

Motor

EXPERIENCES

Julio 2019



Lamborghini Huracán Sterrato Concept - Alpine A110S - Porsche 718 GT4
BMW M8 Competition - Jaguar XE SV Project 8 Touring,
F1 - FE - WEC - WRC

EDITORIAL

Los inicios de Madrid Central, la medida estrella del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático en materia de movilidad de la anterior Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid no fueron fáciles y parece ser su fin tampoco lo va a ser. Nada más ponerse en marcha, tanto la Comunidad de Madrid como el Grupo Municipal del PP presentaron sendos recursos contencioso-administrativos contra su implantación ante la falta de informes de impacto económico, recursos que fueron desestimados por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Con la llegada a la Alcaldía de Madrid de la nueva Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid y como una de las primeras medidas que anunció que tomaría, puso en marcha una moratoria de multas por acceder a Madrid Central de tres meses, hasta el 30 de septiembre con el fin de llevar a cabo una auditoría en el sistema de multas que ha registrado una altísima tasa de fallos (6.6602 multas de las 8.072 multas impuestas tramitadas del 16 de marzo al 16 de abril han tenido que ser anuladas por fallos en el sistema horario) y de reunirse con todos los colectivos afectados por Madrid Central antes de tomar alguna decisión sobre su futuro. Pues bien, una vez más, Madrid Central ha acabado en los tribunales tras el recurso presentado por Ecologistas en Acción y un juzgado de lo Contencioso administrativo ha suspendido la moratoria de las multas, es decir, que vuelven las multas por entrar indebidamente en Madrid Central alegando que la moratoria podría generar "una evidente emisión de gases contaminantes en la zona de bajas emisiones debido a la entrada de vehículos contaminantes no autorizados", una medida que resulta curiosa pues otro juzgado de Madrid denegó dicha suspensión ante el recurso presentado por la oposición al entender que "no se van a producir daños irreparables por el hecho de mantener en vigor la decisión municipal". Como es lógico, el Ayuntamiento de Madrid ya ha anunciado que presentará las alegaciones oportunas en contra de la suspensión.

Mientras tanto, desde que se anunció la moratoria, partidarios y detractores de Madrid Central se han enfrascado en una guerra de cifras en torno a la contaminación del centro de la capital, tratando de justificar argumentos a favor y en contra de la medida. En este sentido, mientras que según el Ayuntamiento, Madrid Central la calidad del aire ha empeorado pues mientras estuvo vigente, los datos empeoraron en 19 de las 24 estaciones de medición de la calidad del aire; para Ecologistas en Acción, Madrid Central obtuvo los mejores registros de polución en los últimos 10 años. Eso sí, a diferencia de los detractores que se han visto seriamente afectados, con pérdidas económicas millonarias en el caso de los comerciantes (a finales de año se estimaban que eran de entre 40 y 50 millones de euros), éstos no han convocado manifestaciones ni han cortado calles o han llamado a hacer piquetes, como si han hecho los defensores, coartando así la libertad de los ciudadanos de desplazarse libremente por Madrid. En definitiva, está claro que alguna medida se tiene que tomar en Madrid para luchar contra la contaminación, pero conviene recordar que causa el 13% de la contaminación, es decir, que el grueso de la polución proviene, por tanto, de otras fuentes. Madrid Central se montó precipitadamente con muchas lagunas y se ha convertido más en una idea política que en una medida medioambiental. Veremos cómo queda al final y si todos lo aceptan por igual.



CONTENIDO

PRODUCTO

- 05** Lamborghini Huracán Sterrato Concept, el Huracán todoterreno
- 06** Renault Alpine A110S, más ligero y potente
- 08** Porsche 718 spyder y Cayman GT4, ahora con 420 CV
- 09** BMW M8 Competiton Coupé y Cabrio
- 10** Jaguar XE SV Project 8 Touring, un lobo con piel de cordero
- 11** BMW Serie 8 Gran Coupé, la versión berlina de la Serie 8
- 12** SEAT Mii electric, el primer 100% eléctrico de SEAT
- 13** El Renault ZOE, ahora con más autonomía y equipamiento
- 14** “Stronger than time”; feliz 40º aniversario Clase G
- 15** El Peugeot 2008 estrena segunda generación
- 16** El Ford Puma renace convertido en un crossover



TECNOLOGÍA

- 17** Michelin UPTIS, el neumático sin aire



LIFESTYLE

- 18** 24 Horas Ford; cuando la solidaridad es el ganador
- 19** Gulf Store de Madrid, lugar de culto para los amantes del motor
- 19** Tag Heuer rinde homenaje a las 500 Millas de Indianápolis
- 20** Mercedes Trophy Itra
- 20** Arranca la VII edición de “Ford, conduce tu vida”



CLÁSICOS

- 21** XII Concurso Internacional de Elegancia
- 21** IV Jarama Classic- Centenario Eduardo Barreiros



COMPETICIÓN

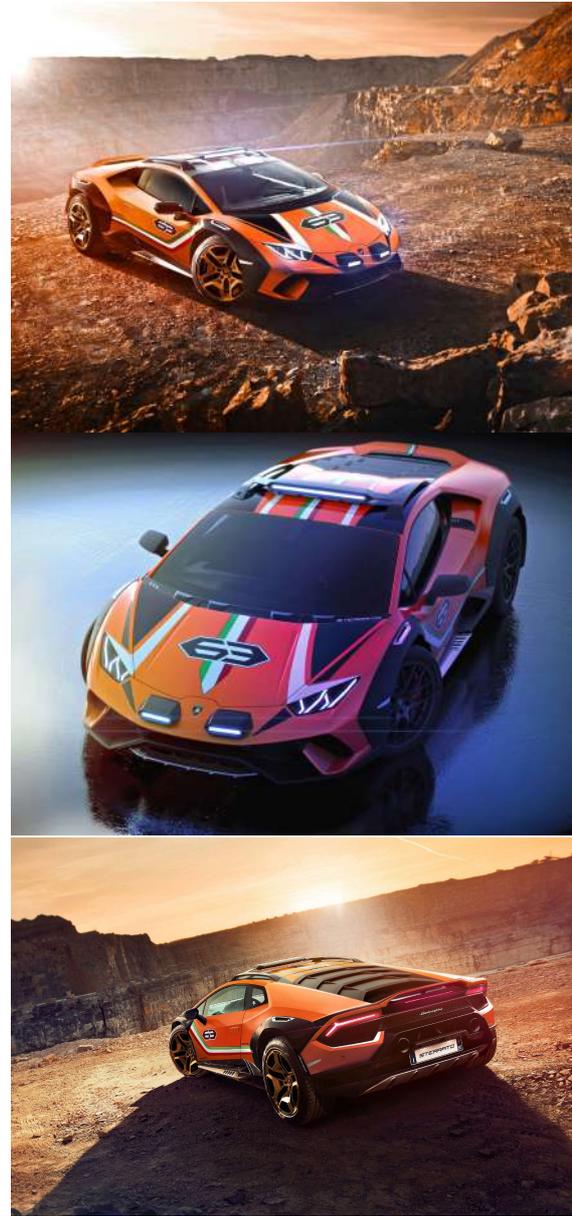
- 22** F1 GP de Canadá; los comisarios de la FIA la lían
- 23** F1 Gp de Francia; gana Hamilton, McLaren se reafirma
- 24** F1 Gp de Austria; locura naranja
- 25** FE ePrix de Berna; todo a favor para que Vergne revalide el título
- 26** WEC 24 Horas de Le Mans; objetivo cumplido
- 27** Colores de leyenda para el Porsche 935
- 28** WRC Rally de Cerdeña; esta vez la suerte estuvo con Sordo



Lamborghini Sterrato Concept, el Huracán todoterreno

En la década de los '70 Lamborghini hizo sus "pinitos" en el mundo de los rallies con los Lamborghini Jarama y Urraco modificados, si bien, hasta el reciente lanzamiento del URUS, era impensable pensar en un Lamborghini fuera del asfalto de los circuitos o de las carreteras. La experiencia adquirida con este modelo le ha servido a la marca italiana para dar rienda suelta su creatividad y tomando como punto de partida el Huracán EVO ha presentado un súper deportivo con capacidad off-road: el Huracán Sterrato Concept. Aunque Lamborghini no ha comunicado sus prestaciones, el Huracán Sterrato Concept está equipado con el mismo motor que su "hermano de calle" un motor de 5,2 litros V10 atmosférico de 640 CV con 600 Nm de par motor, asociado a un cambio automático de doble embrague y siete velocidades. Para dotarle de su capacidad off-road, los ingenieros de Lamborghini han incrementado la altura al suelo 4,7 cm, lo que le ha permitido aumentar un 1% el ángulo de ataque y un 6,5%

el de salida. También han modificado su suspensión y cuenta con unos nuevos pasos de ruedas que incluyen aperturas de ventilación incluidas, han ensanchado las vías 30 milímetros y le han equipado con unas llantas de 20" así como con unos neumáticos especialmente desarrollados para este modelo de mayor perfil. Su tracción a las cuatro ruedas está controlada por el LDVI (Lamborghini Dinamica Veicolo Integrata) que ha sido específicamente calibrada para su conducción off-road, mientras que para proteger sus bajos de las piedras ha sido equipado con unas protecciones de aluminio, además, el paragolpes, las tomas de aire y el protector del motor están fabricados en fibra de carbono y resina. Por último, para dotarle de un aspecto más "racing", le han instalado unas luces LED en el techo y en el capó y en su interior cuenta con una jaula de seguridad de titanio, unos asientos deportivos con cinturones de seguridad de cuatro puntos y unos paneles en el suelo de aluminio.





Renault Alpine A110S, más ligero y potente

Alpine, que regresó al mercado en 2017 con el lanzamiento el A110 Première Edition y al que le siguieron las versiones Pure y Légende, amplía la gama del A100 con el lanzamiento del A110S, una versión aún más deportiva, más ligera y con una carrocería 4mm más baja. A su motor de cuatro cilindros 1.8 litros turboalimentado se le ha aumentado la presión de del turbocompresor a 0,4 bares, aumentando así su potencia 40 Cv hasta los 292 CV, todo ello con par motor de 320 Nm disponible de 2.000 a 6.400 r.p.m. (1400 r.p.m. por encima del motor de 252 CV). Esta nueva potencia, sumado a su nuevo peso de 1114 Kg, le permite tener una relación peso/potencia de 3,8 kg/CV frente a los 4,3 Kg/CV de las otras versiones. La potencia se transmite al eje trasero mediante una caja Getrag de doble embrague de 7 velocidades con levas en el volante. Todo ello permite al A110S acelerar de 0 a 100 Km/h en 4,4 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 250 Km/h y, al igual que todas las versiones del A110, cuenta con tres modos de conducción: Normal, Sport y Track. su carrocería, al igual que el resto de la gama es de aluminio, pero se le ha modificado su chasis para darle un comportamiento más deportivo y preciso. Su suspensión es

un 50% más rígida, sus barras estabilizadoras son más rígidas, además, su altura al suelo se ha rebajado 4mm con el fin de mejorar su centro de gravedad y está equipado con neumáticos Michelin Pilot Sport 4 215/40R18 delante y 245/40R18 detrás). Su electrónica también se ha modificado para que en el modo "Track", el ESC (control electrónico de la estabilidad) se pueda desconectar. Estéticamente, el A110S tiene un aspecto más deportivo que se plasma en la bandera de fibra de carbono de color naranja en los montantes traseros, las letras "Alpine" de cromo negro, las pinzas de freno Brembo de color naranja, en sus llantas "GT Race", así como en el color opcional y exclusivo Gris Thunder con acabado mate. En su interior, las costuras de color naranja sustituyen a las costuras de color azul del resto de la gama, los pedales son de aluminio, sus asientos Sabelt pesan sólo 13,1 Kg y, tanto el techo, como los parasoles, los paneles de las puertas y el volante están recubiertos de "Dinamica", éste último combinado con cuero. Opcionalmente los clientes pueden pedir un techo de fibra de carbono con acabado brillante, que rebaja 1,9 Kg el peso de coche.

AB

AUTOBELLO

2019

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

car REVISTA OFICIAL



Barcelona
13 de Junio
Golf Terramar (Sitges)

Madrid
3 de Julio
La Casa de Mónico

Marbella
7 de Agosto
Villa Padierna Palace Hotel

Bilbao
28 de Septiembre
Torre Loizaga

www.autobello.es +34 660 765 934



Porsche 718 spyder y Cayman GT4, ahora con 420 CV

La familia 718 estrena sus dos variantes tope de gama: el 718 Spyder y el 718 Cayman GT4, que comparten el mismo motor atmosférico de seis cilindros y cuatro litros de nuevo desarrollo basado en la misma familia de propulsores que los motores turbo del actual 911 Carrera, que va asociado a una caja de cambios manual de seis velocidades. Este nuevo motor desarrolla ahora 420 CV, es decir, 35 CV más que el anterior GT4 y 45 CV más que el anterior Spyder, todo ello, con un par máximo de 420 Nm. Ambos modelos superan los 300 Km/h de velocidad máxima y aceleran de 0 a 100 Km/h en 4,4 segundos, prestaciones que justifican su sistema de frenos de alto rendimiento con grandes pinzas fijas monobloque de aluminio y opcionalmente, están disponibles los frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) y, además, como novedad el 718 Spyder viene equipado con neumáticos de altas prestaciones (ultra-high-performance, UHP). Todo ello ha permitido al nuevo 718 Cayman GT4 rodar más de 10 segundos más rápido su tiempo en Nürburgring. Otra de las novedades es que por primera vez, el 718 Spyder utiliza el chasis de alto rendimiento del GT. De serie, vienen equipados con el sistema de amortiguación

Porsche Active Suspension Management (PASM), que baja 30 mm la altura de la carrocería y, con ello, el centro de gravedad, para su uso en circuito. El Porsche Stability Management (PSM) funciona con mayor sensibilidad y precisión, además, se puede desactivar en dos fases y cuenta además con el Porsche Torque Vectoring (PTV) con autoblocante mecánico trasero. Opcionalmente, el GT4 se puede equipar con el paquete Clubsport, que incluye una barra de refuerzo trasera, un extintor de mano y un cinturón de seis puntos para el conductor. Aerodinámicamente, el 718 Cayman GT4 se ha mejorado hasta el punto de que se ha logrado un 50% más de carga aerodinámica sin que el índice de resistencia al viento se haya visto afectado. Esto es gracias a un difusor funcional responsable de un 30% de la carga aerodinámica en el eje trasero y, al alerón trasero fijo, que produce un 20% más de carga aerodinámica en comparación con su antecesor. En cuanto a la versión Spyder, ésta tiene un spoiler trasero que se despliega automáticamente a 120 km/h y gracias al difusor funcional, es el primer modelo de la familia Boxster que genera carga aerodinámica en el eje posterior.



BMW M8 Competiton Coupé y Cabrio

Este otoño llegarán al mercado las versiones más deportivas de la Serie 8 en sus versiones coupé y cabrio. Estas versiones vienen equipadas con el motor más potente hasta la fecha en un modelo de BMW M: un V8 4.4 con la tecnología M TwinPower Turbo 625 CV y un par máximo de 750 Nm, que va asociado a una caja de cambios de ocho velocidades M Steptronic con Drivelogic, que transmite la potencia al asfalto mediante el sistema de tracción total M xDrive. Esto les permite alcanzar una velocidad máxima de 250 Km/h (ampliable a 305 Km/h si se equipan con el paquete opcional M Driver) y acelerar de 0-100 Km/h en 3,2 segundos la versión coupé y en 3,3 segundos la versión cabrio. Es por ello que se les ha equipado con frenos compuestos M con discos de 395mm delante y 380mm detrás, que opcionalmente se pueden sustituir por otros carbonocerámicos, en cuyo caso los delanteros pasan a ser de 400mm. El cambio se maneja con la palanca selectora de nuevo diseño en la consola central o con las levas del volante y mediante el botón Drivelogic integrado en la palanca es posible elegir tres programas: eficiente, deportiva y ultra-dinámica (enfocada a circuitos). Por su parte, el M xDrive da prioridad a la tracción trasera y mediante el menú Setup el conductor puede elegir entre los modos 4WD, 4WD Sport o 2WD (éste último desconectando el control electrónico de estabilidad). Su chasis se ha ajustado con unos soportes más rígidos y con una mayor caída negativa en el eje delantero y de serie, vienen con dirección M Servotronic y con una suspensión adaptativa específica M, que incluye amortiguadores controlados electrónicamente ajustable en tres modos (Comfort, Sport y Sport Plus). El equipamiento de serie incluye el BMW Head-Up Display con un contenido específicamente M, el Driving Assistant, el Parking Assistant y el BMW Live Cockpit Professional (con sistema de navegación y el BMW Intelligent Personal Assistant).

Estéticamente, su aspecto es claramente más deportivo gracias a sus grandes entradas de aire, la parrilla de BMW con las características láminas dobles M y sus faros adaptativos LED, así como por sus aletas ensanchadas con branquias M, sus espejos exteriores aerodinámicamente optimizados y sus llantas M de aleación ligera de 20" con diseño de dobles radios, con neumáticos de altas prestaciones (delanteros: 275/35 R 20, traseros: 285/35 R 20) y por último, por su alerón trasero y su faldón trasero con elementos difusores en color de contraste. Por su parte, su interior cuenta con asientos deportivos tapizados en cuero con la sección central en color de contraste, al igual que los paneles de las puertas, la consola central, la parte inferior del salpicadero y el tapizado interior del techo y cuenta también con elementos de contraste en rojo, tanto en su volante M de cuero como el botón start/stop en el centro de la consola. Su instrumentación es completamente digital mediante una pantalla de alta resolución tras el volante de 12,3" y otra de 10,25" en el centro del salpicadero. Pero sin duda, la principal novedad son sus botones "Setup" y "M Mode", ambos situados en el centro de la consola. El primero ubicado en el centro de la consola facilita un acceso directo a los ajustes del motor, los amortiguadores, la dirección, el sistema M xDrive y el sistema de frenos ubicado en el centro de la consola, facilita un acceso directo a los ajustes del motor, los amortiguadores, la dirección, el sistema M xDrive y el sistema de frenos. El segundo, permite modificar la respuesta de los sistemas de asistencia a la conducción, la información que se muestra en la instrumentación y el Head-Up Display, además, activa los ajustes ROAD, SPORT y el ajuste TRACK, exclusivamente para su uso en circuito.



Jaguar XE SV Project 8 Touring, un lobo con piel de cordero

Tras el lanzamiento hace dos años del Jaguar XE SV Project 8, el modelo más radical de la marca británica que ostenta actualmente récords de vuelta de una berlina de producción en serie en tres continentes, conseguidos en circuitos como Nürburgring Nordschleife, Autódromo de Dubái y Laguna Seca, la división Special Vehicle Operations lanza para coleccionistas el Jaguar XE SV Project 8 Touring, una berlina más enfocada a la carretera que evoca el espíritu de las berlinas de competición de Jaguar como el 'Coombs' Mk II y el 'Broadspeed' XJC. Esta versión es mucho menos radical estéticamente, pues sustituye el alerón trasero de fibra de carbono ajustable del Project 8 por un discreto alerón fijo que se complementa con un splitter frontal fijo para mantener el equilibrio aerodinámico. La especificación Touring se fabricará en el Centro Técnico de Warwickshire únicamente con la configuración de cuatro asientos (opcionalmente el XE SV Project 8 tiene disponible el paquete especial Track Pack que elimina los asientos traseros y sustituye los delanteros por unos de tipo baquet de fibra de carbono) y estará disponible en cuatro acabados de pintura: British Racing Green, Corris Grey Satin, Valencia Orange y Corris Grey Satin y además, las llamativas pegatinas del XE SV Project 8 son opcionales. Esta versión será además la más exclusiva del XE SV Project 8, pues tan sólo se fabricarán 15 unidades en lugar de 300. Este lobo con piel de cordero conserva el motor V8 5.0 sobrealimentado que desarrolla 600 CV con el que acelera de 0 a 100 km/h en 3,7

segundos y alcanza una velocidad máxima limitada de 300 km/h, es decir esta versión es sólo 0,5 segundos más lenta en aceleración y 22 Km/h más lenta en velocidad punta en comparación con la versión XE SV Project 8.





BMW Serie 8 Gran Coupé, la versión berlina de la Serie 8

La Serie 8 de BMW estrena el nuevo Serie 8 Gran Coupé, una berlina de cuatro puertas que en relación a las versiones coupé ha aumentado su tamaño tanto de largo (+231 mm), como de ancho (+30 mm) y de alto (+61mm) y cuya distancia entre ejes es 201mm mayor. Gracias al empleo de materiales ligeros como el aluminio, el magnesio o la resina reforzada con fibra de carbono (CFRP), pese a sus mayores dimensiones, el Serie 8 Gran Coupé sólo es 70 Kg más pesado que las versiones coupé. Estéticamente, no hay cambios en su frontal, si bien, dado que el parabrisas va menos inclinado, la línea de techo es también más alta, ofreciendo así más habitabilidad vertical delante y detrás. La luneta trasera también sigue una línea más ascendente, permitiendo así una abertura más amplia de la boca del maletero. De serie eso sí, viene con faros LED adaptativos que opcionalmente se pueden sustituir por la luz láser BMW con luz adaptativa, mientras que las dobles salidas de escape con contorno trapezoidal se sitúan a ambos lados del faldón trasero. En su interior, gracias a su mayor distancia entre ejes y a la generosa apertura de las puertas, los pasajeros de la fila trasera disfrutan de un espacio para las piernas sin precedentes para un BMW Coupé, y pueden entrar y salir fácilmente. Su configuración es 4+1, es decir, que la plaza trasera central está comprometida por la extensión de la consola central hacia atrás. Sus asientos deportivos cuentan con reposacabezas visualmente integrados en los respaldos, ajuste eléctrico y función de memoria para los del conductor y pasajero delantero. Su maletero equipado con control automático de apertura, tiene una capacidad de 440 litros y los respaldos raseros se abaten en 40:20:40 para una mayor

flexibilidad a la hora de cargarlo. Por último, opcionalmente se puede equipar con un techo panorámico de cristal s de 1,5 metros cuadrados. Para su lanzamiento estará disponible con tres versiones: el M850i xDrive Gran Coupé, equipado con un motor V8 de 530 CV, el BMW 840d xDrive Gran Coupé con un motor seis cilindros de 320 CV y por último, el BMW 840i equipado con el nuevo motor de 6 cilindros de gasolina 340 CV, todos ellos asociados a una caja de cambios Steptronic Sport de ocho velocidades con levas en el volante de serie. Todas las versiones vienen además equipadas con una suspensión adaptativa M con amortiguadores controlados electrónicamente y un sistema de frenos formado por pinzas delanteras fijas con cuatro pistones y pinzas traseras flotantes mono-pistón, si bien, la versión BMW M850i xDrive Gran Coupé equipa frenos aún más potentes M Sport como parte del paquete M Technic Sport, opcional para el resto. El equipamiento de serie en sistemas de asistencia a la conducción se refiere, incluye de serie el Head-Up Display, el Driving Assistant, la advertencia de colisión y peatones con función de frenado en ciudad, la advertencia de salida de carril y de cambio de carril, información del límite de velocidad y la alerta de tráfico cruzado y de colisión trasera. Opcionalmente además, están el control de crucero activo con función Stop & Go, el Driving Assistant Professional y el sistema BMW Night Vision. Por último, en materia de conectividad, trae de serie el BMW Live Cockpit Professional con un sistema de navegación y multimedia, así como una instrumentación enteramente digital con una pantalla de 12,3" y otra central de 10,25", con el nuevo sistema operativo BMW 7.0 y el BMW Intelligent Personal Assistant.



SEAT Mii electric, el primer 100% eléctrico de SEAT

Con el fin de dar respuesta a un sector que apuesta por una movilidad sostenible con el fin de mejorar el medio ambiente, especialmente en áreas urbanas con una alta densidad de población, SEAT inicia su ofensiva eléctrica con el lanzamiento del Mii electric, su primer coche 100% eléctrico que se fabricará en Bratislava (Eslovaquia). Este modelo, que llegará al mercado a finales de 2019, lo hará siendo uno de los vehículos eléctricos más asequibles del mercado y además, estará disponible con una modalidad de suscripción, para adaptarse a las necesidades de los clientes que no quieran adquirir un coche, sino de disfrutarlo por una cómoda tarifa mensual. El SEAT Mii electric servirá también para sentar las bases para la incorporación de nuevos miembros a la familia en un futuro próximo como el SEAT el-Born 100 % eléctrico, y las versiones híbridas enchufables del Tarraco y del León, así como del CUPRA Formentor y el CUPRA León. Dada sus compactas dimensiones (3,55m de largo, 1,64m de ancho, 1,48m de alto y una distancia entre ejes de 2,42m), el Mii electric está concebido para conductores que pasan una gran parte de su tiempo circulando por vías metropolitanas y suburbanas y que valoran la disminución del impacto sin renunciar al placer de conducción. Su motor eléctrico asociado a una transmisión de una sola velocidad desarrolla una potencia de 61 kW (83 CV) y tiene un par motor de 212 Nm, lo que le permite alcanzar una velocidad máxima de 130 Km/h y acelerar de 0 a 50 km/h

en 3,9 segundos, todo ello con una autonomía de 260 Km según ciclo WLTP gracias a su batería de iones de litio de 36,8 kWh. Su recarga al 80% se puede hacer en 4 horas en un punto de carga de corriente alterna con un cargador de 7,2 kW o bien, en una hora con uno de corriente continua de 40 kW, además, SEAT ofrecerá la posibilidad de instalar en una pared el "SEAT Walbox". El Mii electric estará disponible en dos acabados diferentes con cinco paquetes de equipamiento opcional: Garage, Easy Flex, Below Zero, Home Charge y FAST (el único que permite la carga rápida), así como en cinco colores de carrocería: Deep Black, Candy White, Tornado Red, Costa Blue y Tungsten Silver, además, contará con adhesivos específicos en el lateral, el logo "electric" en la parte trasera y llantas de aleación de 16" en color gris Cosmo mate. Su interior cuenta con algunos cambios como por ejemplo, una innovadora moldura decorativa en el salpicadero, luz ambiental, asientos deportivos calefactables, acabado en cuero negro tanto en la palanca de cambios como del freno de mano y volante deportivo. El Mii electric será además el primero modelo de SEAT que incluirá el sistema SEAT CONNECT, una función que permite el acceso y la gestión del Mii electric a través del Smartphone para consultar la ubicación una vez aparcado, el estado de las baterías, las puertas y las luces, así como controlar el aire acondicionado de forma remota.



El Renault ZOE, ahora con más autonomía y equipamiento

Renault actualiza su modelo eléctrico con el lanzamiento de la tercera generación del ZOE, en el coche eléctrico urbano más vendido en Europa y lo hace con un nuevo diseño tanto exterior como interior, más equipamiento en cuanto a conectividad y ayudas a la conducción se refiere y con una nueva batería de 52 kWh con el mismo volumen, lo que se traduce en un 20% más de autonomía, que ahora es de 390 km WLTP, frente a los 150 Km del primer ZOE con batería de 22 kWh lanzado al mercado hace siete años. Estéticamente, el nuevo ZOE no ha cambiado sus medidas (4.084mm de largo, 1.730mm de ancho, 1.562mm de alto y una distancia entre ejes de 2.588mm), pero si cuenta con algunas novedades como un nuevo capó, sus faros delanteros LED al igual que los traseros, su paragolpes delantero de nuevo diseño que da cobijo a las luces antiniebla que tiene un cerco cromado, nuevas llantas de cinco tuercas de 15", 16" ó 17" y por último, el rombo de Renault que viene subrayado por un ribete azul situado en el centro de la calandra y que esconde la toma de recarga y por último, esta disponible en tres colores nuevos (Azul Céladon, Rojo Deseo y Blanco Cuarzo). Es en su interior donde más cambios se aprecian, como por ejemplo, su cuadro de instrumentos digital con una pantalla de 10" a lo que hay que sumar la pantalla multimedia táctil de 9,3" compatible con Apple CarPlay y Android Auto y con los servicios conectados Renault EASY CONNECT. Cuenta también con el "e-shifter", una nueva palanca de velocidades

con mando electrónico, su freno de aparcamiento automático libera la consola central del espacio que ocupa la palanca del freno de mano, sus ocupantes podrán recargar sus smartphones mediante un sistema de recarga por inducción así como con dos tomas USB situadas en la parte trasera y por último, basta pulsar el botón de arranque para ponerlo en marcha gracias a la tarjeta manos libres Renault. En el apartado mecánico Renault propone dos niveles de motorización: el motor de 80 kW (R110) introducido hace un año en la generación anterior, así como una nueva variante de 100 kW (R135), que se estrena en Nuevo ZOE, con 245 Nm de par motor que le permite acelerar de 0-100 Km/h en 7,1 segundos (2,2 segundos menos que el motor R110) y alcanzar una velocidad máxima de 140 Km/h, todo ello con 390 Km WLTP de autonomía. Su batería se carga en 9 horas y 25 minutos si lo hacemos en un punto de carga doméstico de 7 kW, mientras que en uno de 11 kW se logra una autonomía de 125 Km en dos horas y en uno de 22 kW se logra la misma autonomía en una hora. Como novedad, el nuevo ZOE incorpora además el modo B de conducción que activa los frenos cuando el conductor suelta el pedal del acelerador. El nuevo ZOE incorpora además los nuevos sistemas de ayuda a la conducción entre los que destacan el reconocimiento de las señales de tráfico, el aviso de ángulo muerto, la frenada automática de emergencia, la asistencia de mantenimiento del carril o el sistema EASY PARK ASSIST entre otros.



“Stronger than time”; feliz 40º aniversario Clase G

Hace ya 40 años desde que el Mercedes Clase G se convirtió en todo un referente en el segmento todoterreno, además, hace 20 años que sumó a la gama el modelo AMG, añadiendo una dosis extra de prestaciones. Se trata pues del modelo con más años en producción de la historia de los turismos de Mercedes-Benz y además, la precursora de todos los SUV de la marca. Motivo más que suficientes para que Mercedes lo celebre con el lanzamiento de la variante G 400 d de 330 CV con un par motor de 700 Nm, así como con tres modelos especiales “STRONGER THAN TIME” disponibles tanto con la versión G 500 con motor de gasolina de 422 CV, como el nuevo G 400 d y con el AMG G 63 de 585 CV. Exteriormente, las versiones “STRONGER THAN TIME” están equipados con la AMG Line y, por consiguiente, disponen de pasarruedas ensanchados, elementos de diseño AMG en los parachoques y el listón protector externo y pinzas de freno con distintivo Mercedes-Benz, a los que se suma, en el caso del G 500, un sistema de escape deportivo. Además, el conductor tiene entre manos un volante con sección inferior plana. El paquete de acero inoxidable hace que los estribos laterales, la cubierta de la rueda de repuesto, los listones de umbral y la protección del borde de carga destilen una elegancia especial. El paquete Night incluido de serie en el modelo especial se distingue por sus luces oscurecidas y el parabrisas tintado así

como por las pinceladas de color negro obsidiana en los retrovisores, el aro de la rueda de repuesto y los elementos de diseño de los parachoques. Su equipamiento de serie incluye además el paquete de asistencia a la conducción, el tren de rodaje con amortiguación adaptativa regulable, la cámara 360º, los asientos multicontorno activos, el sistema de sonido premium, la iluminación de ambiente con 64 colores o el techo eléctrico corredizo de cristal, entre otros elementos. Coincidiendo con este aniversario tan señalado, los entusiastas de la Clase G están de enhorabuena, pues en breve se va a inaugurar el G-Class Experience Center en el antiguo aeródromo Nittner en Kalsdorf, unos 15 kilómetros al sur de Graz. Este centro ofrece a clientes de todo el mundo la oportunidad de poner a prueba las increíbles capacidades de la Clase G, de mejorar su destreza al volante en terrenos extremadamente accidentados y de experimentar por sí mismos lo que significa la etiqueta de calidad «Schöckl proved». No lejos de allí, en el monte Schöckl cercano a Graz, se encuentra el legendario recorrido de prueba, que en sus 5,6 kilómetros de longitud incluye subidas de hasta un 60%, así como inclinaciones laterales de hasta un 40%, reproduciendo así los retos más extremos que debe superar la Clase G.



El Peugeot 2008 estrena segunda generación

A finales de este año llegará al mercado el nuevo Peugeot 2008, modelo que se fabricará en la planta española de Vigo. Esta segunda generación mide 4,30m de largo (ha crecido 14 cm) con una distancia entre ejes de 2,60m y cuenta además con maletero de 434L de capacidad. En el apartado mecánico, estará disponible en tres motores de 1.2 de gasolina (PureTech 100, PureTech 130 y PureTech 155), dos 1.5 diésel (BlueHDi 100 y BlueHDi 130), todos ellos asociados a un cambio manual de seis velocidades, salvo las versiones más potentes de gasolina y diésel, que viene con un cambio automático de 8 velocidades con levas en el volante (opcional en la versión gasolina de 130 CV). Además y como novedad, la plataforma CMP (Common Modular Platform) sobre la que está construido, permite disponer de una versión eléctrica, el e-2008 de 100 kW (136 CV) y 260 Nm de par motor, cuya batería de 50kWh le otorga una autonomía de 310 Km (según normativa WLTP). Cuenta con dos modos de recuperación de energía en las frenadas disponibles directamente desde la palanca de cambio: Drive ("D"), con recuperación standard para una conducción similar a la de un vehículo de gasolina o Diésel y Brake ("B"), con una recuperación que permite desaceleraciones desde el momento en que se levanta el pie del acelerador. Según versiones, el nuevo 2008 cuenta con 3 modos de conducción (Eco, Normal y Sport) y para llegar aún más lejos, el Grip Control opcional se combina con el control de descenso (HADC) en fuertes pendientes. Estéticamente, cuenta con un nuevo diseño que ofrece un aspecto musculoso y una elevada sensación de seguridad, con un frontal en el que destaca su parrilla vertical y sus luces diurnas LED, sus nuevos colores "Rojo Elixir", "Blue Vertigo" y, el Orange Fusion o, sus pilotos traseros unidos por una banda negra. Las versiones GT Line y GT cuentan además con el techo bicolor en negro Black Diamond y con el pilar C serigrafiado, llantas de 18", doble salida de escape y faros Full LED con firma

luminosa de tres garras. Por su parte, la versión eléctrica se diferencia por su logotipo específico "e" en las aletas delanteras y en el portón trasero, su parrilla del color de la carrocería o, un León dicróico. En su interior, además del techo panorámico practicable (opcional) incorpora el nuevo PEUGEOT i-Cockpit® 3D, un volante compacto, una gran pantalla táctil HD de hasta 10" y una innovadora instrumentación elevada 3D. Además, dispone de muchos huecos en los que guardar objetos y los respaldos de los asientos traseros se pueden abatir. Por último, en el apartado tecnológico incorpora elementos de segmentos superiores en materia de ayudas a la conducción, como el Drive Assist que incluye la ayuda al mantenimiento activo de carril y el regulador de velocidad adaptativo con función Stop & Go combinado con la caja automática EAT8, el Park Assist, la frenada automática de emergencia de última generación, el detector de fatiga del conductor, el cambio automático de luces, el reconocimiento de señales de tráfico o, el control de ángulo muerto. En materia de conectividad, la pantalla central tiene función MirrorScreen compatible con MirrorLink, Apple CarPlay y Android Auto, los smartphones se puede recargar por inducción o mediante 4 tomas USB y el navegador 3D está conectado al TomTom® Traffic.





El Ford Puma renace convertido en un crossover

Ford ha decidido resucitar al Ford Puma, el coupé que se comercializó a finales de la década de los '90, pero lo hace únicamente retomando el nombre dado que el nuevo Puma que llegará al mercado a finales de este año, no tiene nada que ver con el primer modelo, pues llevado por la moda se ha pasado al segmento B de los SUV. Construido sobre la plataforma del nuevo Fiesta, su diseño se caracteriza por su línea de techo baja e inclinada, unos pronunciados pasos de rueda, su pilar A "flotante" y un nuevo frontal, con unos faros en forma de "canoas" situados en alto, mientras que los faros antiniebla LED están integrados en las entradas de aire delantera. En la parte trasera, incorpora un pequeño alerón y un difusor que está integrado en el paragolpes. El cliente podrá además elegir entre 10 colores distintos, así como entre los acabados Titanium, ST-Line y ST-Line X, cada una de ellas con elementos diferenciadores tanto en su exterior como en el interior. En su interior, los asientos delanteros además de ofrecer un masaje lumbar, tienen un diseño que maximiza el espacio libre para las rodillas de los pasajeros de la segunda fila, mientras que el contorno del asiento de la segunda fila ha sido diseñado para mejorar la entrada y salida del vehículo. Cuenta con un panel de instrumentos digital de 12,3" totalmente configurable, así como con un cargador inalámbrico y dos tomas USB para recargar los smartphones que se conectan vía Bluetooth al sistema de comunicaciones

y entretenimiento SYNC 3 compatible con Apple CarPlay y Android Auto, mientras que el FordPass Connect permite conectar hasta 10 dispositivos. Una de las ventajas frente a sus rivales está en su capacidad y versatilidad de su maletero, que cuenta además con la tecnología de portón trasero manos libres. Decimos esto por que su maletero no sólo tiene una capacidad de 456L, sino que además, está concebido para satisfacer las necesidades de los clientes en cuanto a espacio para el equipaje y para ello, cuenta con la Ford MegaBox, un espacio de almacenamiento profundo y versátil, capaz de acomodar dos bolsas de golf en posición vertical, ofreciendo así 80 L adicionales de capacidad. En el apartado mecánico, de momento sólo estará disponible con el motor 1.0 de 125 y 155 CV con tecnología Ford EcoBoost Hybrid de 48 voltios y la versión de 125 CV sin el sistema de hibridación ligero. Más adelante está prevista la llegada de un cambio automático con la versión de gasolina de 125 CV sin sistema de hibridación ligero y un motor Diesel de 120 CV asociado también a un cambio de marchas manual. Por último, en el apartado tecnológico, el nuevo Puma incorpora 2 sensores ultrasónicos, tres radares y dos cámaras colocadas por todo el coche para ofrecer el conjunto de tecnologías Ford Co-Pilot360 que mejoran la seguridad, la conducción y el aparcamiento.

Michelin UPTIS, el neumático sin aire

Michelin y General Motors han presentado el MICHELIN UPTIS (Unique Puncture proof Tire System), un prototipo de neumático sin aire y que, por tanto, elimina el riesgo de pinchar en carretera, que se espera empiece a utilizar a partir de 2024. El prototipo UPTIS representa un paso decisivo en la implementación del concepto Vision de Michelin presentado en la cumbre Movin'On de 2017, un concepto que se basa en cuatro pilares de innovación: "Sin aire", "Conectado", "Imprimible en 3D" y "100% sostenible" (realizado con materiales totalmente renovables o de origen biológico). EL UPTIS introduce mejoras revolucionarias en la arquitectura y en los materiales compuestos que le permiten soportar tanto el peso como la velocidad de un vehículo. Estas innovaciones se combinan para eliminar el aire a presión y soportar la carga del vehículo. Además, suponen un importante ahorro medioambiental:

cada año se desechan unos 200 millones de neumáticos en todo el mundo debido a pinchazos y daños causados por peligros en la carretera o por un desgaste irregular como consecuencia de una presión inadecuada. Otra de sus ventajas es que los vehículos y las flotas del mañana (coches autónomos, eléctricos, compartidos o de otro tipo) equipados con UPTIS no necesitarán ningún mantenimiento relacionado con los neumáticos, lo que optimizará su productividad. Michelin y GM ya están realizando pruebas del prototipo UPTIS en vehículos como el Chevrolet Bolt EV y a finales de este año se iniciarán los ensayos en conducción real, también con una flota de Chevrolet Bolt EV en Michigan, Estados Unidos. Este progreso alcanzado con el prototipo UPTIS demuestra el compromiso conjunto de Michelin y GM para proporcionar soluciones de movilidad más seguras y sostenibles.





24 Horas Ford; cuando la solidaridad es el ganador

Por 16º año consecutivo y dentro de su responsabilidad social corporativa, Ford volvía a organizar las 24 Horas Ford, una prueba de consumo y estrategia de equipo que relaciona de un modo novedoso y divertido el automovilismo con el deporte y la solidaridad, pues con la de este año, Ford España lleva repartidos más de 1,8 millones de euros en proyectos solidarios. En esta ocasión, el coche elegido por Ford para que las 12 ONG's participantes luchasen por los 116.000 € que Ford España repartía en premios fue el Ford Focus ST-Line con cambio automático. Como en las anteriores ediciones, cada ONG participante estuvo representada por algún personaje público que a modo de embajador, presta su imagen de modo totalmente altruista, así como por representantes de los patrocinadores, clientes, periodistas y empleados de Ford España. El orden de la parrilla de salida quedó establecido por la "Carrera Virtual" llevada a cabo en Facebook, resultando ganador y, por tanto, premiado con 1.000€ la ONG APADEMA, Asociación de padres para la promoción y atención al discapacitado intelectual adulto patrocinada por El Mundo. Bajo un ambiente distendido y con la presencia del Vicepresidente del Real Federación Española de Automovilismo, el Presidente-Consejero Delegado de Ford España dio el banderazo de salida a las 17'00h. Por delante, 24 horas de carrera con un máximo de 250 litros de gasolina (la competición "tweets for gas", que finalizó a las 8 de la mañana del sábado premió con 3 litros extra a Aspadir, con 2 litros a Apadema y con 1 litro a la Asociació Nupa) y de 8

neumáticos disponibles por coche con el objetivo de completar el mayor número de vueltas posibles al Jarama para ganar la carrera. Tras la salida y durante las dos primeras horas Fundación Nipace-Autofácil lideró la prueba, pero a partir de la tercera hora, la Asociación Nupa-Autopista se hizo con el liderato y ya no lo soltarían hasta la conclusión, tras completar un total de 538 vueltas, en una carrera en la que llegaron incluso a tener hasta 3 vueltas de ventaja. Gracias a esta victoria, la Asociación Nupa logró los 30.000€ del primer puesto, que ayudaran a 300 niños afectados del fallo intestinal, trasplante multivisceral y nutrición parenteral. Si bien estaba claro quien se llevaría a victoria, no pasó lo mismo con el resto de las posiciones del podio, donde varios coches estuvieron separados luchando por ello, separados por muy poco, dando así emoción en los compases finales de la carrera., que en muchos casos se resolvió por pequeños errores o por lo ajustado de la gasolina disponible. Finalmente y a una vuelta de los ganadores, la Fundación NIPACE-Autofácil se llevó la segunda posición y 20.000€, mientras que ABAQR- coches.net fue tercero, logrando un premio de 10.000€. El resto de las ONG's se llevaron premios de 9.000€ (4º y 5º), 7.000€ para el 6º, 6.000€ para el 7º y 5.000€ hasta el 12º puesto. Pero la acción no estaba sólo en la pista, pues para animar el paddock, Ford tenía organizadas distintas actividades para todas las edades que ayudaran a que las 24 horas fuesen más amenas y a soportar el intenso calor que hizo.

Gulf Store de Madrid, lugar de culto para los amantes del motor



pues en el Centro Comercial Arturo Soria de Madrid y coincidiendo con la pasada edición de las 24 Horas de Le Mans se ha abierto la primera "Gulf Store" en Madrid, que no la primera en España, pues ésta fue la de Port Portals. "El Gulf Store" es un espacio de estética retro, con paredes adornadas con fotografías en blanco y negro de la mítica película protagonizada por Steve McQueen, donde se pueden encontrar todas las prendas y accesorios de la colección GULF Especial Edition.

A lo largo de los años, la competición del motor no sólo ha dejado coches que se han convertido en iconos, también hay "colores" que despiertan grandes pasiones. Uno de estos casos es sin duda el azul y naranja de Gulf, en gran parte, debido a que estuvo decorando dos de los coches más bonitos de la historia de la competición: el Ford GT y el Porsche 917 en las 24 Horas de Le Mans. Por si esto fuese poco, la película "Las 24 Horas de Le Mans" de 1971 protagonizada por Steve McQueen ayudó a agrandar la leyenda de estos colores. Los nostálgicos de aquella época están ahora de enhorabuena,



Tag Heuer rinde homenaje a las 500 Millas de Indianápolis

TAG Heuer rinde homenaje a las 500 Millas de Indianápolis, carrera de las que es Cronometrador Oficial desde 2004, con dos ediciones especiales de sus relojes Carrera y Fórmula 1. El primero de ellos, el TAG Heuer Carrera - Indy 500 Special Edition está disponible con una correa de piel de becerro negra perforada con costuras y forro rojo. El logo de la Indy 500 se encuentra en la subesfera a las 6 y la inscripción "Indy 500" está grabada en rojo en el bisel de cerámica. La esfera negra de este deportivo cronógrafo se completa con contadores blancos, una ventanilla de fecha a las 3 y las inscripciones "Carrera" y "Calibre 16" en blanco, que indican el movimiento mecánico del reloj. Además, este modelo



presenta sutiles toques de rojo tanto en el realce, desde las 12 hasta las 3, como en la aguja del contador del segundero del cronógrafo, así como en el pulsador a las 2. Este reloj se presenta en un estuche especial. Por su parte, el TAG Heuer Formula 1 - Indy 500 Special Edition tanto la inscripción "Indy 500" en rojo, como el escudo de TAG Heuer, destacan con el bisel de aluminio negro. Siguiendo con los llamativos detalles en rojo, el número "60" de la escala de minutos, realza la esfera negra con su deportivo lacado en rojo. La aguja de segundos de este cronógrafo también es roja, al igual que las agujas de los contadores y los números de la escala del realce. El logo de Indy 500 destaca en el contador a las 6.



Mercedes Trophy Grupo Itra

El Mercedes Trophy, que este año celebra su 30ª edición se disputó en su versión española en 15 localidades a lo largo de 27 torneos en los que participaron más de 3.500 jugadores. Uno de ellos fue el organizado por el Grupo Itra, que como viene siendo habitual, se disputó durante dos días en el Real Club de la Herrería de El Escorial, torneo por el que pasaron más de 300 jugadores. Como ya es tradición, durante el recorrido hubo una serie de hoyos especiales, cada uno de ellos, con su correspondiente premio, como TaylorMade, que premió con un sandwedge última generación, la marca Julián Ramos Tabares de Guijuelo, que además de organizar una



degustación de su jamón, premió con una paleta 100% ibérico-bellota, la marca de zapatos ECCO regaló un par de zapatos y el Grupo Itra organizó otro Premio al Drive más largo con motivo de su 50º aniversario y el smart fortwo que regalaba smart por hacer el hoyo en uno este año tampoco se entregó y una vez finalizado el recorrido, los jugadores pudieron brindar con Cava Villa Conchi. Al día siguiente en las instalaciones de Itarsa tuvo lugar la entrega de premios, así como un amplio sorteo de regalos. Los ganadores participarán en la Final Nacional y los afortunados ganadores disputarán la final mundial en Stuttgart (Alemania).

Arranca la VII edición de "Ford, conduce tu vida"



Ford, Conduce tu Vida, el programa de formación en Seguridad Vial y habilidades prácticas de conducción dirigido a jóvenes conductores de entre 18 y 24 años celebra este año su VII edición con 750 participantes. El propósito del programa es que los participantes puedan aprender a afrontar y corregir las principales situaciones de riesgo, que son, además, las que mayor número de accidentes provocan entre los conductores de esta franja de edad. Casi el 50 por ciento de los participantes en la última edición de 'Ford, Conduce tu Vida' en España aseguraron, unos meses después de realizar el curso, haberse encontrado con situaciones en las que lo aprendido en los cursos les había resultado útil. Más del 95 por ciento aseguró que

recomendaría los cursos después participar en ellos. A nivel global, 43 países han participado en este programa desde que su comienzo hace 16 años en Estados Unidos. La edición de Madrid tuvo lugar en Comunidad de Madrid en el recinto ferial del Parque de Alcobendas. Los participantes, guiados por los monitores, pudieron comprobar y practicar habilidades de maniobras, de reacciones con escapatorias ante obstáculos, de enfrentarse a situaciones de falta de agarre de las ruedas. También tuvieron la oportunidad de comprobar el funcionamiento de las nuevas tecnologías desarrolladas para la ayuda a la conducción, recibieron charlas sobre mecánica y sobre la importancia del correcto mantenimiento del vehículo así como de respetar a resto de los vehículos que circulan.



XII Concurso Internacional de Elegancia

A finales de junio, San Lorenzo de El Escorial y su Monasterio recibieron a unos ilustres visitantes con motivo de la XII edición del Concurso internacional de Elegancia organizado por la Asociación Española de Clásicos Deportivos AECD y Care con la colaboración de FEVA (Federación Española de Vehículos Antiguos). Un total de 50 coches, algunos de ellos piezas de gran valor histórico estuvieron expuestos junto a la tapia de El Real Monasterio de San Lorenzo de El Escorial, donde además de ser examinados por un experto jurado, pudieron ser admirados por los sorprendidos turistas a los que se sumaron numerosos aficionados a los coches clásicos que aprovecharon la ocasión para sacar a pasear su "clásico". Mientras tanto y a la espera de saber el veredicto del jurado, los participantes aprovecharon para visitar el Monasterio y para degustar de la cocina típica de la Sierra del Guadarrama. Ya por la noche y en Hotel Victoria y en ambiente distendido, el jurado dio a conocer los ganadores de las diez categorías que optaban a premio: "Best of the Show" (Bugatti 57), "Época" (Hispano Suiza H6C), "Veteranos" (Bugatti 57),



"Clásicos" (Morgan), "PostClásicos" (Lancia Fulvia Sport Zagato), "Deportivos" (Maserati Grand Sport), "Mejor conservado Premio FEVA" (Bentley Brookland), 2º Premio Cochera mejor Mercedes" (Mercedes 560 SEC), "Premio Relojes BRM" (Hispano Suiza H6C) y por último, el "Premio a la adversidad" (Buick).

IV Jarama Classic - Centenario Eduardo Barreiros



En su cuarta edición, el Jarama Classic rindió homenaje al centenario del nacimiento de Eduardo Barreiros, impulsor de la industria automovilística en nuestro país, homenaje que reunió en el Jarama muchos de los modelos salidos de la mítica factoría de Villaverde, tanto industriales como turismos ya los que se pudo ver desfilan por la pista. Dentro del amplio programa de carreras, sin duda las dos carreras del Iberian Historic Endurance fueron las más destacadas por el número y variedad de inscritos que deleitaron a los más de 10.000 espectadores que acudieron al Jarama. Los entrenamientos estuvieron dominados por tres Porsche 911 3.0 RS con los portugueses Miguel Vaz/ Pedro Salvador en la pole, seguidos por los españoles Jorge López y Juan Carlos Zorrilla/Tomás Moreno. Tras haber liderado la primera parte de la carrera, la obligada parada en boxes para el cambio de piloto, la pareja portuguesa fue superada por los dos equipos españoles, con Jorge López en cabeza. Por detrás, en la lucha por la tercera

posición, Carlos Brízido/Joao Pina Cardoso con otro Porsche 911 3.0 RS y Miguel Ferreira/Francisco Carvalho con un Ford Escort RS 1600 adelantaban a sus compatriotas Miguel Vaz/ Pedro Salvador, que se tenía que conformar finalmente con la cuarta posición. En la segunda carrera, los Porsche 911 3.0 RS de Jorge López y de Juan Carlos Zorrilla/Tomás Moreno dominaban la carrera, mientras que el portugués Carlos Barbot (Merlyn MK4) remontaba desde el 12º puesto al 3º. La ventana del cambio de pilotos propició multitud de cambios en las posiciones que no afectó al español Jorge López que lograba su segunda victoria, mientras que los portugueses Carlos Brízido/Joao Pina Cardoso también con un Porsche 911 3.0 RS tras una irregular carrera, remontaron y acabaron segundos y el también portugués Carlos Barbot (Merlyn MK4) tercero. Por su parte, Juan Carlos Zorrilla/Tomás Moreno finalmente sólo pudieron ser quintos.





F1 GP de Canadá; los comisarios de la FIA la lían

El GP de Canada se recordará como el GP de la polémica: para empezar, el sábado sancionaron a Sainz con tres puestos en la parrilla por molestar a Albon en la Q1, pese a que el propio piloto de Toro Rosso manifestó que no lo fue, pero el domingo lograron poner de acuerdo a todo el mundo, incluso a los seguidores de Hamilton y de Mercedes sobre lo injusto de la sanción de 5 segundos a Vettel, que fue nombrado “piloto del día”, algo que seguro no sentara muy bien ni a la FIA ni a los dirigentes de la Liberty. Pese al nuevo motor de Mercedes, Vettel lograba su primera pole de la temporada (la primera desde el GP de Alemania del año pasado) gracias a que el Ferrari era claramente superior en el último sector aunque Hamilton al menos evitaba una primera línea de Ferrari al acabar segundo por delante de Leclerc. Magnussen, Verstappen, Sainz y Ricciardo fueron los protagonistas de los entrenamientos: el primero porque en la Q2 se dio un fuerte golpe en el muro de los campeones a falta de pocos minutos para su conclusión, lo que obligo a detenerla; Verstappen, porque quiso seguir la misma estrategia de neumáticos que Ferrari y Mercedes y cuando salió con el neumático blando, el accidente de Magnussen le impidió mejorar su tiempo y se quedó fuera de a Q3; un decepcionado Sainz acabó 9º debido un error y para colmo, tenía la sanción de 3 puestos que le mandó a la 12ª posición, aunque el accidente de Magnussen le permitió subir un puesto y el australiano porque termina cuarto, su mejor clasificación hasta la fecha. La salida fue limpia y sin incidentes y según fueron transcurriendo las vueltas, Verstappen subía hasta el quinto puesto gracias a sus

neumáticos duros que se estaban mostrando muy competitivos frente a compuesto medio de los cuatro primeros. La ventaja de 4,4 segundos de Vettel sobre Hamilton poco a poco fue desapareciendo hasta estar a menos de un segundo del alemán. Fue entonces cuando llegó el momento clave de la carrera: en la vuelta 48ª, Vettel se salió en la chicane de la curva 4 y al reincorporarse evitaba el muro pero bloqueaba a Hamilton, maniobra que a juicio de los deportivos fue intencionada y decidieron sancionarle con 5 segundos. A partir de ese momento Hamilton se limitó a seguir a Vettel, mientras que Leclerc fue recuperando tiempo con su compañero, lo que hizo incluso peligrar el segundo puesto. Al final, aunque Vettel fue el ganador virtual, la sanción le dejaba detrás de Hamilton por 3,6 segundos, con lo que el británico lograba su 5ª de la temporada (3ª consecutiva) y por sólo un segundo, Leclerc terminaba tercero. Un apagado Bottas, que al menos lograba la vuelta rápida terminaba cuarto, Verstappen 5º, Ricciardo en su mejor carrera esta temporada fue 6º Hulkenberg 7º, Gasly fue 8º, Stroll 9º y Kvjat 10º. Sainz, que tuvo que parar muy pronto (3ª vuelta) para retirar un tear-off que impedía una correcta refrigeración de los frenos, realizó una gran carrera llegando hasta el 9º puesto, pero sus neumáticos duros con 67 vueltas no pudieron ya con el Racing Point de Stroll ni con el Toro Rosso de Kvyat y terminó 11º. En el Mundial Hamilton es primero con 162, Bottas es segundo con 133 puntos, Vettel es tercero con 100 puntos y Sainz con 18 puntos es 7º Mercedes sigue primero con 295 puntos, Ferrari es segundo con 172 puntos y Red Bull es tercero con 124 puntos.



F1 Gp de Francia; gana Hamilton, McLaren se reafirma

Tras lo sucedido en Canadá, en Francia, incomprensiblemente pero previsible, la FIA rechazó las nuevas pruebas aportadas por Ferrari con lo que se confirmaba la segunda posición del piloto alemán en Canadá. En el plano deportivo, el GP de Francia fue un auténtico paseo de Hamilton, que logró su 3ª pole de la temporada y su 4ª victoria consecutiva, todo lo contrario que Bottas, que acabó a 18 segundos de Hamilton y que a punto estuvo de perder la segunda posición con Leclerc. McLaren fue sin duda el gran protagonista de un fin de semana en el que sus dos pilotos brillaron con luz propia, tanto en los entrenamientos como en carrera, confirmándose como el mejor equipo de la “clase media” situando a sus pilotos 5º y 6º en los entrenamientos y 6º y 9º en la carrera. En cuanto a Ferrari, Leclerc fue siempre superior a Vettel, que falló en la Q3 y sólo pudo ser 7º frente al tercer puesto de su compañero y que en la carrera no pudo con el Red Bull de Verstappen y acabó 5º. En la salida, Sainz estuvo muy rápido y no sólo adelantó a Norris, sino que a punto estuvo de hacerlo con Verstappen, pero el holandés finalmente mantuvo la cuarta posición. Mientras que Hamilton iba de vuelta rápida en vuelta rápida, por detrás, comenzaba una guerra psicológica entre Sainz y Norris mediante mensajes por la radio, que culminaron con un intento de undercut del británico sobre Sainz que no tuvo éxito. Esta guerra hizo que llegasen por detrás Ricciardo, Raikkonen, Hulkenberg y Gasly, hasta que problemas hidráulicos en el McLaren de Norris permitió a Sainz distanciarse de su compañero,

beneficiándose además del tapón que hacía su compañero. La superioridad de Hamilton fue tal, que se permitió el lujo de marcar provisionalmente la vuelta rápida en la última vuelta, pese a que sus neumáticos duros llevasen ya 29 vueltas y tuviesen blistering y sólo Vettel, con neumáticos blandos y nuevos se la arrebató en la última vuelta, pero sólo por 0,024 segundos. Los 8 segundos de ventaja de Bottas sobre Leclerc parecían asegurar su segunda posición, pero el finlandés acabó con el Ferrari pegado a su alerón trasero. Lo mejor de la final fue la lucha por el 7º puesto: en la curva 9, Ricciardo adelantaba a Norris, pero no sólo se salía de la pista, sino que además, en su reincorporación hizo que Norris también se saliese, lo que aprovechó Raikkonen para adelantar a los dos. Ricciardo no se dio por vencido y adelantaba al finlandés, eso, si, una vez más por fuera de la pista y cruzaba la meta en 7ª posición, pero fue sancionado con 5 segundos por cada una de las dos maniobras, con lo que finalmente acabó 11. Así pues, la clasificación final fue Hamilton, Bottas y Leclerc en el podio, cuarto Verstappen, quinto Vettel, sexto Sainz, séptimo Raikkonen, octavo Hulkenberg, noveno Norris y décimo Gasly. En el mundial, Hamilton, con 187 puntos, aventaja ya en 36 puntos a Bottas, que es segundo con 151, Vettel es tercero con 111 puntos, Verstappen es cuarto con 100 puntos, Leclerc en quinto con 87 y Sainz, séptimo con 26 puntos, sigue siendo el primero de la “clase media”. En el apartado de constructores, Mercedes suma 338 puntos, Ferrari segundo, tiene 198 puntos, Red Bull es tercero con 137 puntos.



F1 Gp de Austria; locura naranja

El naranja fue sin duda el color de moda en el GP de Austria por un doble motivo: la victoria de Verstappen ante miles de holandeses que llenaban las gradas del Red Bull Ring y una vez más, por los McLaren, con Norris cuarto en los entrenamientos y 6º en la carrera y sobre todo por Sainz, que realizó una de sus mejores carreras en la F1 tras salir desde la 19ª posición por sanción y terminar 8º. Pero además, el GP de Austria nos dejó la primera victoria de Honda desde el GP de Hungría de 2006, fue el 9º GP de la historia de la F1 sin abandonos (el 5º de la era híbrida) y sobre todo, dejó ver el futuro de la F1 con el duelo entre los pilotos con más proyección en la F1: Leclerc y Verstappen. El de Ferrari le ganó la partida al holandés en los entrenamientos, logrando su segunda pole, pero el de Red Bull que falló en la salida, se llevó la victoria no sin polémica tras su adelantamiento con toque incluido en la curva 3 a falta de 2 vueltas para el final. La otra noticia fue sin duda el bajo rendimiento de los Mercedes, que nunca tuvieron un buen ritmo de carrera y la sanción de tres puestos a Hamilton por molestar a Raikkonen en la Q1. El otro protagonista fue Vettel, que no pudo salir a la Q3 por un problema en su Ferrari y que gracias a la sanción de Magnussen salió 9º, además, ya en carrera, un problema en la radio pilló a sus mecánicos desprevenidos cuando realizó su primera parada, lo que le hizo perder unos valiosos segundos que le acabarían costando el podio. Había gran expectación por ver que pasaría entre Leclerc y Verstappen en la salida, pero el holandés falló y cayó hasta el séptimo

puesto. Tras la parada en boxes, Leclerc lideraba la carrera, seguido por Bottas, Vettel, Verstappen y Hamilton. Para delirio de sus seguidores, el holandés sacaba provecho de sus neumáticos más frescos y adelantaba primero a Vettel en la curva 4 y seis vueltas más tarde hacía lo propio con Bottas en la curva 3. Su próximo objeto era Leclerc al que poco a poco le fue recortando la ventaja hasta que a falta de 3 vueltas para el final, lanzó su primer ataque, pero Leclerc con mejor tracción a la salida de la curva, recuperó la posición. En la siguiente vuelta, Verstappen lo volvió a intentar en el mismo sitio, pero en esta ocasión el holandés no dejó espacio a Leclerc y a la salida de la curva hubo contacto (que fue posteriormente considerado como un lance de carrera), dejando al Ferrari sin opciones, con lo que Verstappen se hace con la primera posición. Verstappen lograba así su 6ª victoria en la F1 y la vuelta rápida, Leclerc se quedaba por segunda vez sin su primera victoria y Bottas salvaba por muy poco la 3ª posición. Vettel era cuarto, Hamilton 5º, Norris 6º, Gasly 7º, Sainz 8º, 9º Raikkonen y 10º Giovinazzi que lograba así su primer punto. En la clasificación, Hamilton sigue primero, con 197 puntos, Bottas es segundo con 166 puntos, Verstappen es ahora 3º con 126 puntos, Vettel es 4º con 123 puntos, Leclerc es 5º con 105 puntos y Sainz sigue 7º con 30 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes es líder con 363 puntos, Ferrari es segundo con 228 puntos, Red Bull es tercero con 169 puntos y McLaren es cuarto con 52 puntos (el año pasado sumó 62 puntos en toda la temporada).



FE ePrix de Berna; todo a favor para que Vergne revalide el título

La penúltima cita de la temporada y última de Europa dejó si no sentenciado el Campeonato, si prácticamente, pues Vergne llegaba con sólo 9 puntos de ventaja sobre di Grassi y se va con 32 puntos después de que el brasileño sólo pudiese ser 9º tras unos decepcionantes entrenamientos en los que acabó 19º. La carrera comenzó con polémica, pues la primera curva, una chicane muy estrecha, fue un caos con hasta 8 monoplazas bloqueados después de que Wehrlein golpease por detrás a Günther. Viendo que la carrera no se paraba, los que no se quedaron bloqueados, lograron pasar por la escapatoria (entre ellos, Massa, di Grassi y Da Costa) hasta que finalmente se decidió mostrar la bandera roja y volver a colocar a todos en las posiciones originales de salida ante el enfado de éstos, que alegaban que cuando pasaron por la primera línea de cronometraje, aún no había bandera roja. La segunda salida fue ya sin incidentes y sin cambios de posiciones, con Vergne primero, seguido de Evans, Buemi, Bird, Günther, Abt, Lotterer, Lynn y Massa y con di Grassi remontando hasta el 13º puesto. El abandono de Wehrlein en la curva 8 propició un periodo de FCY de cuatro minutos para retirar el Mahindra. Pese a tener mejor ritmo de carrera, Evans no encontraba hueco para pasar a Vergne, lo que permitió a Buemi y a Bird alcanzarles. Por detrás Lotterer aspiraba a sacar el mayor número de puntos posibles para adelantar a di Grassi que en ese momento era ya 10º y luchar

por el Mundial en Nueva York, así que en cuanto pudo, adelantó a Abt y a Günther y ya sin tráfico por delante, contactó con el cuarteto de cabeza a la espera de un error de los de delante como así sucedió. El piloto alemán presionó a Bird con el Attack Mode hasta que el británico se pasó de frenada abriendo la puerta al alemán, que era ya cuarto. Para dar un poco más de emoción, a falta de dos minutos para la conclusión, la lluvia hizo acto de presencia lo justo como dejar una pista muy delicada con los cuatro primeros pegados, pero pese a los intentos de Evans y de Lotterer, ya no hubo más cambios y Vergne lograba su 3ª victoria de la temporada por sólo 0,160 segundos de ventaja sobre Evans, Buemi era tercero y Lotterer cuarto. Sin embargo una vez acabada la carrera, Lotterer fue sancionado con 22 segundos por ignorar el semáforo de salida de boxes, sanción que le mandaba al 14º puesto y por tanto fuera de los puntos, lo que le deja a 44 puntos de su compañero y líder del Mundial. Bird recuperaba así el 4º puesto, Günther era 5º, Abt 6º, Lynn 7º, Masa 8º, di Grassi 9º y Vandoorne 10º. Tras esta carrera, Vergne es aún más líder con 130 puntos, di Grassi es segundo con 98 puntos, Evans es tercero con 87 y Lotterer es cuarto con 86 puntos. En el apartado de equipos, DS Techeetah es primero con 218 puntos, Audi Sport Abt es segundo con 173 puntos y Envision Virgin Racing es tercero con 150 puntos.



WEC 24 Horas de Le Mans; objetivo cumplido

No hubo sorpresas (al menos para el Toyota TS050 Hybrid): Buemi, Nakajima y Alonso se proclamaron Campeones del Mundo y lo hicieron además ganando por segunda vez en la temporada las 24 Horas de Le Mans, victoria que no enteraba en los planes de Toyota. Con 30 puntos de ventaja al Toyota nº 8 le bastaba con el séptimo puesto para lograr el título, con lo que en esta ocasión “Pechito” López, Conway y Kobayashi tenían el beneplácito de Toyota para lograr la victoria, pero en Toyota son especialistas en finales dramáticos y una vez más, los planes no salieron como estaban previstos, por lo que al acabar la carrera, la felicidad no era completa. Ya en los entrenamientos quedó claro que el Toyota nº 7 era más rápido en recta y que contaba con mejor ritmo a lo largo de los 13,6 Km del circuito de La Sarthe, lo que le permitió lograr la pole con más facilidad de lo esperado (0,411 segundos). Como era de esperar, desde la salida, el Toyota nº7 logró distanciarse sin problemas de sus compañeros de equipo y cedían la primera posición sólo momentáneamente por las paradas en boxes o veían reunir su ventaja sólo por periodos de Safety Car o de Full Course Yellow, además, no fue hasta la madrugada cuando en Toyota se dieron cuenta de que unas de las dos puestas del Toyota nº 8 no cerca bien, lo que recataba a su rendimiento. A falta de cuatro horas para la finalización, Alonso se subía por última vez al Toyota para realizar su último relevo de casi dos horas de duración dejando el coche a Nakajima con algo más de dos minutos de desventaja. La carrera entraba así en la última hora con “Pechito López” a los mandos del Toyota nº7 con la

victoria prácticamente asegurada, pero un pinchazo le obligó a hacer una parada no prevista. Una mala lectura de un sensor indicó que el pinchazo estaba en el neumático delantero derecho en lugar de en el trasero, por lo que cuando el argentino se reincorporó a la pista, el pinchazo le impedía superar los 100 Km/h en una vuelta que se le tuvo que hacer eterna, sobre todo al ver como Nakajima volaba sobre La Sarthe y le pasaba sin problemas antes de finalizar la vuelta después de haber liderado prácticamente 23 horas la carrera. Nakajima, Buemi y Alonso repetían victoria en las 24 horas de Le Mans (la quinta victoria de la temporada) con 17 segundos de ventaja sobre sus compañeros y lograban el Mundial de pilotos con 198 puntos, 41 más que Conway, Kobayashi y López. En la categoría LMGTE, la pole fue para el Aston Martin nº 95, pero la lucha estuvo entre los Porsche 911 RSR, el Ferrari 488 GTE EVO nº 51 y, los Ford GT y el Corvette C7. nº 63 en el que corría el español Antonia García junto con Jan Magnussen, pero un error de éste en las curvas Porsche a falta de algo más de tres horas para la finalización les descartó no ya sólo de la de la victoria, sino también del podio, pues bajaban hasta el octavo puesto, dejando al Ferrari sólo en la primera posición. De esta manera, Pier Guidi/Calado/ Serra lograban la primera victoria de Ferrari desde 2014 y celebraban la primera victoria de la marca lograda en 1949. Pese a terminar novenos, los pilotos oficiales de Porsche Christensen y Estre, ganaban el Campeonato de Pilotos en la categoría GT, mientras que la victoria de Pier Guidi y Calado les permitió acabar segundos.



Colores de leyenda para el Porsche 935

Está claro que una bonita decoración en un coche de carreras no ayuda a que vaya más rápido, pero sí lo hace más bonito y en algunos casos, logran incluso convertirse en auténticos mitos que pasan de generación en generación. Por este motivo, el equipo de diseño de Porsche, junto con Grant Larson, ha desarrollado siete posibles decoraciones para las 77 unidades de la segunda generación del Porsche 935, que nos llevan al pasado rindiendo homenaje a algunas de las decoración más carismáticas del Porsche en la competición. Entre las decoraciones del nuevo Porsche 935 está la que rinde homenaje al legendario Porsche Salzburg Team, que en 1970 consiguió la victoria absoluta en las 24 Horas de Le Mans. Otras muestran numerosos detalles de los equipos privados que compitieron con ese coche, como es el caso de una con el famoso color azul y el logotipo de Gulf que tenía el equipo de John Wyer. Además, se ha recreado el diseño Interscope de Kremer Racing para los circuitos de Indianápolis o Daytona, el característico negro y oro de la antigua asociación con John Player Special o la versión Momo en color rojo, que consiguió sus primeros éxitos en el Giro de Italia en 1979. También se recuerda al Porsche 935 K3 de Kremer Racing y Dick Barbour, así como al patrocinio de la compañía Sachs. Por último, los más entusiastas quedarán extasiados al contemplar el color turquesa en el 935, fruto de la cooperación con el fabricante de calderas Vaillant. Así, Wyer fue sin lugar a dudas uno de los directores de equipo más exitosos del automovilismo. Con el apoyo económico de Gulf Oil, Wyer consiguió la victoria con el Porsche 917 en el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos de 1970 y 1971. Muchos aficionados recuerdan aún aquel llamativo color azul. El piloto Gianpiero Moretti llevó un 935 rojo de Momo Racing a los libros de historia del

automovilismo. Ya fuese en las carreras de Grupo 5, durante los 1.000 Kilómetros de Spa-Francorchamps, en Watkins Glen o en Silverstone, este 935 llamó la atención de todos los espectadores. El modelo 935 más importante que contaba con el patrocinio de Sachs, lucía el dorsal 70. Dick Barbour recibió este modelo del equipo Kremer Racing poco antes del inicio de las 24 Horas de Le Mans. Junto con Brian Redman y John Fitzpatrick, consiguió luchar por la victoria hasta que las fuertes lluvias mandaron al traste todos sus planes. Sin embargo, el patrocinio de Sachs continuó y en 1980, Dick Barbour consiguió la victoria en las 12 Horas de Sebring con otro 935. El equipo privado Kremer buscaba contar con mejoras aerodinámicas en la versión oficial del 935 de 1977. El piloto Bob Wollek logró el triunfo en un bautismo de fuego en el circuito de Nürburgring, lo que le dio al patrocinador principal, el fabricante de sistemas de calefacción Vaillant, una gran visibilidad internacional. El "Infierno Verde" es una descripción adecuada tanto para la legendaria pista como para este 935. Kremer también utilizó la icónica combinación de colores negro y dorado, que nació tras la colaboración con John Player Special. Esta versión del 935 dejó su sello, especialmente en el Grupo 5. En 1970, el mundo quedó sorprendido cuando un pequeño equipo de Austria ganó las 24 Horas de Le Mans. Fue un triunfo del extraordinario coche de competición Porsche 917, que barrió a la competencia e hizo volar a sus pilotos. Ahora, esa decoración roja y blanca se recupera para el nuevo Porsche 935. Bob Garretson y Brian Redman se unieron para competir con un Porsche 935 y ganar las 24 Horas de Daytona de 1981. El elegante diseño negro se mantuvo durante muchos más años de éxitos en competición.



WRC Rally de Cerdeña; esta vez la suerte estuvo con Sordo

La estrategia de Tanak en Portugal de perder tiempo en el Power Stage para no tener que abrir los tramos le estaba dando resultado al estonio, que a falta de del Power Stage contaba con 26,7 segundos de ventaja sobre Sordo, por lo que todo parecía indicar que el estonio iba a lograr su tercera victoria consecutiva en su 100ª participación en el WRC. Sin embargo, todo cambió radicalmente durante el Power Stage de sólo 6,89Km cuando un problema en la dirección de su Toyota Yaris le hizo hacer un trompo con el que perdió más de dos minutos y bajó hasta el quinto puesto de la general. A pesar de ello, Tanak lidera la clasificación del Mundial gracias a que tanto Ogier como Neuville no tuvieron su rally. El español que acabó liderando la prueba el primer día, pero que no pudo con Tanak el sábado, lograba así la segunda de su palmarés en el WRC tras la lograda en Alemania en 2013 después de 164 participaciones en el WRC. Pese a que Ogier se descartaba de luchar por la victoria por el hecho de abrir los tramos, el francés se imponía en el Shakedown y en el primer tramo, pero acabó abandonando en el quinto tramo cuando era noveno tras romper la suspensión de su Citroën al golpear un roca. El español a pesar de que sólo ganó uno de los 8 tramos del viernes se benefició del hecho de salir más retrasado y acabó la jornada como líder con 10,8 segundos de ventaja sobre Suninen, mientras que Tanak acabó tercero. El estonio fue el único de los tres que luchan por el título que se libró de problemas, pues Neuville acabó séptimo después de

equivocarse dos veces en los neumáticos y de cometer un error en uno de los tramos que dañó su radiador. El sábado, la etapa más larga con un total de 142,42 km, Tanak no dio opciones a sus rivales y ganó los cinco tramos de la jornada, con lo que acabó primero con 25,9 segundos de ventaja sobre Sordo y de 42,9 segundos sobre el Ford de Suninen, mientras que Neuville se aprovechó de un pinchazo de Meeke en el último tramo del día y remontó una posición. Con sólo con 41,90 km repartidos en 4 tramos, Tanak mantuvo la diferencia con Sordo hasta que en el Power Stage, los problemas en la dirección del Toyota de Tanak le daba a un incrédulo Sordo la victoria del rally, con 13,7 segundos de ventaja sobre Suninen y de 32,6 segundos sobre el Hyundai de Mikkelsen. Ogier salvaba un nefasto rally logrando el segundo mejor tiempo en el Power Stage con lo que al menos sumaba 4 puntos y Neuville sexto en la general, terminaba tercero y se llevaba 3 puntos extra. La clasificación del Mundial pasa a encabezarla Tanak, con 150 puntos, seguido por Ogier, con 146 puntos y por Neville con 143 puntos. Con esta victoria, Sordo es octavo con 52 puntos. En el Mundial de marcas, Hyundai sigue primero con 242 puntos, Toyota es segundo con 198 puntos, Citroën es tercero con 170 puntos y Ford es cuarto con 152 puntos. El español Solans con un Ford R2 lograba su primera victoria el Mundial Junior después de una emocionante lucha con Rådström, al que ganó por sólo 14,9 segundos, victoria que le sirve para liderar la clasificación del Mundial.