

Motor

EXPERIENCES

Junij 2018



FERRARI SP38 - BRABHAM BT62- ASTON MARTIN DB11 AMR -MERCEDES-AMG GT -
BMW M5 COMPETITION - ROLLS-ROYCE CULLINAN -CITROËN C5 AIRCROSS -
F1 - FE - WRC

EDITORIAL

Hace pocos días, muchos madrileños acudieron ilusionados a la pasada edición del MADRID AUTO, el Salón del Automóvil de Madrid atraídos por las ofertas que ofrecían las marcas, con la intención de adquirir un vehículo nuevo y por tanto menos contaminante. Buenas noticias para las marcas y para el medio ambiente, pero no para Hacienda, que ha visto como debido a la reducción de emisiones de los nuevos coches, recauda un 70% menos de lo que en el 2008 entraron en vigor los tramos impositivos en función de las emisiones de CO₂ y es que, mientras que en 2008 solo un 21,76% de los vehículos matriculados emitían menos de 120 gramos por kilómetro, el umbral hasta el que los usuarios están exentos de pagar esta tasa, en 2018 el 73,9% de automóviles no superan ese nivel. Pero como dice el dicho, “que poco dura la alegría en casa del pobre”, es decir, nosotros y es que, las nuevas exigencias en la medición de emisiones de los vehículos impulsada por Bruselas, podrían dar al traste con la exención fiscal de la que gozan tres de cada cuatro vehículos vendidos en la actualidad. Si usted es uno de los afortunados que va a estrenar coche, desde aquí, no les queremos quitar esa ilusión (sólo le recordamos que nada más matricularse, se depreciará un 20%), pero últimamente están ocurriendo una serie de hechos, que sin duda contribuyen por si solos a hacerlo. Para empezar y debido la fuerte subida del precio del petróleo, desde comienzos del 2018, la gasolina se ha encarecido un 3,5% y el gasóleo un 3,8%, alcanzando así máximos históricos desde hace cuatro años. Por otro lado, aparcar en Madrid en zona SER es ahora aun poco más caro si se paga mediante las App (el año pasado el Ayuntamiento recaudó 83 millones por los parquímetros, de los cuales, 32 fueron a través de las “app”) y no porque el Ayuntamiento haya subido tarifas, sino porque las aplicaciones que permiten pagar el parquímetro en Madrid a través del móvil han empezado cobrar una comisión de un 10% a sus usuarios. Seguimos con malas noticias que viene desde el Ayuntamiento de Madrid, que sigue en su cruzada particular contra el coche particular. Ahora, no se le ha ocurrido otra cosa

que convertir la autovía A-5 en una prolongación del Paseo de Extremadura, a través de una serie de medidas. Las obras, que se llevarán a cabo entre este año y el próximo, convertirían entre los puntos kilométricos 3.000 y 8.500 la A-5 en una calle con una acera con árboles, carriles bus, bicicletas, pasos peatonales, a costa de menos carriles de circulación para coches con baja ocupación, todo ello con el objetivo de controlar la velocidad para “supuestamente” reducir la contaminación ambiental y acústica. Por supuesto, no dicen nada sobre los atascos que se van a formar tanto por las obras como una vez estén terminadas, pues hay que recordar que la A5 es una de las principales vías de acceso a la capital. Pero aquí no acaba la cosa dado que el Ayuntamiento ha presentado un nuevo protocolo anticontaminación, que además de endurecerse adelantando los diferentes escenarios y de ampliar la cobertura geográfica a toda la ciudad, abandona el sistema por matrículas y se apuesta por el etiquetado de la Dirección General de Tráfico, afectando no sólo a aquellos coches que carezcan de dicho distintivo (vehículos matriculados antes del año 2000 o a los diésel anteriores al 2006), que no podrán circular cuando se dé el escenario 2, sino que también, con motivo de un nuevo escenario 4, se limitaría la circulación también a los vehículos con etiqueta B (gasolina anteriores al año 2006 y los diésel anteriores a 2014) tanto en la M-30 como en su interior. Pero, lo dicho, a disfrutar de su coche nuevo!!!



CONTENIDO

PRODUCTO

Ferrari SP38, una única unidad con reminiscencias del pasado
Brabham BT62, el regreso de un nombre mítico
Aston Martin DB11 AMR, la nueva joya de la corona
La familia Mercedes-AMG GT aumenta
BMW M5 Competition, una berlina de 625 CV
Rolls-Royce Cullinan, el concepto Rolls-Royce ahora en nuevos territorios
Porsche Cayenne, también disponible en versión híbrida enchufable
Citroën C5 Aircross, por fin llega a Europa el buque insignia de la marca
Éxito del Madrid Auto, el salón del Automóvil de Madrid

TECNOLOGÍA

Nuevo centro de pruebas para vehículos autónomos de Toyota
Acuerdo de colaboración entre Volvo Cars y Google

EL PERSONAJE

Motor&Sport Institute

LIFESTYLE

ITRA presenta el nuevo Clase A
Tag Heuer presenta el nuevo Monaco Edition Spéciale Gulf
Los pilotos de Red Bull e Iniesta, juntos de la mano de Tag Heuer
MercedesTrophy 2018 del Grupo Itra
Centro Porsche Madrid Norte, una nueva experiencia para los amantes de la marca

CLÁSICOS

El BMW M1 cumple 40 años
Ecclestone compra el McLaren MP4/8 de Senna

DEPORTES

Gp de F1 de España; vuelta a la normalidad
Gp de Mónaco; Ricciardo enseña quien manda en Red Bull.
E-Prix de Berlín; Audi, de nuevo en lo más alto rna
E-Prix de Paris, Vergne héroe local en un caótico final.
WRC Rallye de Argentina, Tanak se estrena con Toyota.
WEC 6 Horas de Spa; autopista hacia Le Mans para Toyota
Porsche 911 GT3 R; la nueva arma de Porsche para los circuitos
24 Horas de Nürburgring; 12ª victoria para Porsche
500 Millas de Indianápolis; primera victoria para Will Power
WRC Rallye de Portugal, Neuville nuevo líder del Mundial



Ferrari SP38, una única unidad con reminiscencias del pasado

Ferrari creó el programa One-Off para desarrollar coches únicos para sus clientes más importantes (como el MSO de McLaren). Ahora, con motivo de la última edición del Concurso de Elegancia de Villa d'Este que ha tenido lugar el aso mes, Ferrari presentó su última creación, el Ferrari SP38, modelo que además ganó en la categoría de Concept Cars y prototipos. Para la creación de esta unidad única, Ferrari Design Centre tomó como punto de partida el Ferrari 488 GTB, modelo del que comparte tanto el chasis como el tren de rodaje y su motor V8 biturbo de 3.9 litros de 670 CV. Su carrocería completamente nueva, está terminada en un rojo metálico de tres capas y en ciertos aspectos está inspirada en el mítico Ferrari F40, como son su cubierta de motor, que

en lugar de ser transparente, tres listones que no dejan ver su motor se encargan de evacuar el calor del motor o, su alerón trasero, más discreto que el gran alerón del F40 y que además, va integrado de una sola pieza en la parte trasera y que se combina con el difusor aerodinámico inferior. Frontalmente, el SP38 se distingue del 488 GTB por su morro afilado, sus faros, que han sido diseñados para ser lo más delgados posible, mientras que las luces diurnas han sido ubicadas en el parachoques delantero, lo que nos recuerda también al Ferrari 308 GTB. Aunque Ferrari no ha enseñado su interior, es de suponer que se ha diseñado y personalizado según los gustos de su único y afortunado propietario,

Brabham BT62, el regreso de un nombre mítico

Después de ganar el Campeonato del Mundo de F1 en 1959 y en 1960 al volante del revolucionario Cooper de motor central, Sir Jack Brabham optó por fabricar su propio monoplaza y en 1962 debutó con el BT3. Cuatro años más tarde, con los Brabham BT 19, 20 y 22 se convirtió en el primer y único piloto en ganar el Mundial con un coche de su fabricación, título que el año siguiente lograría su compañero, el también neozelandés Denny Hulme. Aunque se retiró de la competición en 1970, el equipo continuó compitiendo en la F1, logrando dos títulos de pilotos de la mano de Piquet en los años 1981 y 1983, pero acabaría desapareciendo en 1992 con el Brabham BT60B. Ahora, con motivo del 70º aniversario del debut de Sir Jack Brabham en la competición y, de la mano de su hijo Jack Brabham, su legado continúa con el BT62 un deportivo concebido para los circuitos, que supone el inicio de un ambicioso programa de desarrollo de productos con el que

la marca aspira a competir en las 24 Horas de Le Mans en un futuro cercano. El BT62 está equipado con un motor V8 atmosférico de 5.4 litros que desarrolla 710 CV con un par motor de 667 Nm, asociado a una caja de cambios secuencial de seis velocidades y tracción trasera. Está calzado con neumáticos slick Michelin (27/65 R18 delante y 31/71 R18 detrás). Fabricado en fibra de carbono, su peso es de sólo 972 Kg, lo que le permite tener una relación peso/potencia de 1,36 kg/CV y gracias a su agresiva aerodinámica, capaz de generar 1.200 Kg de carga aerodinámica. De momento sólo se fabricarán 70 unidades para celebrar el 70º aniversario del comienzo de la carrera deportiva de Sir Jack Brabham, que no estarán al alcance de cualquiera, pues su precio será de un millón de libras esterlinas (113 millones de euros). De estas 70 unidades, las 35 primeras conmemoran las 35 victorias de Sir Jack Brabham en la F1 con una decoración especial.





Aston Martin DB11 AMR, la nueva joya de la corona

Coincidiendo con la inauguración del AMR Performance Centre en Nürburgring, Aston Martin ha presentado el Aston Martin DB 11 AMR., que viene a sumarse al Rapide AMR, el Vantage AMR Pro y el Vulcan AMR, como nuevo miembro de la familia de modelos AMR que, basados en la experiencia de Aston Martin en la competición, son los modelos más deportivos y radicales de la marca británica. Este nuevo modelo a diferencia del DB11 “normal”, estará únicamente equipado con el motor V12 biturbo de 5.2 litros si bien, su potencia ha pasado de los 608 CV de la versión “normal” a los 638 CV, aunque mantiene su par máximo de 700 Nm. Un motor que va asociados a una caja de cambios automática de ocho velocidades que se ha calibrado para poder hacer los cambios más rápidamente. Por todo ello, el nuevo Aston Martin DB11 AMR acelera de 0-100 km/h en 3.7 segundos y alcanza una velocidad máxima de 334 Km/h, todo ello además, con un nuevo sonido gracias a sus nuevos escapes. Además de sus nuevas prestaciones, el DB11 AMR también se diferencia por su estética, tanto exterior como interior. Exteriormente cuenta con una combinación de acabados en fibra de carbono

y detalles en negro brillante y sus grupos ópticos, tanto delanteros como traseros se han oscurecido, mientras que su interior es de cuero monótono y alcántara y en él, además de su volante deportivo de cuero, destaca una llamativa franja central en los asientos de color verde lima. Pero para hacer aún más exclusivo este modelo, Aston Martin va a lanzar el “AMR Signature Edition”, una edición especial, limitada a 100 unidades, cuya carrocería estará pintada en el color Stirling Green con detalles en verde lima y que cuenta con una mayor cantidad de tonos cromados y de fibra de carbono. Su interior está tapizado en cuero “Dark Knight” con costuras en contraste. Opcionalmente, Aston Martin ha diseñado una serie de accesorios para el DB11 AMR como una cubierta del motor en fibra de carbono, salidas de escape, un alerón trasero desplegable, un nuevo volante deportivo de fibra de carbono o, incluso, un juego de maletas adaptadas a las especificaciones del coche. Las primeras entregas están previstas para finales de este verano y su precio es de 174.995£ para la versión “normal” y de 201.995£ (218.595€ en Alemania) para la versión AMR Signature Edition.



La familia Mercedes-AMG GT aumenta



Con motivo del lanzamiento del nuevo AMG GT Coupé 4 puertas que tendrá lugar en septiembre, Mercedes-AMG va a lanzar durante su primer año de comercialización la versión Edition 1, con elementos estéticos específicos, un equipamiento interior aun más exclusivo y que, además, estará disponible en la versión más potente del Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+ Coupé 4 puertas que va equipada con el motor V8 biturbo de 4,0 litros de 639 CV, con el que alcanza una velocidad máxima de 315 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos. Estéticamente, viene equipado con el paquete aerodinámico AMG, que incluye un splitter delantero más grande, reforzando así la actuación del sistema activo AIRPANEL de gestión del flujo de aire, aletines integrados en el faldón delantero, difusor optimizado y alerón trasero con inclinación ajustable mecánicamente, que permite generar 30 kilos adicionales de carga aerodinámica circulando a 300 km/h y con el alerón ajustable extendido al máximo. Por último, sus llantas son de aleación AMG de 21" en forma de estrella, pintadas en negro mate y con un acabado de alto brillo y la carrocería está disponible en diseño gris grafito magno, blanco brillante diamante o gris grafito metálico. Su interior viene con asientos AMG Performance en piel de napa Exclusive en gris/negro magma, detalles de contraste en amarillo y molduras en fibra de carbono mate AMG, molduras en fibra de carbono mate AMG, cinturones de seguridad de color amarillo, umbrales de las puertas con listones AMG iluminados y su volante AMG Performance en microfibra DINAMICA con costuras de contraste y marca de las 12 en punto en amarillo y con botones y levas de cambio AMG en negro cromado.



Aprovechando la llegada del buen tiempo y, por tanto, la época de disfrutar conduciendo a cielo descubierto, Mercedes-AMG lanza al mercado el el AMG GT S Roadster, que se sitúa entre el modelo "básico", el AMG GT Roadster (476 CV) y el tope de gama. el AMG GT C Roadster (557 CV). Equipado con el mismo motor 4.0 litros V8 biturbo que sus "hermanos", cuyos dos turbocompresores están en el interior de la "V", entre las dos bancadas del motor, con lo que además, se consigue un tamaño más pequeño del grupo motriz, una rápida respuesta de los turbos y unas bajas emisiones gracias a la posición cercana del motor a los catalizadores. Este motor 4.0 litros V8 biturbo desarrolla 522 CV y un par máximo de 670 Nm disponible entre las 1.900 y las 5.000 rpm, potencia que se transmite mediante una caja de cambios deportiva AMG SPEEDSHIFT DCT 7G. Dadas sus altas prestaciones (velocidad máxima de 308 Km/h y aceleración de 0 a 100 Km/h en 3,8 segundos), viene equipado de serie con el sistema de frenos AMG high-performance con discos de material compuestos. De serie, está equipado con el sistema de amortiguación adaptativa AMG RIDE CONTROL, que ajusta la suspensión de cada rueda de manera automática y electrónica, adaptándose así a cada situación. Así mismo, mediante el AMG DYNAMIC SELECT, el conductor puede elegir entre cinco modos de conducción: "Comfort" "Sport", "Sport Plus", "RACE" e "Individual". También de serie viene con un diferencial trasero controlado electrónicamente integrado en la compacta caja de cambios, que no sólo mejora la tracción de las ruedas motrices, sino que también aumenta la velocidad máxima de paso por curva.

BMW M5 Competition, una berlina de 625 CV



Acaba de salir a la venta el BMW M5 y BMW presenta ahora el nuevo BMW M5 Competition como parte de su nueva estrategia por la que va a ofrecer las variantes más potentes de sus coches de altas prestaciones como modelos independientes. Esta nueva versión comparte el mismo motor que el BMW M5, un V8 de 4,4 litros con tecnología M TwinPower Turbo, si bien, su potencia se ha incrementado 25 Cv y ahora genera 625 CV con una par máxima de 750 Nm, que se puede disfrutar en un rango más amplio (de 1.800 a 5.800 rpm). Como resultado, el nuevo BMW M5 Competition acelera de 0 a 100 km/h en sólo 3,3 segundos y de 0 a 200 Km/h en 10,8 segundos (0,3 segundos menos que en la versión BMW M5). Fruto de este aumento de prestaciones BMW ha modificado el soporte del motor con unos muelles más rígidos, el eje delantero cuenta con un nuevo soporte de la barra estabilizadora y las caídas de las ruedas se ha aumentado, así mismo, los amortiguadores de los dos ejes son un 10% más rígidos que los del BMW M5 y por último, se ha rebajado 7mm la altura al suelo. Al igual que el BMW M5, esta nueva versión cuenta con un cambio M Steptronic de ocho velocidades con tres modos diferentes, que se activan desde el interruptor Drivelogic en el selector de marchas (eficiente, deportiva o ultradinámica) así como con el sistema

de tracción MxDrive con los modos 4WD, 4WD Sport y el modo de tracción trasera 2WD, que además desactiva el Control Dinámico de Estabilidad (DSC) y cuenta con un sistema de escapes específico, que en función del modo de conducción seleccionado, varía el sonido emitido. Por último, sus llantas de aleación ligera M con diseño de radios en Y en acabado bicolor están calzadas con neumáticos de tamaño mixto (275/35 R20 delante y delantero y 285/35 R20 detrás). Estéticamente, los llamativos detalles del diseño exterior enfatizan la exclusividad del nuevo BMW M5 Competition, así, su pintura Shadow Line de alto brillo de BMW Individual se complementa con el uso del negro brillante para la parrilla envolvente del riñón, la rejilla decorativa de las branquias laterales con la firma de BMW M, el alerón trasero y las cubiertas de los espejos exteriores, mientras que la inscripción "Competition" se añade a la también negra insignia "M5" en la tapa del maletero. En su interior el nuevo BMW M5 Competition se distingue por sus cinturones de seguridad negros con el discreto diseño de las líneas con los colores de BMW M, sus alfombrillas específicas, así como por un gráfico de "M Competition" que aparece en el cuadro de instrumentos cuando se arranca el coche. Esta nueva versión estará disponible a partir de julio.

*“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



Rolls-Royce Cullinan, el concepto Rolls-Royce ahora en nuevos territorios

Lawrence de Arabia ya condujo un Rolls-Royce por el desierto, pero en los 114 años de la historia, la marca nunca había sacado un modelo todo terreno. Ahora, tres años después de su anuncio, Rolls-Royce ha dado a conocer su primer SUV, el Cullinan, cuyo nombre no casualidad, pues Cullinan es el diamante más grande jamás encontrado y que, actualmente es propiedad de la corona británica. Al igual que el nuevo Phantom, el Cullinan está construido con la plataforma "Architecture of Luxury" de aluminio (a pesar de lo cual pesa 2.660 Kg), tiene una batalla de 3.295mm y mide 5.341mm de largo, 2.164mm de ancho y 1.835mm de alto. Este SUV va dirigido a un nuevo cliente más joven y aventurero, el cual podrá elegir entre dos configuraciones en la parte trasera: "Lounge Seat" o "Individual Seat". La primera, tiene capacidad para tres pasajeros y los respaldos se pueden abatir eléctricamente por separado (1/3 y 2/3) o en su totalidad. En cualquier caso, los asientos plegados quedan a mayor altura que el piso del maletero, evitando así que los objetos transportados puedan deslizarse al interior. La segunda variante es sólo para dos pasajeros en la parte trasera, cuyos asientos están separados por una consola central fija que incorpora una nevera y un compartimento para guardar copas. Además, emulando a la época en que el equipaje iba fuera del habitáculo, esta configuración cuenta con un cristal que, además de separar el maletero del habitáculo, mejora el aislamiento acústico y térmico del habitáculo. En ambos

casos, los asientos traseros están más elevados que los delanteros, lo que junto a su techo panorámico, permite a sus ocupantes disfrutar mejor del paisaje. Todas las puertas, incluido el portón del maletero que es de doble apertura, son de accionamiento eléctrico, de las cuales, las traseras se abren en sentido opuesto a las delanteras, lo que sumado a la hecho de que el Cullinan baja su altura 40mm cuando se abren las puertas, la entrada y salida de su habitáculo es más fácil. Tecnológicamente, el Cullinan cuenta con una cámara de visión nocturna, detector de peatones y de animales, cuatro cámaras con visión panorámica, alerta por riesgo de colisión, alerta por cambio involuntario de carril, Head-Up Display, un punto de acceso WiFi y, por supuesto, los últimos sistemas de navegación y entretenimiento de 7x3 de alta definición. Por último, el Cullinan está equipado con un motor twin-turbo V12 de 6,75 litros que desarrolla 570 CV a 5.000 rpm y un par motor de 850 Nm disponible desde las 1.600 rpm, con el que alcanza una velocidad máxima limitada de 250 Km/h, caja de cambios automática de 8 velocidades y con tracción a las cuatro ruedas. En caso de conducir "off-road", su botón "Everywhere", permite seleccionar cuatro programas de tracción (grava, hierba húmeda, nieve y arena) ajustando la gestión del motor, la caja de cambios, y el sistema de tracción, además, su suspensión neumática eleva la carrocería para conseguir una profundidad de vadeo de 540mm.



Porsche Cayenne, también disponible en versión híbrida enchufable

Al nuevo Porsche Cayenne estrenando el año pasado, se le suma ahora la versión Cayenne E-Hybrid, (ya a la venta por 93.309€) E nueva versión está equipada con un motor V6 3.0 de 340 CV (7 CV más que su predecesor) y con un motor eléctrico de 136 CV (un 43% más que su predecesor), una combinación que consigue una potencia total de de 462 CV (340 kW) con un par máximo de 700 Nm disponible justo por encima del ralentí, lo que le permite acelerar de 0 a 100 Km/h en 5,0 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 253 km/h, todo ello, con un consumo medio, según el ciclo de homologación NEDC de 3,4 - 3,2 l/100 km de combustible y de 20,9 - 20,6 kWh/100 km de electricidad. En comparación con el modelo anterior, el nuevo Cayenne E-Hybrid ha mejorado un 30% la capacidad de la batería, que ha pasado de los 10,8 a los 14,1 kWh, así como la autonomía en modo eléctrico disponible en todos los modos de conducción del Paquete Sport Chrono de serie, que ahora es de 44 Km, pudiendo alcanzar los 135 Km/h de velocidad máxima. Su batería se puede cargar en 7,8 horas con una toma de 230 voltios y 10 amperios o en 2,3 horas si se utiliza el cargador de a bordo opcional de 7,2 kilovatios y una toma de 230 voltios con 32 amperios, una carga que puede ser controlada a través del Porsche Communication Management (PCM) y, de forma remota con la aplicación Porsche Connect que permite buscar estaciones de carga y establecerlas como destino en el navegador. Al igual que el resto de la gama, el nuevo Cayenne E-Hybrid dispone de un sistema de tracción integral activo con un embrague multidisco controlado electrónicamente por el Porsche Traction Management (PTM) y de serie incluye el sistema Porsche Active Suspension Management (PASM) y opcionalmente se puede equipar con el sistema eléctrico de estabilización del

balanceo (Porsche Dynamic Chassis Control, PDCC) y una bola de remolque para cargas de hasta 3,5 toneladas. Además, con motivo de su lanzamiento, Porsche ha ampliado su oferta de sistemas de asistencia y elementos opcionales para toda la gama, con varias innovaciones como el head-up display, disponible por primera vez en un Porsche, así como el copiloto digital inteligente Porsche InnoDrive con control de crucero adaptativo, asientos con masaje, parabrisas calefactado, calefacción independiente con control remoto y llantas de aleación ligera de 22”.





Citroën C5 Aircross, por fin llega a Europa el buque insignia de la marca

Tras el lanzamiento del C3 Aircross y del C4 Aircross, Citroën continúa con su ofensiva SUV con la presentación europea (en China ya se han vendido 40.000 unidades) del C5 Aircross, su nuevo buque insignia, que llegará al mercado a finales de este año. Construido sobre la plataforma modular EMP2 de Groupe PSA, el C5 Aircross mide 4.500 mm de largo, 1.840 mm de ancho, 1.670 mm de alto y tiene una distancia al suelo 230 mm. Como parte del programa Citroën Advanced Comfort®, este nuevo SUV destaca por el confort, gracias a sus suspensiones de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos y por sus asientos Advanced Comfort, así como por el aprovechamiento del espacio a bordo, gracias a su modularidad única en el segmento que le proporcionan sus 3 asientos traseros individuales y de la misma anchura, deslizantes, escamoteables e inclinables y por su maletero cuya capacidad varía desde los 580 L, hasta los 720 L. Estéticamente, el C5 Aircross cuenta con una amplia oferta de personalización, con 30 combinaciones exteriores asociando 7 colores de carrocería, una propuesta de techo bitono negro y 3 Packs Color formados por inserciones coloreadas sobre el paragolpes delantero, los Airbump® en la parte baja de las puertas delanteras o bajo las barras del techo, 4 llantas de aleación, así como de 5 ambientes interiores. Su oferta mecánica la componen dos motores de gasolina: el PureTech 130 CV S&S 6v y el PureTech 180 CV S&S EAT8, así como por tres versiones diésel: el BlueHDi 130 CV S&S 6v, el BlueHDi 130 CV S&S EAT8 y el BlueHDi 180 CV S&S EAT8. Además, a finales de 2019, el C5 Aircross será el primer

modelo de Citroën con una variante Plug-In Hybrid PHEV, con una autonomía de 60 km en modo eléctrico puro. De ellos, las versiones de 180 CV vendrán de serie con una caja automática de 8 velocidades y, aunque no habrá una versión con tracción a las cuatro ruedas, el Grip Control con Hill Assist Descent se encargará de reforzar la tracción sea cual sea la superficie para favorecer la marcha sobre terrenos difíciles. En el apartado de ayudas a la conducción, dispone de 20 tecnologías al servicio de la seguridad y del confort, entre ellas, el Active Safety Brake, el Sistema Activo de Control del Ángulo Muerto, el Aviso de Cambio Involuntario de Carril activo, el Regulador de velocidad activo con función STOP & GO, el Reconocimiento ampliado de las señales y recomendaciones de velocidad, Alerta de Riesgo de colisión, Faros inteligentes Smartbeam, Acceso y Arranque Manos Libres, Visión 360, Cámara de Marcha atrás con Top Rear Vision, Park Assist o Freno de estacionamiento eléctrico. Por último, en materia de conectividad, el C5 Aircross cuenta con una pantalla táctil de 8" capacitiva, función Mirror Screen, compatible con Android Auto, Apple CarPlay y MirrorLink, el sistema de navegación conectada 3D de última generación Citroën Connect Nav, Citroën Connect Box con Pack SOS & Asistencia incluidos, recarga por inducción de los smartphones y la ConnectedCAM Citroën, un sistema de cámara integrado en la parte baja del retrovisor interior con la que captar una foto o un vídeo del exterior delantero del vehículo, y después compartir ese contenido por e-mail o en las redes sociales.

Éxito del Madrid Auto, el salón del Automóvil de Madrid

La pasada edición del Madrid Auto, Salón del Automóvil de Madrid contó con 30 marcas de automóviles, entre ellas y como novedad, Tesla. En ella, se pudieron ver por primera vez en España algunos modelos que ya habían sido presentados por las marcas en otros Salones Internacionales y su balance ha sido bastante positivo. Para empezar esta pasada edición cerró sus puertas con una cifra récord de ventas y es que, según una primera estimación, a lo largo de los seis días que duró Madrid Auto, se generaron más de 4.100 ventas, lo que supone un crecimiento del 20% respecto a su pasada edición que contó con un día más de apertura por su coincidencia con la festividad de San Isidro. Otro dato a destacar ha sido la afluencia de 111.298 visitantes, procedentes principalmente de Madrid y de su área de influencia, con una intención de compra cercana al 60%. Este fuerte orientación compradora se ha puesto claramente de manifiesto en el

volumen de compras realizadas en la feria, que ha superado los 692 vehículos/día frente a los 493 de 2016. Por último, hay que subrayar el gran éxito de los boxes de las marcas, en los que se han llevado a cabo 7.918 pruebas, a las que se hay que sumar las otras 2.782 pruebas que se realizaron en la Pista de Demostración de Coches Eléctricos, patrocinada por Iberdrola, y una de las novedades de esta edición, lo que ha permitido a los visitantes conocer los modelos con motorización 100% eléctrica de algunas de las marcas participantes y comprobar las ventajosas beneficios en lo que a ahorro, eficiencia y confort de este tipo de vehículos se refiere. Como complemento al Madrid Auto, también tuvo lugar el Madrid Auto Profesional, orientado a autónomos, pymes, y grandes empresas, que reunió las propuestas y soluciones de primeras marcas y redes de concesionarios especializadas en este segmento, y que recibió 12.242 visitantes.



Nuevo centro de pruebas para vehículos autónomos de Toyota



El Toyota Research Institute (TRI) está construyendo unas instalaciones con una pista cerrada de pruebas para el desarrollo de la tecnología de vehículos automatizados. Esta misma semana se han tramitado los permisos de obras para transformar una parcela de unas 24 hectáreas del Parque de Recursos Técnicos de Michigan (MITRP), en Ottawa Lake, Michigan (EE.UU.). Cuando las nuevas instalaciones estén

operativas el próximo mes de octubre, serán utilizadas en exclusiva por el TRI para reproducir de forma segura situaciones de conducción "límite", es decir, aquellas que son demasiado peligrosas para probarlas en vías públicas. Si bien el terreno es propiedad del MITRP, que lo arrienda, el TRI se encargará del diseño, la construcción y el mantenimiento posterior de las instalaciones. El TRI tendrá acceso al circuito oval y a otros servicios del complejo, propiedad del MITRP y que pone a disposición de todos sus clientes. Estas nuevas instalaciones suponen una expansión del potencial de realización de pruebas en circuito cerrado del TRI, al sumarse a las alianzas con GoMentum Station, en California, y Mcity y el Centro Americano de Movilidad, en Michigan. Las instalaciones del MITRP han acogido pruebas de vehículos desde 1968, cuando fue creado por un importante proveedor de automoción. El parque tecnológico, que ocupa 136 hectáreas, fue vendido a un promotor privado en 2010 y ahora funciona como centro a disposición de fabricantes y proveedores de componentes de vehículos comerciales, vehículos todoterreno y otros automóviles, para la realización de pruebas y el desarrollo de tecnologías avanzadas.

Acuerdo de colaboración entre Volvo Cars y Google

Volvo Cars ha anunciado que está colaborando con Google para incorporar los servicios de control por voz Google Assistant, Google Play Store, Google Maps y otros servicios de Google en su sistema de infoentretenimiento Sensus de la siguiente generación, basado en el sistema operativo Android de Google, por lo que habrá nuevas aplicaciones y actualizaciones de software disponibles en tiempo



real que se instalarán automáticamente, mejorando aún más la forma de interactuar con el automóvil. Los vehículos incorporarán de fábrica diversas aplicaciones y servicios desarrollados por Google y Volvo Cars pero, además, a través de Google Play Store, el usuario tendrá a su alcance miles de aplicaciones optimizadas y adaptadas para los sistemas de infoentretenimiento de los automóviles basados en Android.



El personaje: Motor&Sport Institute

Siempre vinculado al mundo del automovilismo, hace unos años Teo Martín decidió devolver al automovilismo parte de lo que éste le había dado, a través de su gran legado: una impresionante colección de coches de competición a modo de museo. Ahora, Teo Martín ha ido más lejos con la creación del Motor&Sport Institute, una instalación de 12.000m² que oficialmente abrirá las puertas en septiembre. Esta nuevo concepto sin precedentes integrará las principales áreas del automovilismo deportivo y de la ingeniería de automoción, divididos en siete pilares conectados entre sí con los que se ofrece un servicio integral pero, a la vez, con la suficiente autonomía para ser concebidos como áreas o espacios independientes, todo ello, con tecnología punta y equipamiento de última generación. El primero de ellos es la formación académica, pues en sus instalaciones y gracias al acuerdo con la Universidad Francisco de Vitoria, se va a impartir el nuevo Grado de Ingeniería de Sistemas Industriales, así como el ciclo de Formación Profesional de Técnico

Superior en Mecánica de Automoción. Como sede del equipo Teo Martín Motorsport en las tres categorías en las que compete actualmente (karting, F3 y GT3), Motorsport es el segundo pilar del MSI. El tercer pilar son los eSports, con la creación de la eSports Driver Academy y sede del equipo Teo Martín eSports. El cuarto pilar dentro del MSI es el Bio Engineering Center (BEC), un centro de referencia y excelencia dentro del motorsport en lo que al sector clínico deportivo se refiere, con instalaciones de primer nivel internacional al servicio de la mejora del deportista. El quinto pilar será el Parque Tecnológico que estará a disposición de la formación práctica académica y del equipo de competición. El sexto pilar será la Classic Car Collection & Experiences pensado para que las empresas realicen actos en sus instalaciones. La Seguridad Vial será el último de los siete pilares del MSI, en cuya azotea se formará a futuros conductores responsables a través de un programa de seguridad vial con coches a pedales y eléctricos.



ITRA presenta el nuevo Clase A

El Grupo Itra presentó a sus clientes el nuevo Clase A de Mercedes-Benz, en un evento, en el que el protagonista además del coche que se presentaba, fue su nuevo sistema multimedia MBUX (Mercedes-Benz User eXperience), que se puede activar pulsando un botón del volante o diciendo la frase “Hola Mercedes” al estilo de Siri de Apple y Alexa de Amazon. MBUX, no sólo ejerció de maestro de ceremonias,

sino que además interactuó con los invitados a lo largo de toda la noche, dándoles una serie de pistas, en un concurso en el que ganador tendría la posibilidad de disfrutar durante un fin de semana de un Clase A y de por supuesto de MBUX. Desvelado el nombre del ganador, Itra le hizo una entrega simbólica de las llaves del coche, tras lo cual, el famoso Dj Wally Lopez entró en acción con su música para poner punto y final a la presentación.



Tag Heuer presenta el nuevo Monaco Edition Spéciale Gulf



Tag Heuer presentó en la joyería Suarez de Madrid el nuevo Monaco Edition Spéciale Gulf. El Heuer Monaco que se presentó el 3 de marzo de 1969, fue el primer reloj cronógrafo automático cuadrado y hermético de la historia de la relojería suiza, rompiendo totalmente con los códigos estéticos de la relojería tradicional con su gran caja cuadrada de ángulos rectos, su esfera de color azul metálico, su cristal de plexiglás abombado y, sobre todo, su corona situada a la izquierda, pero sobre todo por su núcleo, el famoso Calibre 11, que supuso el primer movimiento de cronógrafo automático comercializado en la historia de la relojería, un reloj que además compartió protagonismo cinematográfico

con Steve McQueen en la película *Le Mans* de 1971. El diseño del Monaco Calibre 11 Edition Spéciale Gulf recupera los colores de esta icónica marca y reúne todos los atributos del Monaco: el tamaño de 39 mm, la corona a la izquierda, la mítica esfera azul petróleo con los dos contadores blancos, la ventanilla de fecha situada en las 6 h, los índices de las horas horizontales diamantados, la inscripción del logotipo *vintage* Heuer, en su interior el calibre 11 cronógrafo automático con fecha y la hermeticidad hasta 100 metros. Para no olvidar su origen ni su legitimidad deportiva, se han añadido una banda azul claro y otra naranja a la esfera. El logotipo Gulf aparece asimismo en las 6 h.

Los pilotos de Red Bull e Iniesta, juntos de la mano de Tag Heuer



El deporte y el automovilismo siempre ha formado parte del ADN de TAG Heuer. Actualmente, la marca relojera suiza es Cronometrador Oficial del equipo Aston Martin Red Bull Racing de Formula1 y aprovechando el GP de España Tag Heuer reunió en un evento a los pilotos de Aston Martin Red Bull Racing, Daniel Ricciardo y Max Verstappen con el capitán del FC Barcelona y amigo de la marca, Andrés Iniesta para disputar un #DontCrackUnderPressure challenge. En el evento, Ricciardo, Verstappen e Iniesta participaron en un pit stop, trabajando juntos como un equipo para cambiar dos

neumáticos lo más rápido posible. A continuación, tuvo lugar una sesión de lanzamiento de faltas con la incomparable ayuda del jugador leyenda Andrés Iniesta. En esta ocasión, fue el turno de Daniel y Max quienes mostraron sus habilidades futbolísticas en una serie de tiros libres, demostrando una vez más que son capaces de enfrentarse a cualquier reto. Así mismo, TAG Heuer aprovechó el evento para rendir su especial homenaje a Andrés Iniesta, embajador de la marca, por sus 22 años de impecable carrera futbolística y, por ello le hizo entrega de un reloj TAG Heuer Heuer 01 grabado, como parte de su nueva etapa deportiva, una vez que Iniesta anunciase su retira del FC Barcelona.



MercedesTrophy 2018 del Grupo Itra

Un año más, el Grupo Itra organizó en el Real Club de la Herrería de El Escorial el torneo golf MercedesTrophy 2018 por el que a lo largo de dos días pasaron casi 300 participantes. Durante el recorrido, además de los ya tradicionales 5 hoyos especiales, los participantes, como novedad, tuvieron la posibilidad de enfrentarse a Carlos Balmaseda, jugador profesional de golf, quien retaba a los participantes a ver si eran capaces de dejar la bola más cerca



del hoyo 7, un par tres. Al día siguiente, en las instalaciones de Itarsa tuvo lugar la entrega de premios además de un amplio sorteo de regalos. Los ganadores de las dos categorías de cada uno de los dos días se clasificaron para disputar la Final Nacional que se tendrá en el PGA Golf de Catalunya en Gerona a finales de junio, en la que se medirán al resto de los ganadores de los torneos locales y cuyos ganadores disputaran la final Mundial en Alemania.



Centro Porsche Madrid Norte, una nueva experiencia para los amantes de la marca



Dentro de la estrategia 2025 de Porsche y tras casi año y medio de obras, el Centro Porsche Madrid Norte acaba de reabrir sus instalaciones, convirtiéndose en referente de cómo deben ser los concesionarios del futuro para la firma de Stuttgart. Un concepto en el que la marca busca atraer, no sólo a clientes, sino también familias y a los amantes de la marca. Para empezar, su zona de exposición de casi 1.800 metros cuadrados, además de integrar la zona de venta y postventa, cuenta con distintas áreas: la zona de exposición como tal, que además de estar ya preparada para las nuevas tecnologías que están transformando el automóvil, a través de la digitalización, la conectividad y la electromovilidad, permite mostrar muchos más vehículos de la gama. También cuenta con una biblioteca repleta de magníficos libros y revistas que nos abren las puertas a la historia de Porsche y sus modelos, una elegante cafetería, un espectacular Scalextric, un espacio

de realidad virtual, una exposición de maquetas compuesta por varios de los modelos que forman parte de la historia de Porsche, que este año celebra su 70º aniversario, una zona digital para los más pequeños, otra dedicada a los accesorios de la marca y por último, otra en la que se puede admirar algún vehículo de época (actualmente hay expuestos procedentes del Museo Porsche un 911 SC Safari, un RS Spyder, y el 928 S4 Cabriolet). Las mejoras afectan igualmente al taller, que dispone de 1.640 metros cuadrados, divididos en una zona de mecánica y otra de carrocería, la única de Madrid válida para reparar cualquier tipo de siniestro. Además, el “nuevo” Centro Porsche Madrid Norte va a ser homologado como Porsche Classic Partner, una certificación que da la marca de Stuttgart a los concesionarios que cuentan con una especialización absoluta en la restauración y reparación de los modelos clásicos de la marca.



El BMW M1 cumple 40 años

Pese a haber estado tan sólo cuatro años en producción (de 1978 a 1981) durante los cuales se fabricaron 456 unidades, el BMW M1 es uno de los coches más emblemáticos de la marca alemana y uno de los deportivos más fascinantes de la década de los '70. Su proyecto surgió en 1976, fruto del acuerdo entre Lamborghini y BMW Motorsport para fabricar un deportivo de calle que pudiese homologarse para competir en circuitos, pero debido a problemas financieros, Lamborghini abandonó el proyecto y BMW tomó el control. Finalmente, dos años más tarde, BMW presentó en la 64ª edición del Salón del Automóvil de París el M1. Su carrocería fue obra del diseñador italiano Giorgio Giugiaro, quien se basó en el BMW Turbo Concept diseñado por Paul Bracq,

presentado en 1972. El resultado fue espectacular, con una estética realmente llamativa con un inconfundible perfil italiano afilado y de sólo 1.140 mm de altura y equipado con un motor central 3.5 de 6 cilindros que desarrollaba 277 CV, con el que superaba los 260 Km/h y aceleraba de 0 a 100 km/h en 5,6 segundos. Diseñado para competir, el M1 de circuitos, BMW creó la serie Procar, una carrera soporte en los Grandes Premios europeos de la F1, en la que corrían los propios pilotos de la F1 con una versión de 490 CV, que más tarde, con el motor turbo homologado para el Grupo 5, alcanzó los 950 CV, aunque el BMW M1 no logró un gran palmarés deportivo. El BMW M1 fue además una singular obra de arte de la mano de Andy Warhol, que llegó a competir en Le Mans en 1979, acabando 6º.



Ecclestone compra el McLaren MP4/8 de Senna

La temporada 1993 era la primera en la que Senna corría en McLaren sin el motor Honda, un binomio que le permitió lograr sus tres títulos mundiales, pues el McLaren MP4/8 estaba equipado con motor Ford. A pesar de estar en inferioridad frente al Williams FW15C con motor Renault de Prost, el brasileño logró cinco victorias, entre ellas, su sexta



en el GP de Mónaco, victoria que logró con el chasis MP4/8-6. Esta unidad ha sido recientemente subastada por Bohmans en Mónaco, fue adquirida por Ecclestone, que pagó 4,2 millones de euros, lejos de los 7,1 millones de euros que se pagó hace una en otra subasta por el Ferrari 2001 de Schumacher. Con ello, este McLaren es uno de los pocos que no están en la sede de McLaren en Woking.



F1 Gp de España; vuelta a la normalidad

Después de los tests de pretemporada, la F1 regresaba a al Circuito de Cataluña, que se recordará más por temas políticos que deportivos por lo aburrido de la carrera dado la superioridad de la Mercedes. El equipo alemán se adaptó mejor que nadie a la nueva y más pequeña banda de rodadura que Pirelli introdujo para este GP (e utilizarán también en los GPs de Francia y Gran Bretaña) y dominaron todas las sesiones de libres, los cronometrados (ha sido la primera vez que copan la primera línea de la parrilla) y la carrera, logrando el primer doblete de la temporada. La nota positiva y emotiva la pusieron Sainz y Alonso (que estrenaba un nuevo y llamativo alerón delantero), a los que por primera vez pudimos ver juntos en la Q3 y que finalmente lograron el 7º y 8º puesto respectivamente. En la salida, Hamilton aguantó sin problemas la primera posición, mientras que Vettel hizo lo único que podía hacer visto el dominio de los Mercedes: adelantar a Bottas, mientras que Grosjean hizo un trompo en la curva 3 y en su reincorporación se llevó por delante a Hulkenberg y a Gasly, lo que le supuso una sanción de 3 puestos en la parrilla de salida del Gp de Mónaco. Tras al reanudación

en la 7ª vuelta, Alonso, que había perdido posiciones en la salida, logró situarse décimo tras un adelantamiento magistral a Ocon a final de recta, mientras que Hamilton poco a poco fue aumentando su ventaja sobre Vettel, que sin un buen ritmo y viendo que Bottas se le iba acercando, optó por parar el primero y montar el compuesto medio en lo que se suponía, iba ser su única parada. Bottas con mayor ritmo optó por parar dos vueltas más tarde, pero una mala parada le impidió salir por delante del piloto alemán. El abandono de Ocon en la 38ª vuelta supuso un periodo de Virtual Safety Car y Ferrari optó por para a Vettel para montar de nuevo el compuesto medio, lo que le costó perder no ya sólo la segunda posición con Bottas, sino también la tercera con Verstappen, quien pese a dañar su alerón delantero al tocarse con Stroll durante el VSC, no tuvo problemas para mantener la tercera posición, lo que dice mucho del bajo rendimiento del Ferrari (Raikkonen ya había abandonado en la 25ª vuelta). Hamilton lograba así su segunda victoria consecutiva de la temporada con 20 segundos sobre Bottas, y Verstappen tercero, lograba su mejor resultado de la

temporada, mientras que Vettel volvía a quedarse fuera del podio, Ricciardo fue quinto, Magnussen sexto, Sainz séptimo, Alonso octavo, Pérez fue noveno y Leclerc décimo, volvía a puntuar para Sauber. En el Mundial, Hamilton con 95 puntos, aumenta su ventaja con respecto a Vettel (78 puntos) y Bottas recupera la tercera posición con 58 puntos. Alonso es 7º con 32 puntos y Sainz 10º con 19 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes pasa a liderar el Mundial con 153 puntos, frente los 126 puntos de Ferrari, Red Bull es tercero con 80 puntos y Renault es cuarto con 41 puntos, uno más que McLaren.



F1 Gp de Mónaco; Ricciardo enseña quien manda en Red Bull

Red Bull celebraba en Mónaco, su 250º GP y lo hacía dominado los libres con una bonita lucha entre sus dos pilotos, en un GP que como recordó Alonso, si no pasa nada, la clasificación supone el 99% de la carrera en Mónaco. Así pues, todo parecía indicar que el equipo iba a lograr un doblete pero Verstappen cometió un error en los FP3 en el mismo sitio que en la Q1 del 2016, dañando el coche, lo que le impidió salir a los cronometrados. Ricciardo en cambio no falló y logró la pole, la primera de la temporada, seguido por Vettel y por Hamilton, en unos entrenamientos en los que por segunda vez consecutiva, tanto Alonso como Sainz pasaron a la Q3, acabando 7º y 8º respectivamente. Tras una salida muy limpia en la que no hubo incidentes ni cambios de paciones, Ricciardo controlada la carrera con tranquilidad hasta que en la 18ª vuelta comunicaba un perdida de potencia por problemas en su MGU-K, lo que le privaba de un 25% de su potencia, por lo que el australiano se vio obligado a usar sólo 6 marchas. Tras la única parada en boxes, en la que los cuatro primeros optaron por cambiar el nuevo compuesto híperbando que debutaba aquí, por el ultrablando, las posiciones no cambiaron (sólo Bottas, Ocon y Gasley optaron por montar el súperblando). Mientras tanto, Hulkenberg y Verstappen que salieron con el compuesto súperblando, alargaron su parada para montar el híperbando en el último tercio de la carrera, lo que les permitió ascender hasta la octava y novena posición respectivamente. Sólo un incidente podía poner algo de emoción en una carrera aburrida, en la

que pese a los problemas de Ricciardo, lograba mantener a Vettel a más de un segundo de ventaja y esto llegó en la 70ª vuelta en la chicane a la salida del túnel, Leclerc sufrió un problema en uno de seis discos de freno y golpeó por detrás al Toro Rosso de Hartley cuando rodaban 11ª y 12ª respectivamente. Este accidente provocó un perdido de Virtual Safety Car, tras el cual, Ricciardo logró aumentar su ventaja sobre Vettel hasta los siete segundos. De esta manera Ricciardo lograba su primera victoria en Mónaco y se quitaba la espina del 2016 cuando perdió por un mala parada en boxes, Vettel era segundo y Hamilton tercero. Raikkonen fue cuarto, Bottas quinto, Ocon sexto, Hartley séptimo, octavo fue Hulkenberg, noveno Verstappen y un enfadado Sainz por la estrategia del equipo, terminó décimo, después eso si de tener que dejar pasar a Hulkeberg por órdenes de equipo y de que Verstappen le adelantase en la chicane rozando la legalidad. Alonso sufrió el primer abandono de la temporada debido a un problema en su caja de cambios cuando era séptimo. En el Mundial, Hamilton mantiene el liderato con 110 puntos, Vettel es segundo con 96 puntos y Ricciardo recupera la tercera posición con 72 puntos. En cuanto a los españoles, no varían sus posiciones y Alonso, pese a no puntuar es 7º con 32 puntos, mientras que Sainz es 10º con 20 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes mantiene el liderato con 178 puntos, Ferrari es segundo con 156 y Red Bull tercero con 107 puntos.



E-Prix de Berlín; Audi, de nuevo en lo más alto

Fin de semana perfecto para Audi en casa y es que, en el E-Prix de Berlín, Audi Sport ABT Schaeffler se ha convertido en el equipo que más puntos ha sumado en un E-Prix, al lograr la pole, la vuelta rápida en carrera y el doblete de sus pilotos, lo que les ha permitido ascender hasta al segunda posición en la clasificación por equipos, mientras que sus pilotos Abt y di Grassi se han situado cuarto y sexto respectivamente. El otro gran beneficiado fue Vergne, que vio como sus dos rivales, Bird y Rosenqvist, no tuvieron un buen E-Prix y aumentó su ventaja al frente de la clasificación al acabar tercero. Además, en el E-Prix de Berlín pudimos ver a Rosberg a los mandos del nuevo Formula E Gen2 y al nuevo Jaguar I-PACE con el que la temporada que viene se correrá el Jaguar I-PACE eTROPHY, además Massa confirmó que participará la próxima temporada con el equipo Venturi Formula E Team. La carrera fue muy fácil para Abt, que partiendo desde la pole, la lideró de principio a fin y sólo se vio amenazado por di Grassi tras la parada en boxes, tras la cual, ambos pilotos de Audi salieron pegados. Fue una amenaza momentánea, pues poco a poco, el alemán se fue distanciando del brasileño y acabó ganando con casi siete segundos de ventaja sobre su compañero, que pese a salir desde la quinta posición, era y a segundo después de doce vueltas. Con las dos primeras posiciones claras, la lucha por la tercera posición entre Vergne y Buemi por un lado y la del noveno puesto entre López, Dillmann, Piquet,

Heidfeld, Rosenqvist y Lotterer, animaron un poco la carrera. En la primera de las ellas, Buemi superó a Vergne en los boxes, pero diez vueltas más tarde, el francés le superó y acabó la carrera con casi dos segundos de ventaja. En la segunda, Piquet, tras superar a Dillmann a falta de dos vueltas para el final, atacó a López a final de recta y ambos se pasaron de frenada, dejando a los dos Mahindra en los puntos. En la última vuelta, Lotterer les adelantó, con lo que terminaba noveno tras salir desde la última posición, dejando a Rosenqvist fuera de los puntos, un Rosenqvist que salía sexto, pero que en la salida se pasó de frenada a final de recta y bajaba hasta el 15º puesto. Tras los Audi de Abt y di Grassi, Vergne completó el podio, Buemi fue cuarto, Turvey quinto, Evans sexto, Bird séptimo, Engel octavo, Lotterer noveno y Heidfeld décimo. En la clasificación, Vergne, con 162 puntos, aumenta nueve puntos su ventaja sobre Bird que tiene 122 y Rosenqvist. que no sumó puntos, con 86 puntos, mantiene la tercera posición con sólo un punto de ventaja sobre Abt. Techeedah con 205 puntos se mantiene como líder en el apartado de equipos, mientras que Audi Sport ABT Schaeffler es ahora segundo con 161 puntos, por delante de DS Virgin Racing que tiene 139 puntos. El próximo E-Prix tendrá lugar en las calles de Zurich, donde por primera vez en 60 años se disputará en un circuito una carrera de coches en Suiza.



WEC 6 Horas de Spa; autopista hacia Le Mans para Toyota

Con todas las miradas puestas en el estreno de Alonso en esta categoría, comenzó la nueva “súper temporada” del WEC, que lo hacía con la única duda de saber cual de los dos Toyota iba a ganar. Si bien el mejor tiempo en los entrenamientos fue para el Toyota nº 7 de Conway, López y Kobayashi (0,379 seg más rápidos que sus compañeros con el Toyota nº 8 y casi dos segundos más rápido que el primer LMP1 “no Toyota”), tras las verificaciones posteriores su tiempo fue anulado por un error administrativo con el flujo de combustible por lo que la pole fue finalmente para el Toyota nº 8 de Buemi, Nakajima y Alonso. La nota negativa del viernes fue el fuerte accidente de Pietro Fittipaldi en Eau Rouge, en el que el piloto brasileño se fracturó las dos piernas. Sin la presión de tener a su lado al Toyota nº7, que tomó a salida desde el pit lane y con una vuelta menos, Buemi, Nakajima y Alonso tuvieron en todo momento la carrera controlada, mientras que sus compañeros comenzaron a remontar posiciones, hasta que llegados al ecuador de la carrera, eran segundos a casi un minuto del otro Toyota. El fuerte accidente sin consecuencias de Isaackyan en el Raidillon cuando era segundo de su categoría a falta de una hora para que acabase la carrera, motivo la tercera salida del Safety Car, lo que redujo la diferencia entre Alonso y Conway a sólo un segundo a falta de media hora, lo que puso un poco de emoción a la carrera y la duda de saber que hubiese sucedido si el Toyota nº 7 no hubiese sido sancionado. Finalmente, el Toyota nº8 con

Alonso al volante lograba la victoria (la primera de Alonso desde el GP de España del 2013 y su primer podio desde el Gp de Hungría del 2014) con 1,4 segundos de ventaja sobre Conway y con dos vueltas de ventaja sobre el tercer clasificado, el Rebellion R13 de Jani, Lotterer y Senna, si bien, posteriormente fueron descalificados debido a que plancha del fondo plano era demasiado delgada, por lo que el tercer puesto fue para sus compañeros Beche, Laurent y Menezes. En la categoría LMP2 la victoria fue para el ORECA 07, mientras que en la categoría LMGTE Pro, el Ford GT nº 67 que logró la pole, sufrió un fuerte accidente en Eau Rouge cuando lideraba la carrera, lo que motivó la segunda salida del Safety Car y la victoria fue para su compañero de equipo, el Ford GT nº 66 tras adelantar en la reanudación del tercer Safety Car al Porsche 911 RSR nº 91 en Eau Rouge. El segundo puesto y a 14 segundos fue para el otro Porsche 911 RSR de fábrica, el nº 92, mientras que el Ferrari 488 GTE EVO nº 71 acabó tercero de la categoría y Aston Martin logró el doblete en la categoría LMGTE AM. En el Mundial, Buemi, Nakajima y Alonso lideran la clasificación con 26 puntos, seguidos por Conway, López y Kobayashi, con 18 puntos y Toyota con 26 puntos lidera el apartado de constructores, seguido por Rebellion con 15 puntos. En la categoría GT, Porsche es líder con 30 puntos y Ford es segundo con 26 puntos. La próxima cita, será Le Mans, que acogerá la primera de las dos carreras que se disputarán esta nueva súper temporada.



Porsche 911 GT3 R; la nueva arma de Porsche para los circuitos



En la pasada edición del Salón del Automóvil de Ginebra, el departamento de competición de Porsche presentó el 911 GT3 RS. Se trata un deportivo de altas prestaciones que está basado en el 911 GT3 con un chasis de competición y con un motor atmosférico de 520 CV, que en abril, estableció un nuevo récord en el circuito alemán de Nürburgring-Nordschleife en la categoría de deportivos homologados para carretera, con un tiempo de 6:56.4 minutos. Ahora y basado en este modelo, Porsche ha presentado el que será su nuevo coche de competición para la temporada 2019: el nuevo 911 GT3 R, que cuenta con mayor potencia, una mejor aerodinámica, mayor ligereza y unas medidas de seguridad adaptadas para la competición. Así, pese a que comparte el mismo motor bóxer de cuatro litros que la versión de calle, la potencia del 911 GT3 R se ha incrementado hasta los 550 CV y, además, comparado con su predecesor, ofrece una mayor facilidad de uso y en un abanico de revoluciones más amplio, así como una mayor eficiencia en el consumo de gasolina. Sus 550 CV de potencia se transfieren a su eje trasero mediante un cambio secuencial de seis velocidades con función del embrague automatizado, que elimina la necesidad de llevar un pedal de embrague, lo que ayuda a ser más rápido en las salidas. Su sistema de frenos también se ha modificado y ahora ofrece una mayor rigidez y un control más preciso del ABS gracias a sus pinzas de freno monobloque de aluminio para competición, combinadas con unos discos estriados y ventilados de 390mm en el eje

delantero, que calza neumáticos Michelin 300/680-18, a las pinzas de cuatro pistones y discos de 370mm y neumáticos 310/710-18 en el eje trasero, así como a su nueva suspensión de doble triángulo. En el apartado aerodinámico, las distintivas salidas de ventilación de las aletas delanteras aumentan la carga aerodinámica en el eje frontal, mientras que su alero trasero de 1.900 mm de ancho y 400 de profundidad, aporta equilibrio aerodinámico. Su carrocería, al igual que el 911 GT3 RS, está fabricada en composite con una mezcla de aluminio y acero, pero su techo, capó delantero y trasero, pasos de rueda, puertas y diversos elementos del interior están fabricados de material composite de fibra de carbono especialmente ligero (CFRP) lo que sumado a sus ventanillas de policarbonato, ha permitido reducir su peso. Su habitáculo, que por primera vez incorpora aire acondicionado con conexión directa con el asiento y el casco del piloto, ha sido rediseñado para que todos los mandos de control estén perfectamente alineados de acuerdo a las necesidades del piloto, cuyo nuevo baquet va ahora atornillado en seis puntos, ofreciendo así una mayor protección, mientras que una pieza situada en la puerta del conductor y hecha a base de fibra de carbono, aluminio y kevlar, con una espuma plástica que absorbe la energía, protegiendo al piloto en un posible impacto lateral. Ya se pueden hacer pedidos del nuevo Porsche 911 GT3 R, que tiene un precio de 459.000 euros más impuestos y cuyas primeras entregas están previstas a partir de diciembre de

24 Horas de Nürburgring; 12ª victoria para Porsche



Porsche, que ya dominó los entrenamientos colocando a tres 911 GT3 R en las tres primeras posiciones, se adjudicó la victoria en la 46ª edición de las 24 horas de Nürburgring, logrando así su primera victoria desde 2011, en una carrera que estuvo marcada por la climatología. Los cerca de 150 participantes tomaron la salida el sábado a las 15:30 horas bajo un sol radiante con el español Dani Juncadella en 7ª posición con un Mercedes-AMG GT3, si bien, el piloto español acabaría abandonando a 12h55 para el final, debido a un accidente cuando estaba luchando por el podio. El Porsche 911 GT3 nº 911 que había logrado la pole y que lideraba la carrera, sufrió un accidente cuando se iba a cumplir la décima hora de carrera y a partir de ese momento la carrera fue un duelo entre el Mercedes-AMG GT3 nº 4 y el

Porsche 911 GT3 R nº 912, que desde el 6º puesto y pese a sufrir un pinchazo, logró remontar y situarse en las primeras posiciones. La niebla en el circuito, provocó que la carrera se parase a tres horas para el final, cuando el Mercedes tenía una ventaja de casi cuatro minutos y medio, debido a una sanción de tres minutos que recibió el Porsche, lo que anuló dicha ventaja. Reanudada la carrera y a falta de 70 minutos para el final, Makowiecki logró adelantar al Mercedes de Christodolou en una maniobra en la que ambos se tocaron en la curva 1, logrando la victoria con 26 segundos de ventaja sobre el Mercedes. De esta forma, Makowiecki/Pilet/Lietz/Tandy del equipo Manthey-Racing daban a Porsche su 12ª victoria en esta prueba, mientras que Mercedes se tuvo que conformar con el segundo y tercer puesto. El español Jordi Gené, que acabó 32º, logró la victoria en la categoría TCR con un SEAT Cupra.



500 Millas de Indianápolis; primera victoria para Will Power



El australiano Will Power del equipo Penske ha logrado su primera victoria en las 500 Millas de Indianápolis y pasa a liderar las IndyCar Series con 243 puntos, dos más que Alexander Rossi, que acabó cuarto después de remontar desde el 32º puesto, en una carrera, en la que hubo 30 cambios de líder y 41 "Cautions Laps". Precisamente, el último

de ellos provocado por Tony Kanaan a 13 vueltas para el final, fue la clave de la carrera. El español Oriol Servià lideraba la carrera, seguido por Stefan Wilson, Jack Harvey y Will Power, pero tras la reanudación a falta de ocho vueltas para el final, los tres le pasaron y, con la gasolina muy justa, tanto él como Wilson y Harvey tuvieron que parar en boxes para repostar. Esto dejó a Power líder de la carrera y sin la necesidad de tener que parar, lo que le permitió lograr la victoria con 3,1 segundos de ventaja sobre Ed Carpenter, que salió desde la pole y Scott Dixon, que salió noveno, fue tercero. La parada final relegó a Jack Harvey, Will Power y a Oriol Servià a los puestos 15, 16º y 17º respectivamente, a más de medio minuto de Power. La piloto Danica Patrick que ponía punto y final a su carrera deportiva, (fue la primera mujer que lideró en las 500 Millas de Indianápolis y la primera que ganó en IndyCar) no tuvo el final deseado y al igual que en Daytona, acabó la carrera antes de lo esperado, debido a un accidente en la 6ª vuelta de las 200 que se completan al Indianapolis Motor Speedway en las 500 Millas de Indianápolis.

WRC Rallye de Portugal, Neuville nuevo líder del Mundial



El WRC pasa el ecuador de su calendario con un nuevo líder, el piloto belga de Hyundai, Neuville que en Portugal logró su segunda victoria de la temporada. Neuville cimentó las bases de su victoria el viernes por la tarde ganado cuatro de los cinco tramos, lo que le permitió acabar la jornada con 17.7 segundos de ventaja sobre el Ford de Evans y de 24,3 segundos sobre Sordo. Tanak y Ogier se vieron obligados a abandonar, el primero por motivos mecánicos cuando lideraba la prueba y Ogier por accidente, cuando era cuarto, con lo que decía adiós a sus opciones de lograr su sexta victoria en esta prueba, en la que además, la Corte Internacional de Apelaciones de la FIA desestimó la apelación que interpuso su equipo por la sanción que recibió en el Power Stage del Rallye de México, sanción que le privó de sumar cuatro puntos extra. El sábado, la etapa más larga del rallye con 154,64 Km repartidos en seis tramos cronometrados, Neuville optó por conservar sus neumáticos para atacar en las dos pasadas por Amarante, que con sus 37,6 Km, era el tramo más largo del rallye. Su estrategia le

funcionó, pues aumentó su ventaja sobre Evans hasta los 39,8 segundos, seguido por Sordo, pero una posterior penalización de 10 segundos por tocar uno de los neumáticos en una de las rotondas de la súper especial de Oporto, relegó al cuarto puesto al piloto español, por detrás del Ford del finlandés Suninen, en una jornada que estuvo marcada por el accidente de Meeke, cuyo Citroën C3 volcó de forma espectacular contra los árboles después de salirse en una curva rápida, accidente del que, tanto Meeke como su copiloto Nagle salieron ilesos. El último día se disputaron 5 tramos más, incluyendo dos pasadas por el clásico de Fafe y su famoso salto, una jornada en la que Lappi salvó el honor de Toyota al ganar el Power Stage y lograr así 5 puntos extra. Neuville finalmente logró la victoria con 40 segundos de ventaja sobre Evans y Suninen tercero, completo el podio. Sordo y Lappi mantuvieron una bonita lucha por el cuarto puesto, que acabó siendo para el piloto español gracias a una posterior penalización de 10 segundos que recibió el piloto de Toyota por el mismo motivo que el piloto español el



sábado. En el Mundial, Neuville, con 119 puntos es el nuevo líder, 19 más que Ogier que sumó su primer cero de la temporada y Tanak, que tampoco sumó puntos, sigue tercero con 72 puntos. Por su parte, Dani Sordo sigue cuarto con 60 puntos. En el apartado de constructores, Hyundai sigue liderando la clasificación con 175 puntos, M-Sport Ford es segundo con 162 puntos y Toyota es tercero con 140 puntos.