

# Motor

EXPERIENCES

Junio 2019



**Ferrari SF90 Stradale - Audi A4 SEAT León ST CUPRA**

**Land Rover Discovery Sport - Audi Q5 55 TSIe quattro**

**F1 - FE - WEC - WRC**



En 1991, el recientemente inaugurado Circuit de Barcelona-Catalunya cogía el testigo a Jerez como sede de GP de España de F1 y, desde entonces durante 29 ediciones consecutivas ha albergado el GP de España. Sin embargo su continuidad en el calendario pelagra, pues este año ha finalizado el contrato en vigor y la temporada que viene, tras 35 años de ausencia, se incorpora al calendario el GP de Holanda que se disputará en el circuito de Zandvoort previsiblemente en mayo. Esto ha hecho saltar todas las alarmas para evitar que el GP de España desaparezca y se está pidiendo un acuerdo entre la Generalitat, el Estado Español y el resto de administraciones para lograr la renovación a toda costa. Sin embargo la situación económica del Circuit no ayuda a ello (7,5 millones de euros de pérdida en 2017), a lo que hay que sumar el resultado de una auditoría sobre la gestión del Circuit que ha detectado en 2017 entre otros aspectos, más de medio millón de euros en complementos retributivos considerados irregulares. A favor tiene, además de sus instalaciones, su situación geográfica, pues no cabe duda de que este GP es muy atractivo para los aficionados europeos (finlandeses y holandeses principalmente), que salvo en los años dorados de Alonso, superaban por goleada a los españoles, sin embargo, la asistencia al Circuit no ha parado de descender, de hecho, en 2019 se alcanzó la cifra más baja de espectadores desde 1999. Motivos no faltan, así, por ejemplo, Sainz no está luchando por el Mundial o por la victoria como si lo hizo en su día Alonso, los precios de las entradas hacen casi imposible que una familia vaya a ver el GP (la grada Carlos Sainz con precios más económicos fue de las pocas que se llenaron en la última edición), unos precios que por cierto son bastante más elevados que para ir a ver el Mundial de MotoGP (en una tribuna como por ejemplo la F de final de recta, la diferencia de precio llega a ser de 300€), por no hablar de los precios de la restauración (3,50€ un refresco pequeño). Si a todo esto le sumamos que el trazado del Circuit no anima a que haya espectáculo

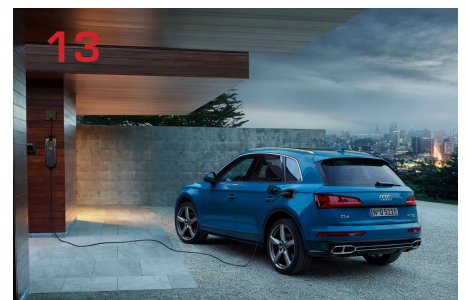
en la pista, pues apaga y vámonos. Por otro lado y lo dice una persona que lo ha vivido en varias ediciones, incluida la de 1991, el GP de España disputado en el Circuit siempre ha estado envuelta en una polémica: la política, que vivió su momento más álgido el año pasado con el enfrentamiento entre los organizadores y la Real Federación Española de Automovilismo por el protagonismo que durante el GP de España tuvo tanto la bandera catalana como Els Segadors, el himno oficial de Cataluña, situación que en un comunicado oficial por parte de la RFEdA decía que estaban fuera de lugar en esa ceremonia y en el que y citamos textualmente decía “el Himno de España o Marcha de Granaderos -que es el único himno oficial de España desde 1770- y no está prevista la interpretación de ningún otro himno, por ello, tanto la mera presencia en la pista de la Bandera Catalana, como la interpretación del Himno de Cataluña, están fuera de lugar en esa Ceremonia”, es más, decía que “espera y desea que este tipo de situaciones no vuelvan a suceder en un evento de nuestro deporte” (situación que por cierto volvió a repetirse este año sin que la RFEdA hiciese algo al respecto). Por el impacto económico que tiene y sobre todo por el prestigio que le da al automovilismo deportivo español y como aficionado a la F1 (en 1991, gracias a mi padre, tuve la suerte de ir a ver en directo el primer GP de España en el Circuit y este año he acudido por tercera vez con mi hijo), espero y deseo que 2019 no hay sido el último GP de España.



## CONTENIDO

### PRODUCTO

- 05** Ferrari SF90 Stradale, el primer Ferrari híbrido enchufable
- 07** El Audi A4, se actualiza e incorpora la tecnología Mild Hybrid
- 08** SEAT León ST CUPRA, el último SEAT con apellido CUPRA
- 09** John Cooper Works Clubman y Countryman, las versiones más potentes de MINI
- 10** El FIAT 500, el coche urbano por excelencia de renueva
- 11** La sexta generación del Opel Corsa se pasa a la electricidad
- 12** Land Rover Discovery Sport, ahora más tecnológico e híbrido
- 13** Audi Q5 55 TSIe quattro, la versión eléctrica del Q5



### TECNOLOGÍA

- 14** 19\_19 Concept Citroën, el placer de viajar cómodamente
- 15** Michelin Track Connect, el neumático conectado al conductor





## LIFESTYLE

- 16** Puesta de largo del 50º aniversario del Tag Heuer Mónaco
- 16** Peugeot Design colabora en el diseño del velero Tofinou 9.7



## CLÁSICOS

- 17** Targa Florio e Indianápolis, doble aniversario para Maserati
- 19** Porsche Classic reedita los manuales de sus clásicos
- 19** Alfa Romeo gana en la 1000 Miglia



## EL PERSONAJE

- 20** Niki Lauda



## COMPETICIÓN

- 21** F1 Gp de España; Ferrari en cada libre
- 22** F1 Gp de Mónaco; Hamilton sabe sufrir
- 23** FE ePrix de Mónaco; a la novena fue la vencedora
- 24** FE ePrix de Berlín; di Grassi se reengancha al título
- 25** 500 Millas de Indianápolis, la triple corona tendrá que esperar
- 26** WEC 6 Horas de Spa; Toyota y Porsche campeones
- 27** WRC Rally de Chile; Tanak vuela a la lucha por el título
- 28** WRC Rally de Portugal; Tanak en racha





## Ferrari SF90

1.000CV, velocidad máxima de 340 Km/h, una relación peso potencia de 1.57 Kg/CV, 390 Kg de carga aerodinámica a 250 Km/h, aceleración de 0-100 km/h en 2,6 segundos y de 0-200km/h en apenas 6,7 segundos, estas son las credenciales del primer vehículo de producción en serie PHEV (vehículo eléctrico híbrido enchufable) de la marca del Cavallino Rampante y del primer automóvil deportivo de Ferrari equipado con 4WD, el el SF90 Stradale, nombre que rinde homenaje al 90º aniversario de la creación de la Scuderia Ferrari. El SF90 Stradale está equipado con un motor turbo V8 de 780 CV (la mayor potencia hasta la fecha de un motor de 8 cilindros de Ferrari) y 800 Nm de par motor, a lo que hay que sumar tres motores eléctricos que generan los 220 CV (162 kW) restantes, de ellos, uno está ubicado entre el motor y la nueva transmisión de doble embrague de 8 velocidades en el eje trasero y los otros dos, en el eje delantero. Una batería de iones de litio de alto rendimiento proporciona energía a los tres motores y garantiza una autonomía de 25 Km en modo completamente eléctrico (eDrive), utilizando solo el eje delantero y una velocidad máxima de 135 km/h. A través del eManettino, un selector adicional montado en el volante, el conductor puede elegir entre cuatro modos diferentes: “eDrive” (100% eléctrico), “Híbrido” (combina las partes térmica y eléctrica), “Performance”(mantiene el motor de combustión interna en funcionamiento) y, por último, “Qualify” (permite que se alcance la máxima potencia). Los ingenieros de Ferrari se enfrentaron a dos grandes retos con este modelo: el peso y la aerodinámica. El primero de ellos provocado por los 270 Kg

extra del sistema híbrido, los cuales, además de haberse ampliamente compensados con más potencia en el motor, se ha solventado con un chasis y carrocería completamente nuevos, construidos con tecnología de materiales múltiples como la fibra de carbono, lo que ha permitido dejar el peso del coche en 1.570 kilos. El segundo reto, el de la aerodinámica, se ha resuelto en parte con el innovador shut-off Gurney, un sistema activo patentado ubicado en la parte trasera del automóvil que regula el flujo de aire sobre la parte superior de la carrocería reduciendo la resistencia en altas velocidades, y que junto a dinámicas de carga lateral más bajas, incrementa la carga aerodinámica en el paso de curva, tanto en situaciones de frenada como durante los cambios de dirección. En su interior predomina el concepto de HMI (Huma-Machine Interface), con un grupo de instrumentos central es ahora completamente digital con la primera pantalla HD curvada de 16” en el mercado, completamente configurable y controlable usando los controles del volante, que ahora tiene un panel táctil. El Head Up Display es otra parte de la innovadora HMI y permite que se proyecten diversos datos en el parabrisas dentro del campo de visión del conductor para que no distraiga su atención al conducir. Por último y como novedad en la marca, El SF90 Stradale está disponible en dos versiones: la “estándar” y la “Aspetto Fiorano”, una versión aún más deportiva si cabe, 30 Kg más ligera gracias a una mayor presencia de elementos de fibra de carbono y de titanio, amortiguadores Multimáticos especiales GT-Racing y neumáticos Michelin Pilot Sport Cup2.



# 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](http://www.autobello.es) +34 660 765 934





## El Audi A4, se actualiza e incorpora la tecnología Mild Hybrid

El Audi A4, el modelo más vendido de la marca con más de 7,5 millones de unidades fabricadas cumple 25 años y para celebrarlo, su actual quinta generación actualiza su exterior e interior, mejora su conectividad, cuenta con más tecnología e incorpora la tecnología Mild Hybrid (MHEV). Estéticamente su exterior cuenta con un aspecto más deportivo gracias a su nueva parrilla Singleframe más ancha y plana, sus grandes entradas de aire y las nuevas luces LED de serie, que en el caso de la versión tope de gama son Matrix LED. Se mantienen los acabados advanced y S line así como la línea black line para el A4 Avant, mientras que las versiones S4 y A4 allroad quattro tiene un diseño propio y por último el el gris terra se suma a su paleta de colores. En su interior predominan las líneas horizontales y un diseño limpio en el que destaca su nueva pantalla táctil de 10,1" ubicada en parte alta de la consola central, además, los nuevos paquetes interiores design selection y S line pueden combinarse libremente con las líneas exteriores junto con numerosos colores y materiales. En materia de conectividad, como novedad, incorpora el sistema MMI touch con pantalla de 10,1", que se caracteriza por su Interfaz sencilla, menús intuitivos y por un funcionamiento rápido de la búsqueda MMI con comandos de voz. La navegación también ha mejorado y es más fácil de usar, la instrumentación puede ser opcionalmente digital con una pantalla de 12,2" con resolución full HD, y también opcionalmente, está disponible el head-up display. Por último, la App myAudi compatible sólo con Android, permite a través del Smartphone controlar las distintas opciones de personalización de hasta 14 usuarios distintos y a través de la llave Audi connect (opcional), abrir y cerrar el vehículo o arrancar el motor. En el apartado mecánico, para su lanzamiento estará disponible en tres motores de gasolina TSFI Mild Hybrid (MHEV) con sistema eléctrico de 12V con potencias de 150 CV, 190 CV y 245 CV y tres TDI, con potencias de 136 CV, 163 CV y 190 CV,

de los cuales, los dos primeros también serán Mild Hybrid (MHEV). Todos ellos se podrán asociar a una caja de cambios automática S tronic de 7 velocidades o con una tiptronic de 8 (más adelante estará disponible un cambio manual de 6 velocidades) y con tracción delantera o quattro. Las versiones tope de gama, el Audi S4 TDI y el Audi S4 TDI Avant, vendrán equipados con el motor 3.0 TDI V6 diésel de 347 CV y 700 Nm de par motor con el sistema Mild Hybrid de 48V, asociado a caja automática tiptronic de ocho velocidades y la tracción quattro permanente (opcionalmente se puede equipar además con un diferencial deportivo que distribuye el de la manera más efectiva entre las dos ruedas del eje trasero). Este motor acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos y alcanza una velocidad máxima limitada electrónicamente de 250 km/h. En el apartado de suspensiones, el nuevo A4 está disponible con dos tipos de suspensiones: la se serie, que ha sido sometida a una puesta a punto y una deportiva. En ambos casos opcionalmente se pueden complementar con la suspensión adaptativa que permite elegir entre suspensión comfort que reduce la altura de la carrocería en 10 mm y la deportiva, que acerca el coche al suelo 23 mm, ambas integradas dentro del sistema de conducción dinámica Audi drive select.





## SEAT León ST CUPRA, el último SEAT con apellido CUPRA

El nuevo SEAT León ST CUPRA R es la última versión CUPRA de SEAT, una edición limitada de la que a España llegarán 300 unidades. Está equipada con un motor 2.0 TSI de 300 CV y 400 Nm de par motor asociado a una caja de cambios automática DSG de siete relaciones y con el sistema de tracción integral 4Drive. Esta combinación le permite acelerar de 0 a 100 Km/h en 4,9 segundos y alcanzar una velocidad máxima autolimitada de 250 Km/h con un consumo medio de 7,1 litros a los 100 Km, todo ello, con la versatilidad de su carrocería familiar ST. Para poder exprimir sus prestaciones, el León ST CUPRA R cuenta con el DCC (Control de Chasis Adaptativo), unos amortiguadores de firmeza variable con tres posiciones (Normal, Sport y CUPRA), capaz de ajustar la firmeza de cada uno de los cuatro amortiguadores en tiempo real y de forma independiente, aportando así una mayor estabilidad en el paso por curva rápido, y evitando excesos de balanceo en aceleración y frenada. El conductor puede además seleccionar entre los modos activo, semi-activo, o completamente desactivado el tipo de asistencia que prefiera del Control Electrónico de Estabilidad ESC. Estéticamente, sus vidas delanteras y traseras son 20mm y 16mm más anchas respectivamente que la versión CUPRA estándar, el sistema de frenos es Brembo, incorpora un nuevo escape con dos salidas dobles y por último, monta neumáticos deportivos Michelin Pilot Sport Cup 2.A estos cambios hay que sumar la incorporación de diferentes elementos aerodinámicos como un difusor delantero de fibra de carbono, unos faldones laterales, un alerón y un difusor trasero, ambos de fibra de carbono. Su carrocería se caracteriza por exclusivos detalles

en color cobre 'Copper', como el marco de las poderosas entradas de aire del paragolpes delantero, la palabra "CUPRA" y las llantas de aleación de 19". Por último su carrocería está disponible en cuatro colores: Negro Midnight, Gris Magnetic, Blanco Nevada y, en exclusiva sólo para esta versión, el Gris Blackness. En su interior destacan el volante y el pomo de la palanca de cambios DSG, forrados en Alcantara, al igual que los asientos, que en el caso de los delanteros, son calefactados y tipo bucket, con la inscripción CUPRA en costuras en color cobre y con un acabado que simula fibra de carbono en los laterales, material que también se repite en el guarnecido de las puertas. La instrumentación recibe nuevos detalles estéticos y al pulsar el botón de arranque aparece un mensaje de bienvenida exclusivo del CUPRA R en la pantalla a color de 8" que incluye el sistema de navegación con cartografía actualizable, reconocimiento de voz y la mejor tecnología en conectividad con el sistema Full Link de SEAT, que permite vincular el teléfono móvil mediante Android Auto, Apple Car Play y Mirror Link. En materia de equipamiento, cuenta con toda la dotación de serie de la gama CUPRA, a lo que hay que sumar el paquete 'Advanced Comfort & Driving Pack', que incluye una gran cantidad de asistentes a la conducción: asistente de salida involuntaria de carril (Lane Assist), control de crucero adaptativo (ACC), asistente de frenada de emergencia en ciudad (Front Assist) con detección de peatones, asistente de atascos (Traffic Jam Assist), asistente de emergencias (Emergency Assist), sistema de reconocimiento de señales de tráfico, y asistente de cambio de luces de carretera cortas/largas (Light Assist).





## John Cooper Works Clubman y Countryman, las versiones más potentes de MINI



Mini lanza al mercado las versiones más potente de su historia homologadas para circular por carretera: el MINI John Cooper Works Clubman y Countryman. Este honor se debe a su nuevo motor de 4 cilindros con tecnología MINI TwinPower Turbo basado en el motor de 2,0 litros del MINI Cooper S Clubman y el MINI Cooper S Countryman, que desarrolla 306 CV (75 CV más que los modelos anteriores) y un par motor de 450 Nm. En ambos casos este motor se complementa con un nuevo cambio deportivo Steptronic de 8 velocidades con bloqueo mecánico del diferencial para el eje delantero y con tracción a las cuatro ruedas ALL4, que en condiciones normales de conducción con el DSC activado, transmite el par motor a las ruedas delanteras y en caso de necesidad transfiere por motor a las ruedas traseras. Esto permite al MINI John Cooper Works Clubman acelerar de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos y al MINI John Cooper Works Countryman, en 5,1 segundos, es decir, 1,4 y 1,5 segundos respectivamente más rápido que los modelos anteriores y por primera vez en un MINI, su velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h. Este aumento de prestaciones ha hecho necesario diseñar un nuevo chasis, reajustar los sistemas de suspensión y de amortiguación, rediseñar el Control Dinámico de Estabilidad (DSC) y la dirección electromecánica y como opción, se pueden equipar con una suspensión adaptativa con amortiguadores controlados electrónicamente, pero en ambos casos, la altura al suelo es 10mm más baja. Obviamente, los frenos son de mayor tamaño y equipa discos de freno de 360mm de diámetro y 30

mm de grosor delante y de 330mm de diámetro y 20 mm de grosor detrás, además, las pinzas de freno delanteras son de color rojo y llevan el logotipo John Cooper Works. Estéticamente estas dos nuevas versiones incluyen de serie llantas de aleación ligera John Cooper Works de 18" con diseño Black Grip Spoke, que opcionalmente se pueden sustituir por otras de 19", llevan el logotipo John Cooper Works en la parrilla del radiador y en el portón trasero, nuevos faros LED, luces LED traseras (con diseño Union Jack en la versión Clubman), nuevo faldón trasero, y un marco rojo en su calandra. Opcionalmente además, el techo y las carcasas de los retrovisores pueden ser de color rojo. Su interior cuenta con asientos deportivos John Cooper Works con reposacabezas integrados, volante deportivo John Cooper Works con botones multifunción, palanca de cambios John Cooper Works y el guarnecido interior del techo de color antracita. Por último, el equipamiento de serie de ambos modelos incluye también faros LED, arranque confort, modos de conducción MINI, Radio MINI Visual Boost con pantalla de 6,5" con función táctil, sistema de navegación y cámara de visión trasera. En materia de conectividad, equipan el Connected Media que permite acceder a numerosos servicios online de MINI Connected. Opcionalmente se puede equipar con el sistema Connected Navigation Plus con una pantalla táctil de 8,8 pulgadas" [un Asistente Personal y el portal de Internet MINI Online](#); Además, las actualizaciones de los mapas de navegación se descargan automáticamente a través de la conexión a la red móvil.



## El FIAT 500, el coche urbano por excelencia de renueva

FIAT cumple 120 años y que mejor manera para celebrarlo que lanzando al mercado una renovación del incombustible FIAT 500, modelo que recordemos, salió por primer vez al mercado en 1957 y que tras su primera etapa, regreso en 2007 revolucionando por completo la categoría de los coches urbanos en lo que a tecnología y estilo se refiere. Prueba de su eterna juventud es el hecho de que el año pasado registró su mejor dato acumulado con casi 194.000 matriculaciones de vehículos nuevos (Fiat y Abarth). Para empezar, la nueva gama añade a las versiones Lounge y Sport las nuevas tope de gama Star y Rockstar, todas ellas disponibles en las versiones berlina y cabrio, así como en la versión de gasolina 1.2 de 69 CV con cambio automático Dualogic o cambios manual, el motor Twin Air de 85 CV y la versión 1.2 GLP de 69 CV, estos dos últimos con cambio manual. La primera de las dos nuevas versiones, la Star, estrena un nuevo acabado metalizado Blanco Stella, adornado con matices de color rosa y detalles cromados, a lo que hay que sumar las llantas de aleación de 15" pulgadas, el techo de cristal Skydome y las luces antiniebla. Su interior está disponible en dos combinaciones de colores: Blanco Sand y Negro, y en nuevo acabado Matelassé con detalles en ecopiel y logo 500 bordado de color burdeos, además, la franja del salpicadero, que hasta ahora era del mismo color que la carrocería, puede elegirse ahora en uno de los dos nuevos tonos: Blanco Sand con un acabado perlado o Burdeos mate. Por su parte, la versión Rockstar de aspecto más deportivo visible en sus paragolpes y en los faldones laterales, viene con techo de

cristal fijo, llantas de aleación de 15" y detalles de la carrocería en cromo satinado y por último, está disponible en un nuevo acabado Verde Portofino en acabado mate. En su interior, la franja central de los asientos causa una impresión particularmente llamativa, inspirada en las telas a rayas de los trajes más elegantes. Todo rodeado por las bandas laterales, con detalles en gris o azul, y por la parte superior del asiento en ecopiel negra. Al igual que la versión Star, el nuevo 500 Rockstar también ofrece el salpicadero en dos nuevos colores: el nuevo tono verde oscuro mate y el grafito con acabado satinado. En el caso del panel de control verde oscuro, los detalles de los interiores son de color gris, mientras que con la versión grafito satinado, los interiores son de color azul. Todas las versiones vendrán además con el sistema de radio Uconnect de 7" HD LIVE con pantalla táctil, compatible con Apple CarPlay y Android Auto con función de reconocimiento de voz, puerto USB con integración del iPod y mandos en el volante, interfaz Bluetooth manos libres, streaming de audio y lector de texto. Por último, y para celebrar el 120 aniversario de la marca, los clientes de Fiat que compren las versiones exclusivas de la nueva gama 500 disfrutarán de 6 meses de Apple Music para escuchar más de 50 millones de canciones sin publicidad y FIAT ha creado una lista de reproducción exclusiva de Fiat en Apple Music titulada "120 Years of Songs" que se actualizará periódicamente hasta alcanzar un total de 120 canciones en julio, a tiempo para el aniversario oficial de Fiat.



# La sexta generación del Opel Corsa se pasa a la electricidad

Con más de 13,6 millones de unidades fabricadas desde su lanzamiento en 1982, el Opel Corsa es el modelo más vendido de la marca. Es por ello por lo que la marca, ante el lanzamiento de su sexta generación, lo ha elegido para ser el primer modelo con una versión 100% eléctrica, versión que además saldrá a la venta antes que las versiones diésel y gasolina. El Corsa-e, como así se llama, tiene una potencia de 136 CV (100 kW) y un par motor de 260 Nm, lo que le permite acelerar de 0-100 Km/h en 8,1 segundos. Su batería de 50 kWh le permite recorrer hasta 330 KM (según la normativa WLTP), una batería que tiene una garantía de ocho años y en 30 minutos se puede recargar hasta el 80% de su capacidad además, mediante la app "myOpel", podemos controlar el estado de la carga. El conductor tiene además la posibilidad de adaptar la autonomía al poder elegir entre tres modos de conducción: Normal, Eco y Sport. El Corsa-e incorpora además tecnología y sistemas de asistencia propios de segmentos superiores, como el sistema de iluminación

adaptativa matricial IntelliLux LED, el Control Adaptativo de la Velocidad y el Asistente Lateral basados en radar y sensores o el Asistente de Reconocimiento de Señales de Tráfico que gracias a su nueva cámara frontal, detecta información adicional. En materia de conectividad, incorpora el sistema Multimedia Navi con pantalla táctil a color de 7" o, el sistema tope de gama Multimedia Navi Pro con pantalla táctil a color de 10" que ofrecen el nuevo servicio telemático "Opel Connect". Con sus 4,06 m, el Corsa sigue siendo un coche de cinco plazas ágil, práctico y bien configurado y a pesar de que la longitud de La línea del techo es tipo coupé y 48 mm más baja que la sus predecesores, no afecta al espacio disponible par la cabeza y el conductor se sienta 28 mm más bajo. Además, el comportamiento y la dinámica de conducción se benefician del centro de gravedad más bajo y su moderno interior con el puesto de conducción completamente digitalizado puede mejorarse aún más con asientos de cuero.





## Land Rover Discovery Sport, ahora más tecnológico e híbrido



Land Rover ha presentado el nuevo Discovery Sport que además de ser más tecnológico y versátil, permite la introducción de un nuevo motor Mild Hybrid Electric Vehicle (MHEV) de 48 voltios. Esto es gracias a que se ha fabricado con la nueva Arquitectura Transversal Premium (PTA) de Land Rover, que además, aumenta un 13% la rigidez de la carrocería y reduce el ruido y las vibraciones en el habitáculo. Estéticamente se conservan los detalles distintivos del Discovery, como el capó con apariencia de concha, el perfil ascendente y el techo estilizado, pero ahora, las proporciones se han optimizado con el fin de proyectar una imagen más llamativa con nuevos faros LED distintivos delanteros y traseros, así como un diseño actualizado de la parrilla delantera y los paragolpes y que estará disponible en los acabados Standard, S, SE y HSE, además de la versión R-Dynamic. Su interior, con una configuración de asientos 5+2, además de emplear de materiales de una mayor calidad, de estrenar un nuevo volante multifunción de tres radios con interruptores táctiles y una nueva consola central, es más tecnológico y versátil. Más tecnológico porque incorpora el sistema de infoentretenimiento digital Touch Pro con una pantalla de 10,25" compatible con Apple CarPlay y Android Auto, con un punto de acceso Wi-Fi 4G para hasta ocho dispositivos, seis puertos USB y tres tomas de 12 voltios repartidas por todo el habitáculo. A esto, hay que sumar una instrumentación digital de 12,3", así como el retrovisor espejo "ClearSight", que ofrece una visibilidad en alta definición incluso en condiciones de poca luz, así como la ClearSight Ground View, que mediante unas cámaras situadas en la rejilla delantera y en los espejos de las puertas, proyecta en la pantalla táctil central una imagen de la zona situada delante y

debajo del vehículo. En cuanto a su versatilidad, la segunda fila de asientos que tiene una distribución 40:20:40, se puede deslizar y abatir 24 combinaciones, además, su maletero tiene una capacidad de 897 L, ampliable hasta los 1794 L si se abaten totalmente los asientos de la segunda fila y de serie, viene con la red de equipaje para evitar que los objetos se desplacen y por último, el espacio general de almacenaje para objetos pequeños ha mejorado un 25 %. En el apartado mecánico, el nuevo Discovery Sport está disponible en tres motores turbodiesel 2.0 de 150, 180 y 240 CV, así como en dos motores gasolina 2.0 de 200 y 249 CV. Todos ellos vienen de serie con un motor MHEV de 48 voltios, lo que les permite tener la etiqueta "ECO", caja de cambios automática de nueve marchas y tracción total, salvo el diesel de 150 que vendrá con tracción delantera y cambio manual y etiqueta "C". Dentro de unos meses aunque sin especificar cuándo, la marca ha asegurado que llegará un Land Rover Discovery Sport híbrido enchufable asociado a un motor térmico Ingenium de gasolina de tres cilindros. Así mismo, y para poder disfrutarlo más tiempo sin tener que parar, se ha ampliado un 20% la capacidad del depósito de combustible. Su capacidad todo terreno están garantizadas gracias a la tracción a las cuatro ruedas y al Terrain Response 2 de serie, que permite elegir entre cuatro modos (Confort, Arena, Hierba/Gravilla/Nieve y Barro/Surcos) y cuenta con varias tecnologías todoterreno como el Control de Descenso de Pendientes y All-Terrain Progress. Además, tiene una distancia al suelo de 212 mm y unos ángulos de ataque, salida y ventral de 25, 30 y 20 grados, respectivamente, los modelos 4WD, puede subir pendientes de hasta 45° y por último, la capacidad máxima de remolque sigue siendo de 2.500 kg,





## Audi Q5 55 TFSle quattro, la versión eléctrica del Q5

Audi continúa avanzando en su ofensiva de electrificación y lo hace ahora con el nuevo Audi Q5 55 TFSle quattro, modelo que combina un motor 2.0 TFSI de cuatro cilindros de gasolina de 252 CV y 370 Nm de par con otro eléctrico de 105 kW y un par de 350 Nm, combinación que le otorga una potencia total de 270 kW (367 CV) y un par máximo de 500 Nm, potencia que se transmite mediante una caja de cambios S tronic de siete velocidades a su tracción quattro con tecnología ultra en combinación con un motor eléctrico, de tal manera que en condiciones de baja carga o en condiciones en las que no haga falta desactiva la transmisión de potencia a las ruedas traseras. Con todo ello, el Audi Q5 55 TFSle quattro acelera de 0 a 100 km/h en 5,3 segundos y alcanza una velocidad máxima de 239 km/h. con un consumo de entre 2,6–2,4 l/100 km. Su batería de iones de litio ubicada bajo el piso del maletero, está compuesta de 104 celdas prismáticas que almacenan 14,1 kWh de energía que le permite tener una autonomía en modo eléctrico de más de 40 Km según el ciclo WLTP y alcanzar una velocidad máxima de 135 Km/h. De esta manera, esta nueva versión tiene la etiqueta Cero de la DGT, con todas las ventajas que ello supone. Su batería se puede cargar en sólo 2,5 horas si lo hacemos en un punto de recarga rápido o bien, en seis horas si lo hacemos en un punto de recarga doméstico y mediante la aplicación myAudi verificar el estado de la batería o la autonomía restante, iniciar el proceso de carga, programar el temporizador o consultar las estadísticas de carga y de consumo. Además, el planificador de ruta tanto en la aplicación como en el MMI Navegación en el vehículo muestran las estaciones de carga disponibles y el servicio Audi e-tron Charging Service. Permite acceder a unos 100.000 puntos de carga en Europa. Para una correcta gestión de la carga de la batería, el Audi Q5 55 TFSle quattro está equipado con el asistente predictivo de eficiencia (PEA),

que ajusta el funcionamiento del sistema de recuperación a cada situación, de tal manera que en función de los datos de la ruta navegador y de la distancia al vehículo que circula delante en base a la cámara de vídeo y el radar. El sistema selecciona circular entre el modo de marcha por inercia con el motor desconectado o con el modo de recuperación de energía, convirtiendo la energía cinética en electricidad para recargar la batería. No obstante, el conductor es libre de elegir si interviene y la forma de hacerlo, en la interacción entre los dos motores, mediante tres modos de conducción: híbrido, EV y Battery Hold, En el primero, la carga de la batería se distribuye de forma óptima a lo largo de la ruta para reducir el consumo de combustible, principalmente primando la conducción eléctrica en áreas urbanas y en situaciones de tráfico con paradas continuas. En el modo EV el vehículo se impulsa utilizando únicamente la electricidad almacenada en la batería, siempre que no se pise el acelerador más allá de un punto de presión claramente perceptible. En el modo Battery Hold, la batería se mantiene en su nivel actual para utilizar la energía almacenada posteriormente. Por último, el Audi Q5 55 TFSle quattro incluye un amplio equipamiento de serie, que incluye faros Audi Matrix LED, asientos deportivos, climatizador de tres zonas, llave de confort, el FIS con pantalla a color, pantallas específicas PHEV y llantas de 19" con cinco radios y diseño Dynamic. Los asientos traseros se pueden desplazar longitudinalmente y cuentan con ajuste del ángulo de inclinación del respaldo. Así mismo, los detalles deportivos del paquete exterior S line realzan su apariencia dinámica: paragolpes delantero y trasero S, difusor con doble cierre en la zona posterior y un diseño exclusivo para la rejilla de la parrilla Singleframe, con varios elementos en cromado oscuro.



## 19\_19 Concept Citroën, el placer de viajar cómodamente

Dentro de los actos de su Centenario, a principios de año Citroën presentó el Ami One Concept como símbolo de la movilidad urbana eléctrica. Ahora, con el 19\_19 Concept, Citroën muestra su visión extrema del confort al servicio de la movilidad de los viajes largos del mañana. Con sus 4,55m de largo, 2,24m de ancho, 1,60m de alto y una distancia entre ejes de 3,10m, sin duda lo que más llama la atención es su diseño en forma de cápsula transparente suspendida como si se tratara de una alfombra voladora equipado con suspensiones con Amortiguadores Progresivos Hidráulicos, inspirado en el mundo de la aeronáutica, así como por su planteamiento: un habitáculo concebido como un auténtico salón tanto por su arquitectura como por sus materiales y es que el 19\_19 Concept lleva el programa Citroën Advanced Comfort a su punto álgido, todo ello, con una aerodinámica muy cuidada al igual que en otros míticos modelos de la marca como el DS, el XM o el CX. El 19\_19 Concept es un modelo 100% eléctrico con baterías de 100 kWh respaldado por dos motores (uno delante y otro detrás) que generan una potencia de 340 kW y 800 Nm de par motor, lo que le permite acelerar de 0 a 100 km/h. en 5 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 200 km/h, todo ello con una autonomía de 800 Km. Además, su Asistente Personal integrado en el salpicadero, que toma el control del vehículo en las fases de conducción autónoma e interactúa con los pasajeros gracias a un sistema predictivo y proactivo capaz de anticipar las necesidades de cada uno de ellos. Otra de las cosas más llamativas son sus enormes ruedas de 30 pulgadas (930 mm

de diámetro) están desarrolladas expresamente por Goodyear y, al contrario que las ruedas tradicionales, integradas por una llanta y un neumático, en el 19\_19 Concept, la rueda es híbrida, de tal manera que el neumático y la llanta parecen un todo, con el caucho prolongándose sobre las llantas para crear un conjunto perfectamente integrado. Para facilitar el acceso a su interior, las puertas se abren de manera enfrentada, a derecha e izquierda y una vez dentro, sus ocupantes están dentro de un salón de casa más que en el interior de un coche. Para empezar, el salpicadero es limpio y simplificado al máximo y permite poner de relieve el volante y el Asistente Personal. Sobre el salpicadero, una zona acristalada, sin borde alguno, puede transformarse en una pantalla de proyección de películas. El salpicadero deja paso, en su parte inferior, a una zona acristalada totalmente transparente. De este modo, desde el habitáculo y justo por debajo del salpicadero pueden verse tanto la carretera como el trabajo de la suspensión. El volante se mantiene presente para que la persona que conduce pueda retomar el control del vehículo cuando sea necesario. Cuando se elige el modo autónomo, el volante se retrae, igual que los pedales, dejando a la persona un espacio más amplio en el que instalarse de manera más holgada para disfrutar del viaje. El volante tiene una forma muy original, ya que es flotante, y supone una reinterpretación del volante monobrazo típico de Citroën. La originalidad se mantiene al descubrir el material empleado ya que se trata de una resina mineral que imita el mármol, pero con un tacto cálido.





## Michelin Track Connect, el neumático conectado al conductor

En 2018 con el lanzamiento de Michelin Track Connect en Europa, Michelin se convirtió en el primer fabricante del mercado en ofrecer un neumático capaz de “comunicarse” con los conductores que desean mejorar la experiencia de conducción en circuito durante los trackdays. Ahora, esta tecnología derivada de la tecnología utilizada en competición llega España. El Michelin Track Connect hace realidad el sueño de tener a tu lado a un ingeniero de Michelin con consejos personalizados sobre cómo ajustar la presión de los neumáticos para mejorar el rendimiento y la experiencia de conducción. Para ello, el conductor debe descargarse la aplicación MICHELIN Track Connect en su Smartphone, que a su vez, se conecta con los sensores instalados en el interior de los neumáticos que envían y reciben la información a un receptor en el interior del vehículo, transmitiéndola a la APP MICHELIN Track Connect. Antes de salir a la pista, la aplicación indicará la presión recomendada según el neumático y las condiciones del circuito: seco, húmedo o mojado. Durante la conducción en el circuito, MICHELIN Track Connect mide con precisión la presión y la temperatura de cada neumático en tiempo real, convirtiéndose en una ayuda interactiva para el piloto en la toma de decisiones de cara a mejorar su tiempo por vuelta. Al finalizar cada sesión de conducción, el conductor recibe un informe pormenorizado con todos los datos acumulados. Una información de gran valor con la que realizar los ajustes necesarios y mejorar el rendimiento al volver a pista. Toda la información queda almacenada y resulta accesible posteriormente, lo que permite analizar el rendimiento del vehículo y de los neumáticos entre tanda y tanda. El usuario dispone en la pantalla principal de la aplicación del botón START para comenzar la experiencia de conducción conectada en circuito, así como cuatro menús: el menú “MIS TANDAS”, que permite consultar el historial clasificado por circuitos; el menú “MI GARAJE” para introducir las características y la configuración de los vehículos; el menú

“EQUIPOS”, que contiene la información sobre la cuenta del piloto, la versión de la aplicación, y permite la comunicación con el equipo de Michelin y, por último, el menú “LOS CIRCUITOS”, que recopila la información de los circuitos disponibles en la aplicación, y permite iniciar el guiado hasta el circuito seleccionado. La nueva versión incluye cuatro nuevas características: el modo “Calentamiento” para compensar el aumento inicial de la temperatura de los neumáticos antes de realizar los primeros ajustes a las presiones; el modo “Manómetro” para consultar la presión directamente en el smartphone sin utilizar un manómetro de presión externo; el modo “Equipo” y el modo “Compartir”, que permiten crear un grupo con amigos o miembros de un club y compartir el rendimiento y los resultados reales tanto dentro del equipo como en las redes sociales. La aplicación MICHELIN Track Connect es compatible con los neumáticos MICHELIN Pilot Sport Cup2 Connect con 18 dimensiones para llantas de 18 a 21 pulgadas, siete de las cuales estarán disponibles progresivamente a lo largo de 2019., así como con la mayoría de los vehículos deportivos que participan en los trackdays: Porsche 911, Porsche Cayman, Porsche Boxster, Ferrari 458 y Ferrari 488, Renault Megane RS, Ford Focus RS, Honda Civic y Golf GTI, así como las gamas S y RS de Audi, Mercedes-AMG o BMW M, entre otros.



## Puesta de largo del 50º aniversario del Tag Heuer Mónaco

Con motivo del Gp de Mónaco, Tag Heuer celebró el 50º aniversario del mítico Tag Heuer Mónaco y lo hizo con el anuncio del lanzamiento a lo largo del año de cinco modelos de edición limitada inspiradas en las décadas de 1969 a 2019, Formas geométricas y colores característicos de los años 70, combinados con el atemporal motivo decorativo Côtes de Genève, son algunos de los rasgos que distinguen al primero de estos modelos, de acero inoxidable con una correa de piel marrón, con perforaciones en color marrón claro y disponible en una edición limitada de 169 piezas. La esfera verde cuenta con detalles en marrón y amarillo y acabado en Côtes de Genève. Las agujas están revestidas con SuperLuminova®. Este modelo inspirado en la década de 1970, cuenta con el logotipo original “Monaco Heuer” grabado en el fondo de la caja, junto con las inscripciones “1969–1979 Special Edition” y “One of 169”. En el interior late el prestigioso Calibre 11, versión moderna del movimiento cronográfico con cuerda automática que hizo su debut en el interior del modelo Monaco original de 1969. al igual que el reloj, su estuche también se inspira en el modelo original, pues todos los



modelos de esta edición especial se presenta en un estuche con colores a juego con el reloj y la década que representa. Así, el modelo inspirado en los años 70 se presenta en un estuche azul marino, decorado con el logotipo de Heuer y una franja horizontal inspirada en las carreras automovilísticas. El reloj se presenta en un almohadón amarillo, rodeado de tonos verdes, que hacen juego con la esfera.

## Peugeot Design colabora en el diseño del velero Tofinou 9.7



La oficina de estudios del astillero Latitude 46 ha recurrido al arquitecto naval Michele Molino y a Peugeot para modernizar y dinamizar el diseño de sus nuevos veleros, perpetuando las señas de identidad de la gama Tofinou. Cabe recordar que Peugeot Design Lab ya tiene experiencia en proyectos náuticos, como son el puesto de pilotaje Se Drive Concept (2017) o el velero de 30m de eslora Concept Yacht (2012). Los diseñadores de Peugeot han creado una cubierta armoniosa, pura y sin obstáculos. El tratamiento de las superficies y las formas destaca por su sencillez y elegancia. Los equipamientos innovadores que se incorporan al Tofinou 9.7 se han integrado plenamente en el diseño, para lograr una mayor ergonomía tanto en la navegación como en los desplazamientos a bordo. Así, el cockpit cuenta con dos

pantallas de control táctiles, orientadas hacia el timonel y protegidas de las proyecciones de agua de mar. Todos los mandos, incluidos los cabrestantes, están al alcance de la mano. Así mismo, el diseño del techo de la cabina, lacado en negro e insertado en caoba, es elegante y moderno y por último, la popa, abierta hacia el mar, aprovecha plenamente la potencia del casco. Los dos primeros veleros Tofinou 9.7. se entregarán a los clientes en La Rochelle (Francia) durante el mes de junio. Estos nuevos veleros se adaptan a cualquier nivel de agua gracias a su sistema de quilla, que permite elegir entre orza fija, pivotante o retráctil. El gran público tendrá la oportunidad de descubrirlos del 18 al 23 de septiembre en el Salón Grand Pavois de La Rochelle y del 7 al 15 de diciembre en el Salón Náutico Internacional de París.







## Targa Florio e Indianápolis, doble aniversario para Maserati

Desde que en 1906 Vincenzo Florio fundase la Targa Florio, se han disputado 62 ediciones y este año, se cumple el 80º aniversario de la victoria de Luigi "Gigi" Villorresi al volante del Maserati Tipo 6CM en la Targa Florio del 1939 tras completar las 40 vueltas de la carrera (unos 228 km) en un tiempo de 1h40'15" 2/5. Luigi Villorresi consiguió también la vuelta rápida de la carrera en 2' 24" 3/5 a una media de 141,908 km/h. Al igual que ocurriese en 1937 y 1938, Maserati fue el gran dominador, pues además de la victoria, Maserati acaparó el podio con Piero Taruffi y Guido Franco Barbieri en segundo y tercer puesto respectivamente. El Maserati Tipo 6CM, fue un proyecto de Ernesto Maserati que empezó a tomar forma en el 1935. Se trataba de un vehículo de estructura clásica pero con elementos muy avanzados. Más que el nuevo motor de seis cilindros en línea cuya potencia alcanzaba los 175 CV, el elemento que realmente le diferenciaba era su chasis, un gran salto adelante con respecto al pasado. La estructura de base era todavía la de largueros paralelos, pero con suspensiones delanteras innovadoras que le daban una gran ventaja frente a la competencia inglesa y francesa. Las suspensiones eran de muelles y con barra de torsión aplicados de forma que se regulaba la tensión del propio muelle según las características del circuito. La carrocería, como el resto del vehículo, fue objeto de diversas actualizaciones, sobre todo en la referente a la aerodinámica. Sus acentuadas formas redondeadas, los posteriores carenados de los laterales y la mayor inclinación del frontal evidenciaban el profundo estudio aerodinámico en los años de producción. También este año se cumple el 80º aniversario de la victoria de Warren Wilbur en las 500 Millas

de Indianápolis a los mandos de un Maserati Maserati 8CTF a una velocidad media de más de 115 millas por hora (185 km/h aprox.). La autoridad deportiva internacional del momento había establecido modificar el reglamento técnico para los vehículos de Gran Premio: a partir de 1938 se introducirían normas más restrictivas y la cilindrada dejaría de ser libre, regulándose en función del peso del vehículo hasta un máximo de 3000 cc para los motores con compresor. Ernesto Maserati, basándose en esta nueva normativa, apostó por el desarrollo y realización de un nuevo vehículo denominado 8CTF. El chasis recuperaba la clásica estructura del monoplaza de la época, con dos largueros con secciones de acero y travesaños, estaba equipado con un motor de 8 cilindros verticales en línea en dos grupos de 4 cilindros de 2991,4 cc y 350 CV (365 CV la versión de 1939), asociado a una caja de cambios manual de 4 velocidades, que le permitía alcanzar una velocidad máxima de 290 Km/h. El Maserati 8CTF llegaba a Indianápolis cedido a la escudería estadounidense "Boyle Racing Headquarters" tras haber participado en algunas carreras en 1938, donde ya había demostrado su gran potencial. Ya en América, el 8CTF fue preparado con ruedas incrementadas y neumáticos Firestone y se le pintó las líneas de color amaranto que caracterizaba al Boyle Racing Headquarters. Para Maserati se trataba de una victoria histórica, pues desde 1919 ningún vehículo europeo había vencido en el óvalo de Indiana. El triunfo de 1939 además otorgó gran notoriedad a Maserati en el plano internacional y prueba de ello, fue que en la siguiente edición además del vehículo de Shaw que repitió victoria, se inscribieron otras 3 unidades.

# XII CONCURSO INTERNACIONAL DE ELEGANCIA

## REAL SITIO DE SAN LORENZO DEL ESCORIAL

21,22 y 23 de Junio 2019



publiabatos1@gmail.com  
669791056 Pedro Pablo Gallardo



## Porsche Classic reedita los manuales de sus clásicos



los manuales del conductor se incluyen también los libros de garantía y mantenimiento, así como otro tipo de información de interés. De esta manera, el usuario de un clásico podrá acudir a su taller de referencia con toda la información y sacarle el mejor partido al coche. Cada reimpresión es fiel a la versión original en términos de aspecto y calidad. Como complemento perfecto, hay disponibles unas carteras fieles a las originales para guardarlos estos manuales. La información detallada sobre literatura técnica está disponible en la página web de Porsche Classic y en la tienda *online* de Porsche Classic en [www.porsche.de/classic-shop](http://www.porsche.de/classic-shop).

Hoy en día, más del 70% de los Porsche vendidos desde 1948 continúa circulando por las carreteras como el primer día, sin embargo, el paso del tiempo ha hecho que sus manuales se hayan desgastado o perdido con el paso del tiempo. Para remediar esta situación, Porsche Classic ha decidido digitalizar sus documentos originales de prácticamente todos los modelos del pasado, desde el 356 del año 1952 hasta el 911 de la serie 996 y ha impreso más de 700 manuales originales que están disponibles en todos los Centros Porsche del mundo, incluyendo ediciones en varios idiomas y, en algunos casos, también para diferentes variantes del modelo. Junto a



## Alfa Romeo gana en la 1000 Miglia

Un total de 430 equipos repartidos en 75 marcas diferentes (Alfa Romeo con 44 coches fue la marca con más presencia, seguida por Jaguar con 35, FIAT con 33 y Mercedes-Benz y Lancia con 29) se dieron cita del 15 al 18 de mayo para participar en la 37ª edición de la 1000 Miglia, cuyo recorrido les llevó a lo largo de cuatro etapas de Brescia a Roma y vuelta. Al final y tras recorrer 1801 kilómetros durante 40 horas al volante, 377 coches lograron acabar la prueba y la victoria, con 74752 puntos fue para los italianos Giovanni Moceri y Daniele Bonetti a los mandos de un Alfa Romeo 6C 1500 SS de 1928 propiedad del Alfa Museo Romeo de Arese. La segunda posición con 73611 puntos fue para los también italianos Andrea Vesco y Andrea



Guerini, con un Alfa Romeo 6C 1750 SS Zagato de 1929. El podio lo completaron los ganadores del año pasado, Juan Tonconogy y Barbara Ruffini, en un Bugatti Type 40 de 1927 con 72786 puntos. La Coppa delle Dame reservaba al primer equipo femenino fue para las italianas Silvia Marini y Francesca Ruggeri en un Aston Martin 2 Litre Speed Model de 1937, que aventajaron en sólo 118 puntos a las también italianas Franca Boni y Monica Barziza con un Bugatti Type 40 de 1929. Esta edición contó además con la participación de reconocidos pilotos como Romain Dumas (Porsche 550 A Spyder 1500 RS de 1957) que tuvo que abandonar o de Miki Biasion (Ferrari 250 MM Spider Vignale de 1953) que acabó en el puesto 113.





## El personaje: Niki Lauda

Estábamos acostumbrados a verle con su inseparable gorra roja en el box de Mercedes, donde ejercía como Director no ejecutivo, pero el pasado verano por motivos de salud (tenía que someterse a un trasplante de pulmón), anunció su “tercera retirada” de la F1. Desgraciadamente, ésta sería para siempre, pues tras el trasplante no se recuperó de una recaída durante las Navidades y el pasado 20 de mayo fallecía a los 70 años en Zurich. Nikolaus Andreas Lauda, más conocido como Niki Lauda dejó las comodidades económicas de su familia para dedicarse a lo que más le gustaba, las carreras a costa eso sí, de enfrentarse a su abuelo, quien llegó incluso a vetar el crédito que necesitaba su nieto para poder correr, pero su determinación era tal que lo consiguió mediante un seguro de vida en la competencia. Metódico y con carácter (en su primera toma de contacto con Ferrari dijo a Il Commendatore que el Ferrari “era una mierda”), su carrera estuvo marcada por el grave accidente que sufrió en el GP de Alemania de 1976, del que salió milagrosamente vivo, aunque con muchas secuelas, las más visible, las quemaduras de su cara. A pesar de tener todavía las heridas recientes y de sufrir fuertes dolores, su determinación por correr era tal, que sólo se perdió dos carreras (Austria y Holanda) y 42 días después del accidente volvió para disputar el GP de Italia, obligando a Ferrari a alinear tres coches (su compañero Ragazzoni, Reutemann, fichado por Ferrari para sustituirle y el suyo). Para delirio de los tifosi, Lauda acabó cuarto, y llegó a Japón, la última carrera del año con 3 puntos de ventaja sobre Hunt. Pese a ello, Lauda optó por retirarse en la segunda vuelta aún a costa de perder el Mundial (como

así fue y por sólo un punto) por seguridad, pues la lluvia que caía en Fuji dificultaba mucho la visibilidad. El destino quiso compensárselo en 1984, cuando con McLaren logró su tercer Mundial por sólo medio punto (la diferencia más pequeña en la historia de la F1) con su compañero Prost, en una temporada dominada el McLaren MP4/2 con motor TAG/Porsche, que logró 12 victorias (5 de Lauda y 7 de Prost) en 16 carreras. 1985 no estaba siendo una buena temporada: 7 abandonos, un 4º y un 5º puesto en las nueve primeras carreras, motivos más que suficientes para que en el GP de Austria, Lauda anunciase en rueda de prensa su “segunda retirada” de la F1 (la primera fue en 1979) a la conclusión de la temporada para dedicarse al mundo de la aviación comercial con su propia compañía aérea. Atrás quedaban 175 Grandes Premios disputados, 25 victorias y 23 poles, 3 títulos mundiales (1975 y 1977 con Ferrari y 1984 con McLaren), 1 subcampeonato (1976 con Ferrari) a lo largo de las 13 temporadas en las que estuvo compitiendo en la F1. Pese a su retirada, Lauda no dejó del todo los circuitos pues además de comentarista, fue consultor de Ferrari, Director de Jaguar Racing y en 2012 se incorporó a Mercedes como accionista del equipo y como Director no ejecutivo, siendo el responsable de la legada al equipo de Hamilton. En el GP de Mónaco, el primero sin él, la F1 le rindió un más que merecido homenaje, especialmente su equipo, Mercedes y Hamilton, pero también Ferrari y Vettel., aunque el verdadero homenaje se lo dieron los aficionados, que pese a la lluvia que caía en Viena, esperaron durante horas la cola para despedirle en la Catedral de San Esteban de Viena. DEP.





## F1 Gp de España; Ferrari en cada libre

Finalizados los tests de pretemporada que tuvieron lugar a finales de febrero en el Circuit de Catalunya, Ferrari parecía ser el coche a batir, sin embargo, en las cuatro primeras carreras de la temporada, el equipo italiano no ha sido rival para Mercedes., razón por la que Ferrari puso toda la carne en el asador en este Gran Premio y adelantó la llegada de la primera evolución prevista para Canadá con la esperanza de dar la vuelta al Mundial. Así, Ferrari llegó al Circuit de Catalunya con una evolución de su unidad de potencia y con mejoras aerodinámicas, pero pronto se pudo apreciar que estas mejoras no estaban dando el resultado esperado y no sólo impidieron que Mercedes lograra el quinto doblete de la temporada, sino que además, Ferrari se vio superada por el Red Bull de Verstappen. El que si estuvo muy por encima de las posibilidades reales de su monoplaza que estrenaba nuevo paquete aerodinámico fue Sainz, pese a la decepción sufrida por no pasar a la Q3 y acabar 13º en los entrenamientos. La sanción de Ricciardo por su incidente en Bakú con Kvyat, le permitió ganar una posición y su gran carrera se vio refrendada con el 8º puesto final. En la Q3 Bottas volaba sobre el Circuit y lograba su 3ª pole consecutiva de la temporada y lo hacía además batiendo el récord del Circuit, aventajando a Hamilton en 0,366 segundos y en 0,866 a Vettel. En la salida, Bottas con problemas en el embrague y a final de recta llegaba en paralelo con Hamilton y Vettel. Hamilton por el interior, se benefició de la pasada de frenada de Vettel que molestó a Bottas y se hizo con la primera posición, Bottas lograba salvar a duras penas la segunda posición y Verstappen se beneficiaba de todo ello para

adelantar a Vettel y colocarse tercero, posiciones que ya no cambiarían hasta el final de la carrera a pesar de que Vettel, con problemas de neumáticos por el bloqueo de ruedas de final de recta en la salida, cedió su posición con Leclerc. En una primera parte de la carrera muy soporífica (como suele ocurrir en el Circuit), lo más interesante estuvo en el intercambio de posiciones entre Vettel y Leclerc, motivas en parte por sus diferentes estrategias (Vettel paró en la 19ª vuelta par montar los medios, mientras que Leclerc lo hizo en la 25ª y montó los duros), así como en el duelo entre Sainz y Ricciardo por la 11ª posición. El toque entre Stroll y Norris en la vuelta 44ª provocó la salida del Safety Car, tras el cual, el duelo entre los Haas por el 7º puesto dio espectáculo a final de recta, duelo del que se benefició Sainz, que tras adelantar a Albon en una buena parada en boxes durante el Safety Car y a Kvyat en pista, hizo lo propio con Magnussen para júbilo de los aficionados españoles. Sin muchos apuros, Hamilton lograba su tercera victoria y la vuelta rápida, Bottas era segundo a 4 segundos de Hamilton y Verstappen lograba su segundo podio dela temporada. Vettel fue cuarto, Leclerc quinto, Gasly sexto, Magnussen séptimo, Sainz octavo, Kvyat noveno y Grosjean décimo. En el campeonato, Hamilton es el nuevo líder con 112 puntos, Bottas es segundo con 105 puntos y Verstappen supera a Vettel y ahora es tercero con 66 puntos, dos más que el alemán y Sainz sigue 12º con 10 puntos. Mercedes con 217 puntos casi dobla ya a Ferrari, segundo con 121 puntos, Red Bull es tercero con 87 puntos y McLaren es cuarto con 22 puntos.





## F1 Gp de Mónaco; Hamilton sabe sufrir

Si hay un GP en el que un equipo no puede cometer errores es el de Mónaco y Ferrari cometió uno y muy grave con Leclerc. El piloto monegasco de Ferrari, pese a haber marcado el mejor tiempo en la última sesión de libres, no hubiese podido plantar cara a los Mercedes en la Q3, pero un error de cálculo en el tiempo de corte en la Q1, le dejó sin opciones de salir a la pista al final de la Q1 y se quedó fuera. Sainz fue otro de los protagonistas, el español fue el mejor de los “mortales” y acabó sexto con una buena estrategia de carrera, continuando con su racha de puntuar en Mónaco. Hamilton, que partía desde la pole logró su cuarta victoria de la temporada, la tercera en Mónaco después de sufrir de graining en sus neumáticos. Verstappen una vez más la lió en un GP, causando un pinchazo a Bottas en el Pit Lane y a punto estuvo de llevarse a Hamilton en la frenada de la chicane. Por su parte, Vettel salvó los muebles para Ferrari y acabó segundo (su mejor resultado hasta la fecha) gracias a la sanción que recibió Verstappen, poniendo fin a los dobles de Mercedes de esta temporada. La salida fue muy tranquila para ser Mónaco y Hamilton hizo valer su 85ª pole, seguido por Bottas y Verstappen. Por detrás, Leclerc ponía un poco de espectáculo a la carrera con su adelantamiento a Grosjean en La Rascasse, el mismo, que intentó con Hulkenberg pero en esta ocasión acabó con un toque que pinchó su rueda trasera derecha con toda la vuelta por delante, lo que acabó dañando su Ferrari y dejando la pista con muchos trozos de fibra. Era la 11ª vuelta y fue el momento clave de la carrera, pues hizo necesario la salida del Safety Car, que fuma aprovechado por Hamilton, Bottas, Verstappen y Vettel para hacer su parada, no así Grosjean, Sainz, Kvyat, Albon que

optaron por seguir en pista. En la parada, Bottas y Verstappen salieron emparejados por el pitlane y acabaron tocándose, provocando un pinchazo a Bottas que tuvo que pese a tener que hacer una segunda parada, sólo retrocedió hasta el cuarto puesto, por detrás de Vettel. Los neumáticos medio de Hamilton pronto comenzaron a sufrir de graining, lo que le obligó o a bajar considerablemente el ritmo de carrera, permitiendo a Verstappen que iba con duros, acercarse al británico en las zonas lentas. La paciencia del holandés, que ya sabía además de su sanción de 5 segundos por el incidente con Bottas se acabó a falta de dos vueltas y a la salida del túnel, en la frenada de la chicane intentó un adelantamiento imposible que acabó con un toque entre ambos, afortunadamente sin consecuencias para los dos. Finalmente, Hamilton lograba la victoria, la 3ª en este circuito y la 4ª de la temporada, seguido por Verstappen, que con la sanción finalmente acabó cuarto. Esto permitió que tanto Vettel como Bottas subiesen un puesto y terminasen segundo y tercero respectivamente. Gasly, además de rogar la vuelta rápida fue quinto, Sainz ganaba la partida a los Toro Rosso de Kvyat y Albon y terminaba sexto, noveno fue Ricciardo y décimo Grosjean. Raikkonen no tuvo suerte en su 300º GP y en una carrera gris sólo pudo acabar 17º. En el Mundial, Hamilton con 137 puntos aumenta 10 puntos su ventaja sobre Bottas, que tiene 120 puntos, Vettel, con 82 puntos recupera la tercera posición y Verstappen es cuarto con 78 puntos, mientras que Sainz sube hasta el 7º puesto con 18 puntos. Mercedes con 257 puntos, aventaja ya en 118 puntos a Ferrari que tiene 139 puntos, Red Bull es tercero con 110 puntos y McLaren es cuarto con 30 puntos.





## FE ePrix de Mónaco; a la novena fue la vencedora



El trazado monegasco en su versión corta volvió al calendario de la Formule E para acoger la novena carrera de la temporada y en la que Vergne y Massa fueron los grandes protagonistas. El primero, por su victoria que además de convertirle en el primer piloto en repetir victoria, le colocaba líder del Mundial, mientras que Massa lograba su primer podio en la Formula E, un podio muy especial, pues lo lograba en casa de Venturi. Una disputada Superpole dejaba a los tres primeros (Rowland, Vergne y Evans) separados por sólo 0,091 segundos, pero la sanción de tres puestos a Rowland por su incidente en París daba a Vergne su primera pole de la temporada, seguido por Wehrlein, beneficiado por la sanción que recibió Evans por usar antes de tiempo los 250 kW durante la calificación, sanción que dejaba a Rowland tercero en lugar de cuarto y a Massa cuarto. De los cinco primeros en el Mundial, el mejor clasificado fue Da Costa, 8º, Frijns, el líder fue 11º, di Grassi 13º, D'Ambrosio 19º y Lotterer 20º. La carrera comenzó sin incidentes en la salida y pronto se vio que la carrera se iba a decidir entre los cuatro primeros: Vergne, Wehrlein, Rowland y Massa que se escaparon del resto gracias al tapón que hacía Buemi, ganador de las dos ediciones anteriores. El único cambio en las cuatro primeras posiciones se produjo a los diez minutos como consecuencia de un error de Wehrlein en Santa Devota, error que aprovecharon Rowland y Massa para adelantarlo. Por detrás, la curva 3 (la escapatoria de la salida del túnel en el trazado de la F1) fue el lugar en el más adelantamientos y luchas tuvieron lugar, en un segundo grupo encabezado por Buemi en 5º posición, seguido por Da Costa, Sims, Lynn, Bird, di Grassi, Vandoorne y Frijns. Sorprendentemente, la carrera estaba transcurriendo sin incidentes hasta que a falta de 18

minutos, un trozo de un Jaguar saltó y se quedó en la zona de la piscina, lo que provocó un breve periodo de FCY, tras el cual, di Grassi fue víctima de un toque de Simms en la curva 3 y tuvo que abandonar. A cinco minutos para el final Rowland fue el primero del grupo de cabeza en activar el segundo Attack Mode, a lo que respondieron en la siguiente vuelta Vergne y Massa. Esto dejaba a Wehrlein con la ventaja de disponer de la potencia extra del Attack Mode cuando a los otros ya se les hubiese acabado. Un toque entre Sims y Frijns en Santa Devota cuando luchaban por la 9ª posición dejó al líder del Mundial fuera de la carrera, pero la rápida actuación de los comisarios evitó que la carrera acabase con un Safety Car, dejando una última vuelta muy emocionante con los cuatro primeros sin apenas energía, a pesar de lo cual, lograron completar la vuelta en el mismo orden. El que no pudo acabar fue Bird, que se quedó en La Rascasse con el neumático trasero derecho pinchado por un toque de Evans cuando rodaba en 6ª posición después de haber salido desde la 15ª posición. Finalizada la carrera, Da Costa, que terminó 6º, fue descalificado por rodar en un modo de potencia demasiado alto en las últimas vueltas y Abt, 8º, fue sancionado con 33 segundos por un incidente con Turvey. Así la clasificación final fue: Vergne, Rowland y Massa en el podio, Wehrlein 4º, Buemi 5º, Evans 6º, Lotterer 7º, Lynn 8º, Vandoorne 9º y López 10º. En el Mundial, Vergne es el nuevo líder con 87 puntos, uno más que su compañero Lotterer, Frijns es tercero con 81 puntos y Da Costa y di Grassi están empatados a 70 puntos. En la clasificación por equipos, DS Techeetah sigue primero con 173 puntos, Envision Virgin Racing es segundo con 135 puntos y Audi Sport ABT es 3º con 129 puntos.





## FE ePrix de Berlín; di Grassi se reengancha al título

Hace un año, Audi lograba algo insólito hasta la fecha en la Formule E: doblete, pole y vuelta rápida, lo que situaba al equipo en segunda posición, mientras que sus pilotos ascendían hasta la cuarta y sexta posición. Por otro lado, Vergne, con su tercer puesto, salía aún más líder en el Mundial gracias a los malos resultados de Bird y Rosenqvist, sus máximos rivales por entonces. Pues bien, un año después, la historia casi se repete y aunque Audi no ha logrado el doblete, di Grassi logró la victoria, resultado que le permite situarse segundo en la clasificación, a sólo 6 puntos de Vergne, que una vez más realizó una gran carrera remontando desde la 8ª posición hasta la 3ª, repitiendo así el puesto logrado el año pasado. Esto, sumado al abandonando de Lotterer, le permite no sólo mantener el liderato, sino que además aumenta su ventaja. La Super pole fue para Buemi, seguido por Vandoorne y di Grassi, mientras que Lotterer se tenía que conformar con el 16º puesto, Frijns terminaba último y Da Costa era séptimo. Tras una salida limpia, di Grassi no tardó mucho en colocarse primero y no tuvo problema alguno en abrir hueco con Buemi primero y luego con Da Costa. Mientras el brasileño de Audi rodaba sólo, por detrás había dos grupos con continuas batallas. En el primero, hasta cinco pilotos (Buemi, Vandoorne, Abt, Lynn y Vergne)

luchaban por el tercer puesto, mientras que en el segundo, otros siete (Rowland, Paffett, Sims, Bird Wehrlein, Mortara y Lotterer) peleaban por el octavo puesto. En el primero de los dos, Buemi lograba recuperar la segunda posición, mientras que Vergne subía hasta la tercera posición. En los compases finales, di Grassi mantenía su cómoda ventaja, mientras que por detrás, el primer grupo quedó roto en dos: el primero, con Buemi y Vergne luchando por la segunda posición y, el segundo, con Da Costa, Vandoorne y un frustrado Abt. Las posiciones ya no cambiaron y di Grassi lograba su segunda victoria de la temporada, la 12ª de Audi en esta competición y además, se llevaba el punto extra por hacer la vuelta rápida, Buemi, segundo, lograba su primer podio de la temporada y Vergne terminaba tercero. Da Costa fue cuarto, Vandoorne quinto, Abt sexto, Sims fue séptimo, Rowland octavo, Bird noveno y Wehrlein décimo. En el Mundial, Vergne con 102 puntos, mantiene la primera posición, seguido por di Grassi con 96 puntos, mientras que Lotterer, con 86 puntos baja al tercer puesto. Da Costa sigue cuarto con 82 puntos y Frijns baja al quinto puesto con 81 puntos. En el apartado de equipos, DS Techeetah sigue primero con 188 puntos, Audi Sport, con 163 puntos sube a la segunda posición y Envision Virgin Racing es tercero con 137 puntos.



## 500 Millas de Indianápolis, la triple corona tendrá que esperar

Hace dos años Alonso cruzó por primera vez el charco en su intento de lograr la "Triple corona". En aquella ocasión lo hizo dentro del equipo Andretti con motor Honda. El español se clasificó 5º en los entrenamientos, llegó incluso a liderar la carrera pero finalmente tuvo que abandonar por avería de su motor en la 179ª vuelta. Para esta edición, McLaren emprendió un proyecto en solitario con motor Chevrolet encabezado por Gil de Ferran, en la colaboración técnica del equipo Carlin, pero pronto se vio que su coche era de los más lentos y sufría mucho de subviraje dejando ver las carencias del proyecto, a lo que se sumó también un poco de mala suerte: el volante que no llegó a tiempo, un día y medio sin poder rodar por no disponer del otro chasis por un error en el color naranja papaya tras el accidente de Alonso el miércoles y para colmo, un pinchazo en la rueda trasera derecha en la clasificación, que no fue detectado. El caso es que Alonso se quedó fuera de la parrilla y tuvo que ir a la "repesca" o "Last Row" en busca de una plaza.

El equipo recurrió a la ayuda otros equipos y Alonso salió a la pista con un reglaje nuevo pero por error, el equipo no convirtió las pulgadas a centímetros con lo que Fernando salió arrastrando el coche por la pista entre chispas y para colmo cuando lo solucionaron comenzó a llover. El caso es que finalmente Alonso quedó en el puesto 34º de 36, sólo por delante de los dos coches del equipo Carlin. La victoria en esta 103ª edición fue para el francés Simon Pagenaud que había logrado la pole, extendiendo así la hegemonía del Team Penske en Indianápolis, convirtiéndose además en el primer piloto en ganar desde la pole desde que en 2009 lo hiciera Castroneves. La carrera se decidió en las últimas vueltas, con un bonito duelo entre el francés y Rossi, con Sato como invitado. El americano se puso líder a falta de dos vueltas, pero el francés hizo valer la mayor velocidad del motor Chevrolet sobre la del Honda y le adelantó en la penúltima vuelta en la curva 3, con lo que lograba así su primera victoria en esta carrera.





## WEC 6 Horas de Spa; Toyota y Porsche campeones

Con la confirmación de que Alonso dejará el WEC a la conclusión de la temporada y que su puesto será cubierto por Hartley, el WEC llegaba a Spa Francorchamps para disputar la penúltima prueba de la temporada, en la que por poco los coches acaban la carrera con neumáticos de clavos y en la que Toyota y Porsche no dejaron escapar la posibilidad de proclamarse Campeones del Mundo. Conway, Kobayashi y López salieron a por todas para llegar a Le Mans con opciones al título y por 0,496 segundos, lograron la pole, recordando un punto la ventaja de sus compañeros Buemi, Nakajima y Alonso. Al día siguiente, la carrera comenzó con sol radiante, pero muy pronto comenzó a llover lo que obligó a todos los coches a parar en boxes para montar neumáticos de agua. Esto dejó al Toyota nº 8 en tercera posición, por detrás del Rebellion nº3 y a 23 segundos del otro Toyota. Sin embargo, la aparición de la nieve, hizo salir al Safety Car antes de que se cumpliese la primera media hora de carrera, lo que neutralizó esa diferencia. Una vez que el Safety Car abandonó la pista, los dos Toyota volvieron a liderar la carrera, pero con las posiciones cambiadas después de que Buemi lograra adelantarse a Conway. Apenas se había cumplido la primera hora y de nuevo el Safety Car tuvo que salir, esta vez, debido a unas piezas de un coche que había en la pista. Esta circunstancia pudo haber sido decisiva en el transcurso de la carrera, pues un error de estrategia hizo que el Toyota nº 8 tuviera que parar en dos ocasiones, la segunda para poner neumáticos de seco, al parar antes que el otro Toyota, que directamente puso esos neumáticos, lo que permitió al Toyota nº7 aumentar la ventaja a más de un minuto. De haber acabado así la carrera, los dos Toyota hubiesen llegado a Le Mans separado por sólo 7 puntos, pero cuando la carrera estaba llegando a su ecuador, un problema en un sensor del sistema híbrido del Toyota nº 7 le hizo perder 11 minutos en el box, reincorporándose en 13ª posición (fuera de los puntos) con 4 vueltas menos que el

otro Toyota, que lidera la carrera. A partir de ese momento, el Toyota nº 7 comenzó una carrera al sprint para recuperar posiciones y entrar en los puntos con el fin de llegar a Le Mans con alguna opción matemática de lograr el título, cosa que lograron al alcanzar el 6º puesto. El Safety Car volvió a salir a pista en dos ocasiones, la última a falta de 40 minutos para la conclusión debido a un fuerte aguacero y se retiraba a falta de 15 minutos, pero las malas condiciones climatológicas obligaron a parar definitivamente la carrera cinco minutos después. De esta manera, el Toyota nº 8 lograba su cuarta victoria, lo que sumado al 6º puesto del otro Toyota, permite a Buemi, Nakajima y Alonso acariciar el título, el Rebellion nº 3 acabó segundo a una vuelta y el BR Engineering BR1 nº 11 completaba el podio. Con este resultado, los dos Toyota llegarán a Le Mans separados por 31 puntos, diferencia que permite al Toyota nº 8 afrontar la carrera con cierta tranquilidad, pues un 8º puesto les bastaría para lograr el título. En la categoría GT, la pole fue para el Ford GT nº 67, pero el Ford no se adaptó bien a las condiciones cambiantes y a los cambios de estrategia, mientras que Porsche, Ferrari y Aston Martin se fueron alternando al frente de la clasificación. La victoria fue finalmente para el Aston Martin Vantage nº 97 de Martin y Lynn, que de esta manera, lograban la segunda victoria de Aston Martin esta temporada, seguidos por el Ferrari nº 51 de Pier Guidi y Calado. El podio lo completó el Porsche 911 RSR nº 92 de Estre y Christensen, líderes de clasificación, lo que sumado al octavo puesto logrado por el otro Porsche, el nº 91, que rodaba tercero y que en los compases finales de la carrera fue sancionado con tiempo, daba matemáticamente el título de constructores a Porsche con 246 puntos,. Ferrari es segundo con 153 puntos y Ford es tercero con 137 puntos. Con 39 puntos en juego en Le Mans, se decidirá el campeonato de pilotos entre los Porsche nº 92 y 91, separados por 36 puntos.





## WRC Rally de Chile; Tanak vuela a la lucha por el título

Los tres principales candidatos al título, Neuville, Ogier y Tanak, llegaban al estreno de Chile en el WRC con muy distintas sensaciones: Neuville lo hacía con la moral alta después de que las dos victorias consecutivas logradas le situasen al frente de la clasificación; Ogier lo hacía sabiendo que su Citroën C3 estaba lejos de luchar por la victoria; y, por último, Tanak llegaba después de dos malos resultados que le han hecho pasar de liderar la clasificación al tercer puesto. Fue precisamente el piloto de Toyota el que mejor se adaptó al desafío que supone enfrentarse a un nuevo rally y ganó 15 de los 16 tramos, lo que le permitió lograr su segunda victoria de la temporada, resultado con el que se reengancha a la lucha por el título, a sólo 10 puntos de Ogier, nuevo líder del Mundial. En la primera jornada, Tanak se recuperó de un error en el primer tramo y tras ganar tres de los seis tramos del día, acabó primero con 22,4 segundos sobre Ogier que contaba con un Citroën C3 más potente que hace quince días en Argentina, mientras que el líder del Mundial, el belga Neuville era cuarto a sólo 0,7 segundos del finlandés. La segunda jornada con 121,16 Km repartidos en seis tramos cronometrados estuvo marcado por el fuerte accidente que sufrió Neuville en el segundo tramo del día del que tanto él como su copiloto Gilsoul, salieron milagrosamente ilesos después de dar siete vueltas de campana cuando eran terceros. Tanak, que ganó dos tramos no tuvo problemas para controlar a Ogier y aumentó su ventaja hasta los 30,3 segundos, mientras que Loeb que sustituía a Sordo, remontaba desde la sexta posición a la tercera, a sólo 5,1 segundos de su compatriota, después de ganar dos tramos y de terminar fuera de los tres primeros puestos en sólo una ocasión y favorecido por los abandonos de Neuville y de Latvala, que rompió el árbol de transmisión de su Yaris tras chocar contra una roca en el último tramo del día. En la última última etapa, la más corta con sólo cuatro tramos y

58,38 Km cronometrados, Meeke, Ogier, Loeb y Tanak se repartieron los mejores tiempos en los tramos, siendo además Tanak el que se impuso en el Power Stage, con lo que se llevó los 5 puntos extra además de lograr la victoria 23,1 segundos de ventaja sobre Ogier, que acabó aventajando a su compatriota Loeb en 7,1 segundos. Con 122 puntos, Ogier pasa a liderar el Mundial, Tanak es segundo con 112 puntos y Neuville, con 110 puntos baja al tercer puesto. En el apartado de marcas, Toyota sólo recortaba 8 puntos a Hyundai, que con 178 puntos mantiene la primera posición, 29 puntos más que Toyota, que tiene 149 puntos, Citroën es tercero con 143 puntos y Ford es cuarto con 100 puntos.







## WRC Rally de Portugal; Tanak en racha

En Portugal, ecuador de la temporada, Toyota parecía que iba a lograr un cómodo triplete, con el que tanto Tanak como Toyota saldrían como nuevo líderes del Mundial, pero al final sólo el estonio logró acabar en el podio y optó por dejar que Ogier ganase el Power Stage, aún a pesar de que ello suponía que el francés se llevase 5 puntos extra y con ello, el liderato del Mundial, pero en juego estaba no ser el encargado de abrir los tramos en la próxima cita que tendrá lugar en Italia. Mala suerte para el español Dani Sordo, pues un problema con la presión de la gasolina en el tercer tramo le hizo perder 19 minutos cuando lideraba la prueba (su compañero Loeb sufrió también el mismo problema y perdió 16 minutos). El sábado, con siete tramos y 75,72 Km cronometrados, Tanak se benefició de salir por detrás de sus rivales por el título en los polvorientos tramos cercanos a Coimbra, que volvían por primera vez desde 2001 y acabó la jornada liderando el triplete de Toyota, con 17,3 segundos de ventaja sobre Latvala y 22,8 segundos sobre Meeke, mientras que Neuville cuarto, aventajaba en sólo 1,6 segundos a Ogier, ambos beneficiados por los problemas en los frenos del Ford de Suninen. El sábado, los problemas de frenos en el Toyota de Tanak, sumado a los dos tramos que ganó Latvala, redujeron la ventaja del estonio a sólo 5,1 segundos, pero en el primer tramo de la tarde, Latvala dañó la suspensión de su Yaris tras

un fuerte aterrizaje y cedía la segunda posición a Meeke, a 15,2 segundos de Tanak, ventaja que parecía más que suficiente para disputar sin presión la última jornada. No fuma así, pues el estonio dañó un amortiguador en la penúltima especial del día, con lo que al final, terminó la liderando la prueba con sólo 4,3 segundos de ventaja sobre Meeke. Por detrás, Hyundai hizo penalizar a Sordo y a Loeb con el fin de que ambos saliesen por detrás de Ogier y así, que éste se encontrase los tramos más sucios en su lucha con Neuville por el tercer puesto, que acabó siendo para el piloto belga con 11,8 segundos de ventaja. En la última jornada, Tanak aguantó la presión inicial de Meeke, que tras ganar el primer tramo, redujo la ventaja a sólo 2,4 segundos, pero el estonio ganó los dos siguientes y amplió la ventaja a 8,1 segundos, ventaja que acabó siendo al final de 15,9 pero sobre Neuville, que finalmente fue segundo, debido a que Meeke rompió la suspensión de su Yaris tras golpear el tocón de un árbol. En La clasificación, sólo 10 puntos separan a los tres primeros: Ogier 142 puntos, Tanak 140 puntos y Neuville 132 puntos. En el apartado de constructores, Hyundai sigue liderando la clasificación con 202 puntos, Toyota es segundo con 182 puntos, Citroën es tercero con 158 puntos y Ford es cuarto con 122 puntos.