso rumbo a El Boalo, en un recorrido de 40 Km que pasó por el Embalse de Navacerrada. Ya en el Boalo, tuvo lugar la comida, que puso punto y final a esta tercera edición de la Squadra Abarth Ascauto.





El personaje: Rafael Rubio

Su madre se sacó el carnet de conducir estando embarazada de él y de ahí su afición por los coches, nos dice Rafael Rubio, nuestro protagonista, aunque hay dos momentos en su juventud que son el primer título mundial de Niki Lauda, conseguido con un tercer puesto en Monza el 7 de septiembre de 1975 y un De Tomaso Pantera color azul de un vecino, lo que le marcó. Comenzó a construir maquetas principalmente Fórmula 1 de Tamiya a escala 1:20 y alguna a escala 1:12, pero más tarde, se tuvo que pasar a los modelos de metal ya contruidos por falta de tiempo. Un Ferrari GTO 250 rojo, die-cast fue el primero que se compró, al que le siguió un 250 Testarossa rojo y un 250 LM también rojo y también de BBurago, todos ellos a escala 1:18 y de BBurago. Así surgió su primera idea de hacer una colección: "Ferrari rojos". Se decantó por la escala 1:18 por tamaño y sobre todo por el nivel de detalle de esta escala a pesar de que la oferta era muy limitada, tanto en fabricantes, como en modelos y en su distribución en las tiendas, por lo que su colección no era muy amplia. Todo cambio con la llegada al mercado de nuevos fabricantes (Minichamps, AutoArt o Exoto) a principios de los '90 que empezaron a ofrecer muchos modelos a escala 1:18 de una calidad y nivel de detalle que superaba todo lo visto hasta el momento, a lo que se sumó la llegada de Internet, lo que le facilitó la compra, de hecho, a día de hoy, la mayoría los adquiere por este medio. Así ha llegado a reunir una

colección de unos 1.600 coches a escala 1:18 divididos en varias categorías que van desde la competición (F1, Le Mans, Rally, 500 Millas de Indianápolis, otra temática de decoraciones Jägermeister...) a "supercars" y series por marcas, con Porsche y Ferrari como las principales, a lo que hay que añadir más de 200 motos a escala 1:12 entre calle, MotoGP y Superbikes. De todos ellos, su joya de la corona es la serie de los Porsche 917, compuesta por 15 modelos, no en vano, considera a este Porsche como el "mejor" coche de competición de todos los tiempos. En cuanto al modelo que más le ha costado conseguir, fue la variante "high nose" del Ferrari F310/2 de Michael Schumacher de 1996 de Minichamps, que finalmente pudo adquirirla por Ebay en el 2002. A día de hoy, por razones de espacio, sólo tiene la mitad de su colección en expositores, la otra mitad está guardada en sus cajas y tan sólo la pueden contemplar su círculo de amigos y familiares, pero le gustaría que esto no fuese así y que más gente pudiese disfrutarla pues como él dice, son representaciones fieles, en un número y con una variedad mucho mayor de lo que cualquier museo del auto o la moto en el mundo se puede permitir. Por ello, su primera intención es crear un "museo virtual" aunque le gustaría exponerla de manera más directa en algún local adecuado, en forma de "mini-museo del auto y la moto", incluso en colaboración con otros aficionados.

“Eldorado” cumple 60 años

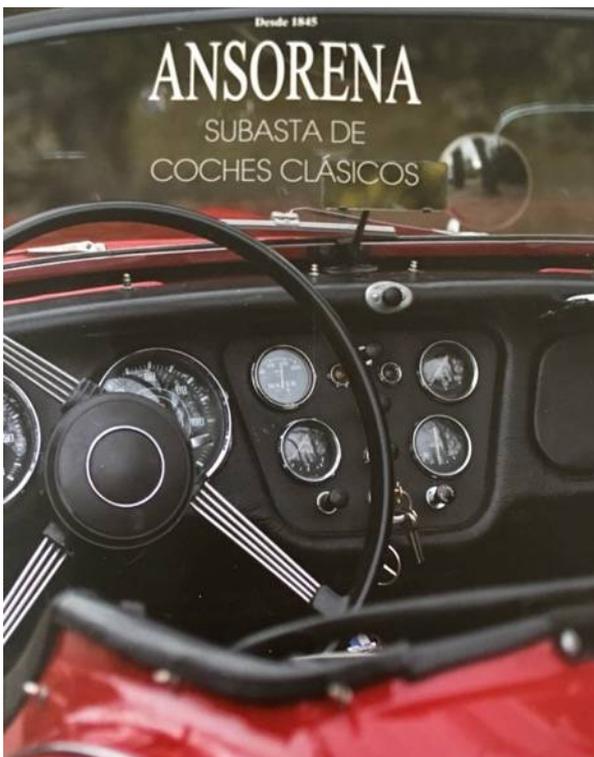


Tras ganar el Campeonato del Mundo de F1 con Juan Manuel Fangio en 1957, Maserati decidió retirarse de la competición y fabricar coches de carreras bajo pedido para clientes privados. Uno de ellos fue el empresario italiano Zanetti, propietario de la industria de helados Eldorado, marca que quería promocionar a nivel internacional. Su idea era construir un monoplaza con el que competir en Monza en el “Trofeo dei due Mondi” organizado por el Automóvil Club de Italia. En pocos meses el ingeniero Giulio Alfieri dio vida al “Eldorado” el Maserati 420/M/58, con bastidor 4203, motor V8 de 4.190 cc y 410 CV asociados un cambio manual de 2 marchas. Se decoró integralmente en tono blanco nata con detalles en rojo. Dos logos negros con la palabra Eldorado en grandes dimensiones estaban situados a ambos lados del habitáculo, mientras que otros dos más pequeños estaban colocados en la parte delantera, y bajo el pequeño deflector

que servía como parabrisas. El logo con la cara del cowboy sonriente estaba colocado en el centro del morro y a los lados de la aleta trasera. Bajo las dos marcas laterales Eldorado, figuraba en rojo la palabra Italia para remarcar tanto la nacionalidad del patrocinador como el del constructor del coche de carreras. Sobre la larga silueta de “Eldorado”, encontraba también espacio el nombre del piloto: Stirling Moss. La carrera tuvo lugar el 29 de junio de 1958 y se disputó a tres mangas que determinarían la clasificación final. En la primera manga Moss llegó 4º, en la segunda manga fue 5º y en la tercera tuvo que abandonar al romperse la columna de la dirección. Al final, en base a los resultados de las tres mangas y el número total de vueltas realizadas, Moss finalizó en séptima posición. En la actualidad, “Eldorado” está restaurado y pertenece a la Colección Panini en Modena.



Ansorena, apuesta por los coches clásicos



A diferencia de otros países donde sí están muy arraigadas, en España no hay tradición ni cultura de subastas de coches clásicos, por eso, el año pasado Ansorena aprovechó su amplia experiencia en subastas, para comenzara introducir poco a poco algunos coches clásicos en algunas subastas. Visto la buena acogida que tuvieron, este año, retomaron este tema y recientemente, organizaron una subasta monográfica con 17 coches y 8 motos, todos ellos debidamente verificado por un experto independiente. Al final, se adjudicaron el 50% de ellos, destacando un Jaguar “XK140 FHC SE C-Type Head” del año 1956,

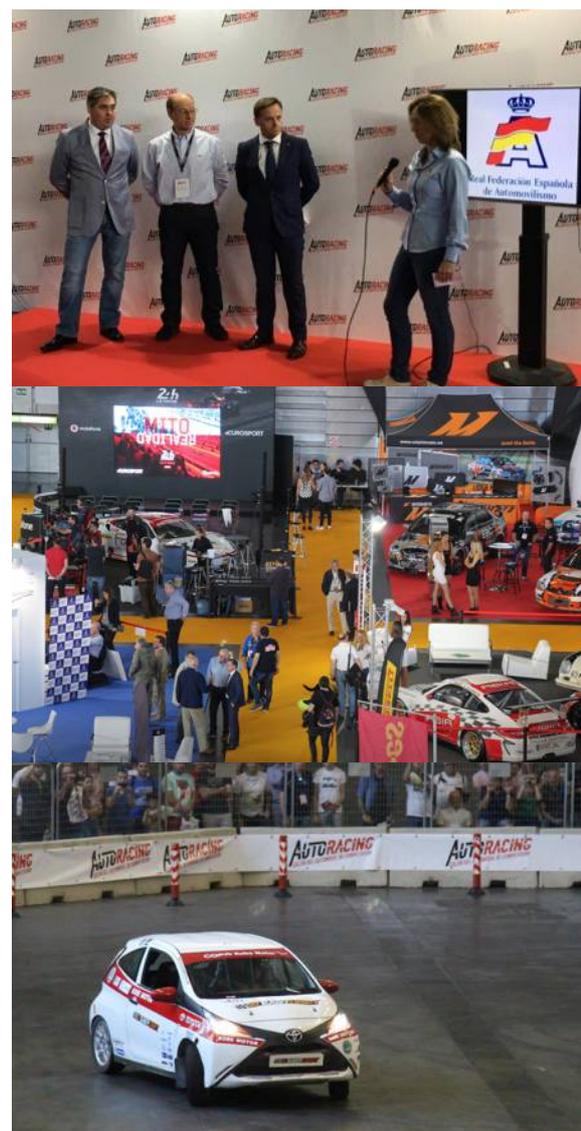
adjudicado en 121.000 €, un Triumph “TR4” del año 1962 en 24.500 € y otro Jaguar “MK 2- 3.8” del año 1961, adjudicado en subasta por 48.400 €. En cuanto a las motos, 7 de ellas fueron adjudicadas por un total de 18.600 €. Entre ellas se encontraban varios modelos de la marca Montesa como la Cota, una Enduro, la King Scorpion de 250 cc y la famosa Impala versión Sport; una Bultaco Matador MK10; una Sanglas 400 cc; una Ariel modelo Leader y una Terrot de 1920. Ansorena ya está trabajando en la valoración y captación de coches y motos para la próxima subasta que tendrá lugar en octubre o noviembre.



I edición de AutoRacing , el Salón de la competición

El Madrid Arena acogió durante tres días la Iª edición de AutoRacing, el Salón del Automóvil de Competición, que surgió como iniciativa de la Real Federación Española de Automovilismo, en colaboración con ERMEEvents y Motorpress-Ibérica. Con más de 100 expositores y 300 marcas representadas, AutoRacing dio visibilidad conjunta a una representación de todos los agentes implicados en el deporte automovilístico: centros formativos de tecnificación e ingeniería, marcas, preparadores, organizadores de pruebas y circuitos, industria auxiliar, equipos de competición etc. El Salón mostró decenas de automóviles de competición de todas las disciplinas deportivas y así, se pudo conocer las particularidades de la diversidad de Drivex con sus Fórmula 4 y el Mercedes AMG GT3; los Toyota de la Copa Kobe Motor; el SSangYong Tivoli DKR que participó en el pasado Dakar; el Abath 124 Rallye que compite en el CERA; el Porsche 911 GT3 Cup; el Ginetta y el Mosler del

equipo Escuela de Pilotos que participan en el CER-GT; el Lotus Exige Cup, actual líder del Campeonato Madrileño de Rallyes de Asfalto, y el Fórmula 1 de Emilio de Villota, ganador en Mallory Park en 1977, entre otros muchos. De la mano de Eurosport, los más de 6.000 que personas visitaron el Salón pudieron seguir en directo las 24 Horas de Le Mans. La Asociación Española de Pilotos recordó a Santiago Martín Cantero, piloto y preparador, toda una leyenda del automovilismo deportivo recientemente fallecido y sobre el escenario se organizaron unas interesantes mesas redondas que contaron con la presencia de varios pilotos de diferentes categorías. En el pabellón Satélite, los asistentes pudieron disfrutar de una organización una exhibición dinámica de diversas modalidades (kart-cross, drifting, rallye, montaña, etc.) y, en el exterior se montó en un particular “paddock” con los camiones-taller de los equipos.





F1 Gp de Canada; victoria de Vettel, que recupera el liderato

Después de ver como Hamilton arrebató el liderato del Mundial a Vettel, Ferrari llegó a Canada con una serie de modificaciones tanto de motor como aerodinámicas, que le permitió lograr la pole, la primera del Ferrari en Canada desde 2001, por sólo 0,093 segundos sobre Bottas, mientras que para desesperación de Toto Wolff, Hamilton sólo pudo ser cuarto por detrás de Verstappen. Pese a que por delante la salida fue limpia sin cambios en las primeras posiciones, por detrás, un combativo Stroll que corría en casa cerró al Toro Rosso de Hartley en la curva 7 y éste chocó contra el muro, protagonizando un espectacular accidente sin consecuencias para ambos pilotos, aunque motivó la salida del Safety Car. Reanudada la carrera, Vettel no tuvo ningún problema en mantener la primera posición y poco a poco se fue distanciando de Bottas. En una carrera sin mucha emoción en las primeras posiciones, Ricciardo, pese a llevar el compuesto hiperblando frente al súperblando de Hamilton, optó por parar en la 17ª vuelta, una vuelta más tarde que el británico, lo que le permitió adelantarlo a la salida de boxes, mientras que tanto Bottas como Vettel aguantaron hasta las vueltas 36ª y 37ª para

hacer su paradas, tras las cuales, no variaron sus posiciones, con Vettel controlando en todo momento la carrera. A falta de un vuelta para que acabase, llegó la confusión entre los pilotos, cuando la modelo Winnie Harlow mostró la bandera a cuadros por error. Aunque se completaron las 70 vueltas programadas, tal y como establece el reglamento para esos casos, la carrera finalizó oficialmente la vuelta anterior. Afortunadamente, no hubo adelantamiento en esas vueltas y, aunque no otorga puntos, el gran perjudicado fue Ricciardo, que defendiéndose del ataque de Hamilton, acababa de lograr la vuelta rápida de carrera. Así, Vettel, coincidiendo con el 40º aniversario de la primera victoria de Gilles Villeneuve, precisamente en este mismo circuito, lograba su 50ª victoria, la primera de Ferrari en Canada desde 2004. Bottas era segundo y Verstappen tercero. Ricciardo fue cuarto, Hamilton quinto, Raikkonen sexto, Hulkenberg séptimo, Sainz octavo, Ocon noveno y Leclerc en otra gran carrera con el Sauber acabó décimo, puntuando por tercera vez en la temporada. Alonso, que celebraba su 300º GP no tuvo su GP: se clasificó 14º y tuvo que abandonar por segunda



por segunda vez consecutiva, tuvo que abandonar. Con esta victoria y sumado al quinto puesto de Hamilton, Vettel recupera el liderato del Mundial con 121 puntos, uno más que Hamilton, mientras que Bottas, con 86 puntos, recupera el tercer puesto, dos más que Ricciardo. En cuanto a los españoles, Alonso mantiene la 7ª posición con 32 puntos pese a no puntuar de nuevo y Sainz gana una posición y es noveno con 24 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes mantiene el liderato con 206 puntos, Ferrari es segundo con 189 y Red Bull es tercero con 134 puntos.



F1 Gp de Francia; paseo de Hamilton

La F1 regresaba a Francia tras 10 años fuera del calendario y lo hacía en el Paul Ricard, donde el último GP disputado lo ganó Pros (Ferrari) en 1990. Casualidad o no, al igual que en el pasado GP de España donde Pirelli llevó unos neumáticos con perfil más bajo, Mercedes, que también estrenaba una nueva versión de su motor, copaba la primera línea de la parrilla de salida, con Hamilton en la pole, la 75ª de su palmarés y con Bottas segundo. Por detrás, Vettel era tercero, mientras que Sainz brillaba en casa de Renault y lograba el séptimo puesto (el mejor hasta la fecha) y Alonso, tras su victoria Le Mans, volvía la cruda realidad y se tenía que conformar con el 16º puesto, por delante de Vandoorne. Se sabía que la salida iba a ser clave para el desarrollo la carrera, por eso, Ferrari optó porque sus dos pilotos saliesen con el ultrablando, frente al superblando de los Mercedes y de los Red Bull y apagarse las luces del semáforo, Vettel intentó aprovechar esa ventaja, pero los dos Mercedes hicieron labor de equipo bloqueándole y Vettel sin espacio se llevó por delante a Bottas, mientras que por detrás, el toque entre Gasly y Ocon terminó por hacer salir al Safety Car a la pista. Vettel entró en boxes para cambiar su alero delantero y montar el neumático blando con la idea de aguantar hasta el final, al igual que Bottas que llegó con el trasero izquierdo pinchado. El caos de la salida dejó a Hamilton liderando la carrera, seguido por Verstappen y Sainz, posición que una vez finalizado el Safety Car no pudo aguantar y le pasaron los dos Red Bull, mientras que Vettel comenzó su remontada y en la 20ª era quinto tras adelantar a Sainz. En Ferrari optaron

por parar por segunda vez a Raikkonen para montar el superblando con la intención de atacar en las vueltas finales el tercer puesto de Ricciardo, lo que logró a falta de seis vueltas para el final, después de que tanto Bottas como Vettel hiciesen también una segunda parada, en la que el piloto de Ferrari cumplió además los cinco segundos de sanción que recibió por el incidente de la salida. Sainz, que estaba realizando un fin de semana perfecto, siempre por delante de su compañero Hulkenberg, era sexto cuando a falta de pocas vueltas su MGU-K comenzó a fallar y tanto Magnussen como Bottas le adelantaron sin problemas, aunque afortunadamente, la salida de Stroll provocó un periodo de VSC, que dio aire al piloto español cuando por detrás venían ya Hulkenberg y Lecrec. Hamilton lograba así su 65ª victoria, seguido por Verstappen y Raikkonen. Ricciardo acabó cuarto, Vettel quinto, Magnussen sexto, Bottas, con su Mercedes dañado, sólo pudo remontar hasta el séptimo puesto, Sainz, pese a sus problemas, logró acabar octavo, noveno fue Hulkenberg y décimo Lecrec. En el Mundial, Hamilton recupera el liderato con 145 puntos, Vettel es segundo con 131 puntos y Ricciardo con 96 puntos recupera la tercera posición. En cuanto a los españoles, Alonso con 32 puntos bajo un puesto y es 8º, mientras que Sainz mantiene la 9ª posición con 28 puntos, uno más que Magnussen. En el apartado de constructores, Mercedes mantiene el liderato con 237 puntos, Ferrari es segundo con 214 y Red Bull tercero con 164 puntos.



F1 Gp de Austria; Verstappen destapa el tarro de las esencias en casa

El GP de Austria nos dejó una de las carreras más locas de la temporada, en la que Verstappen inesperadamente logró en casa su primera victoria de la temporada y en el que Mercedes veía como por primera vez desde el GP de España del 2016, ninguno de sus dos coches terminaba la carrera, esta vez, por avería mecánica. La carrera en principio parecía que iba a ser una copia del GP de Francia, con Bottas en la pole y Hamilton segundo, mientras que Vettel que acabó tercero, recibió una sanción de tres puestos por molestar a Sainz en la Q2, por lo que la tercera posición fue finalmente para Raikkonen. Los Red Bull, que ya han confirmado que la temporada que viene equiparán motores Honda, se tuvieron que conformar con el cuarto y quinto puesto de Verstappen y Ricciardo. Sainz fue noveno y Alonso 14º. Al apagarse el semáforo, Raikkonen, que salía con el compuesto ultrablando, frente al superblando de los Mercedes, logró adelantar a Bottas y en la curva 4 fue a por Hamilton, pero cometió un error y tanto Bottas como Verstappen acabaron pasándole, mientras que Vettel lograba situarse sexto, después de perder varias posiciones en la Curva 1. Con las posiciones ya estabilizadas, todo parecía indicar que Hamilton iba a lograr de nuevo una cómoda victoria,

con Bottas de escudero, pero todo cambio radicalmente en la 13ª vuelta, cuando Bottas tuvo que abandonar por un problema hidráulico en la caja de cambios, lo que motivó un periodo de VSC. En Red Bull y en Ferrari optaron por parar a sus dos pilotos para montar el neumático blando, no así Mercedes, que dejó a Hamilton fuera con 13 segundos de ventaja sobre Verstappen, mientras que Ricciardo se aprovechó del DRS y de un nuevo error de Raikkonen para hacerse con la tercera posición en la 20ª vuelta. La parada de Hamilton en la 25ª vuelta le situó cuarto, justo por delante de Vettel, dejando a los dos Red Bull 1º y 2º. Ahora el doblete parecía que iba ser de Red Bull, pero Ricciardo comenzó a sufrir de blistering, lo que le costó la segunda posición con Raikkonen, mientras que Vettel adelantaba a Hamilton, que también comenzó a sufrir de blistering. Estos problemas de neumáticos forzaron una segunda parada de Ricciardo y de Hamilton, tras la cual, Ricciardo mantuvo la cuarta posición y Hamilton la quinta. La carrera dio otro giro cuando en la vuelta 53ª, el australiano tenía que abandonar por problemas de motor, dejando a Hamilton cuarto, pero nueve vueltas más tarde, abandonaba por problemas en la presión de la bomba de gasolina, poniendo así fin a 33

carreras consecutivas sin abandonar. Gracias a un buena gestión de sus neumáticos, Verstappen mantenía una mínima ventaja sobre los dos Ferrari que no llegaron a ser una amenaza para el holandés, que lograba la victoria, mientras que en Ferrari no había ordenes de equipo, por lo que Raikkonen fue segundo y Vettel tercero. Los Haas realizaban su mejor GP de la temporada con Grosjean cuarto y Magnussen quinto, Ocon fue sexto, Pérez séptimo. Alonso, después de salir desde boxes por romper el régimen de parque cerrado para cambiar el alerón delantero, acabó octavo gracias a su gestión de los neumáticos y los Haas deLECRC y Ericsson fueron noveno y décimo. Sainz, que también sufrió de blistering y tuvo que hacer dos paradas, acabó 12º. En la clasificación, Vettel con 146 puntos vuelve a liderar el mundial, seguido por Hamilton con 145 puntos y Raikkonen sube a la tercera posición con 101 puntos. Alonso mantiene la 8ª posición con 36 puntos y Sainz que no puntuó, baja un puesto y es décimo con 28 puntos. En el apartado de constructores, Ferrari con 247 puntos es nuevo líder, Mercedes es segundo con 237 puntos y Red Bull es tercero con 189 puntos.



FE E-Prix de Zurich; todo por decidir en el último E-Prix

La última prueba europea de la FE disputada por las calles de Zurich, no sólo supuso un hecho histórico al tratarse de la primera carrera que se disputaba en Suiza desde 1954, sino que además, Evans logró la primer pole para el equipo Jaguar Racing. Además, y por cuarto año consecutivo en la FE, el título tanto de pilotos como de equipos se decidirá en el último E-Prix que tendrá lugar en Nueva York, en un E-Prix doble. Tras una salida limpia, Evans mantuvo la primera posición seguido por Bird, Lotterer D'Ambrosio y di Grassi, mientras que el actual líder, al francés Vergne, le tocaba remontar desde la 17ª posición. El piloto brasileño volvió a dar un recital de adelantamientos y en la 18ª vuelta era ya primero, posición que ya no perdería hasta el final, mientras que Vergne remontaba hasta el octavo puesto. En la 19ª vuelta, los restos del alerón delantero del Mahindra de Rosenqvist supuso un periodo Full Course Yellow, que resultaría vital en el posterior transcurso del E-Prix: todos aprovecharon para hacer su parada, pero un fallo en el Techeetah de Vergne le hizo perder tiempo y retroceder dos puestos, obligándole de nuevo a remontar., pero lo que estaba por llegar: un exceso de velocidad durante el periodo de Full Course Yellow de Evans (2º), Lotterer (3º), Buemi (4º) y Lopez (6º), hizo que fuesen sancionados con un Drive-Through, lo que dejaba a Bird segundo, a D'Ambrosio tercero, cuarto a Lotterer y quinto a Buemi, el piloto local de Renault

e.Dams, mientras que Vergne no sólo lograba entrar en los puntos, sino que además, lograba la vuelta rápida, y con ello, un punto extra, hasta que sorprendentemente, Lotterer, su compañero de equipo se la arrebató en la última vuelta. Con su victoria, con 7,5 segundos de ventaja sobre Bird, vienen a demostrar que de no haber sido por los malos resultados en la primera mitad de temporada, en la que tan sólo logró 3 puntos en las cinco primeras carreras, el piloto brasileño, que ya ha dicho matemáticamente adiós a sus opciones de revalidar el título, podría perfectamente haber optado a revalidarlo, como lo demuestra el hecho de que está siendo el piloto que más puntos ha logrado en la segunda mitad con cuatro segundos puestos y una victoria. Vergne, con 163 puntos y Bird, con 140 puntos se disputarán el Mundial en la doble cita de Nueva York, E-Prix en el que ya el año pasado, el piloto británico de DS Virgin logró la victoria en las dos carreras, mientras que di Grassi, con 101 puntos llega tercero. En el apartado de equipos, el título también está en juego entre Techeetah con 219 puntos, Audi Sport con 186 puntos y DS Virgin con 157 puntos. Si Audi y di Grassi son la cara de la segunda mitad la temporada, la cruz lo son Rosenqvist y Mahindra que han visto como han pasado de liderar el Mundial a ser quinto con 86 puntos, mientras que Mahindra es cuarto con 116 puntos.



WEC 24 Horas de Le Mans; Toyota gana sin sorpresas



Este año no hubo sorpresas ni grandes duelos que decidiesen la carrera a última hora y se cumplieron los pronósticos: Toyota, después de veinte intentos, logró la victoria con el Toyota TS050 HYBRID nº 8 de Buemi, Nakajima y Alonso, mientras que el otro Toyota TS050 HYBRID pilotado por Conway, Kobayashi y López, acabó segundo a dos vueltas. Con esta victoria, el piloto español es el primer campeón del mundo de F1 en ganar esta prueba desde que lo hiciese Graham Hill en 1972 y se acerca a su objetivo de lograr la Triple Corona. Ya en los entrenamientos, Toyota dejó patente su dominio, colocando a sus dos coches en la primera fila, con el Toyota TS050 HYBRID nº 8 en la pole, gracias al tiempo logrado por Nakajima, casi dos segundos más rápido que el otro Toyota. Desde la salida, los dos Toyota se fueron alternando en la primera posición, con diferencias mínimas entre ambos, dejando claro que, salvo algún incidente o problema mecánico que lo impedía, la victoria sería para Toyota, no en vano, transcurrida la primera hora de carrera, la ventaja con respecto al tercer clasificado era ya de casi minuto y medio, ventaja que acabó siendo de 12 vueltas al acabar la carrera. Esta alternancia en el liderato se rompió a media noche, cuando Buemi no respetó la velocidad máxima en una "slow zone" por lo que fue sancionado con un stop and go de 60 segundos, dejando así al Toyota nº 7 con algo más de dos minutos de ventaja, lo que parecería ya insalvable dado la igualdad entre los dos Toyota. Fue entonces cuando Alonso, en el siguiente relevo, se subió al Toyota nº8 y poco a poco fue reduciendo esa

ventaja hasta dejarla en sólo 45 segundos cuando se bajó del coche, remontada que acabaría rematando Nakajima, adelantando en pista al Toyota nº7 a las 06'30h de la mañana y, partir de ese momento, poco a poco fueron aumentando la ventaja hasta casi dos minutos. Un trompo de "Pechito" López a falta de tres horas y un error de Kobayashi a falta de hora y media, al no entrar a repostar, que le hizo ir muy espacio la siguiente vuelta, a lo que se sumó Stop&Go por exceder el límite de combustible y otro por exceder el límite de vueltas por stint, pusieron fin a una posible remontada del Toyota nº7, que finalmente acabó a dos vueltas de sus compañeros de equipo. En la categoría LMGTE Pro, Porsche, que celebraba su 70º aniversario, tampoco dio opciones a sus rivales y logró un doblete con los 911 RSR nº92 y nº 91, mientras que el Porsche nº 77 del equipo Dempsey-Proton Racing logró la victoria en la categoría GTE-Am. El a priori ganador de la categoría LMP2, el Oreca 07 Gibson nº 26 de Rusinov, Pizzitola y Vergne fue posteriormente descalificado por motivos técnicos, por lo que la victoria fue para el Alpine A470 de Lapierre, Negrao y Thiriet. En cuanto al resto de los españoles, Antonio García (Chevrolet Corvette) fue 4º y Miguel Molina (Ferrari) fue 13º, ambos en LMGTE PRO. En el campeonato, Alonso, Buemi y Nakajima lideran la clasificación con 65 puntos, frente a los 45 de López, Conway y Kobayashi, mientras que Toyota lidera la clasificación de LMP1 con 65 puntos, frente a los 48 de Rebellion Racing. En la categoría LMGR, Porsche es líder con 95 puntos, Ford es segunda con 50 y Ferrari tercera con 45,5 puntos.

WRC Rallye de Italia - Cerdeña, emoción hasta el último tramo



Tras el fulminante despido de Kris Meeke, el supuesto “jefe de filas” de Citroën Racing, Pierre Budar, director del equipo confirmaba en Cerdeña que Citroën Racing continuará en el WRC en 2019 y 2020 pese a los malos resultados del equipo que no termina de brillar y es última en el Mundial. Por otro lado, Ogier llegaba a Italia con ganas de olvidarse de Portugal y de recuperar el liderato y lo hacía ganando el primer tramo, aunque sólo por 0,1 y 0,7 segundos sobre los Hyundai de Mikkelsen y Neuville respectivamente. En la segunda jornada, ya con 8 tramos cronometrados, Mikkelsen se puso primero tras ganar los dos primeros tramos de la jornada y acababa la mañana con 14 segundos de ventaja sobre su compañero Neuville, mientras que Ogier era quinto a 23 segundos del líder. Sin embargo, las cosas cambiaron radicalmente por la tarde, cuando la lluvia favoreció a Ogier, que acabó la jornada primero, con un 18.9 segundos de ventaja sobre Neuville, mientras que Mikkelsen tuvo que abandonar por problemas en su caja de cambios, al igual que Tänak (Toyota) y Suninen (Ford). El sábado, tras los tres primeros

tramos y ya con buen tiempo, Neuville logró reducir la ventaja de Ogier a sólo 4,9 segundos tras la primera pasada por Monte Lerno y a sólo 2,9 en el siguiente tramo, en el que Ogier caló el motor de su Ford Fiesta, pero el francés se repuso en el siguiente tramo y logró aumentar su ventaja a 6,8 segundos a falta de dos tramos en los que Neuville volvió a ser el más rápido dejando la ventaja de Ogier al finalizar la jornada en sólo 3,9 segundos. En la última jornada, Neuville atacó en los dos primeros tramos y ganaba por 0.8 segundos en el primero y por 1.8 segundos el siguiente, dejando la ventaja de Ogier en sólo 1,3 segundos a falta de los dos últimos tramos, que también fueron para el belga, que acabó imponiéndose por sólo 0'7 segundos sobre Ogier, que podía haber sido penalizado o excluido al dejarse su copiloto el carnet de ruta en un control, mientras que Lappi, acabó tercero, logrando así su primer podio en el WRC y el cuarto de Toyota en lo que llevamos de temporada. Con esta victoria, la segunda consecutiva de Neuville, empató con Ogier a número



de victorias, pero de cara a la clasificación, suma 149 puntos, 27 puntos más que Ogier que tiene 122 puntos, mientras que Tanak, sigue tercero con 77 puntos, siete más que su compañero Lappi, que tras este rallye relega al quinto puesto a Dani Sordo con 60 puntos. En el apartado de constructores, Hyundai sigue liderando la clasificación con 212 puntos, M-Sport Ford es segundo con 184 puntos y Toyota es tercero con 161 puntos.