

Motor

EXPERIENCES

Marzo 2019



Bugatti Chiron Sport 110 ans - Audi TT RS - Mercedes SLC Final Edition
Range Rover Velar SVAutobiography - BMW X3 y X4 M
F1 - FE - WRC

El año comenzó con un descenso en las ventas del 8%, acumulando ya cinco meses consecutivos en negativo y no es de extrañar, pues a día de hoy, el posible comprador no tiene nada claro que tipo de coche comprarse. Gran parte de culpa de esta incertidumbre o indecisión lo tiene las decisiones que ha ido tomando el actual Gobierno, que comenzaron con las desafortunadas declaraciones de la ministra de “Transición Ecológica” el pasado verano, en las que afirmaba que el diesel tenía los días contados, declaraciones que se vieron refrendadas en el anteproyecto de ley de Cambio Climático que establecía la prohibición a partir de 2040 de vender vehículos gasolina, diesel, híbridos y de gas natural, así como su circulación a partir de 2050. A esto, se sumó el impuesto al diésel promovido desde el Ministerio de Hacienda y reflejado en los Presupuestos Generales del Estado que, tras ser vetados, ha quedado de momento en el aire, lo mismo que el anteproyecto de ley de Cambio Climático que, si bien ha sido aprobado en el Consejo de Ministros, en él no aparecen reflejas las prohibiciones, sino que se limita a hacer referencia a los planes energéticos que la Unión Europea tiene planteados, cuyo objetivo es “alcanzar un nivel neto de cero emisiones en 2050”. A todo esto hay que sumar medidas locales o regionales, como las llevadas a cabo por el Ayuntamiento de Madrid y de Barcelona o, más recientemente, el anuncio hecho por el Gobierno Balear de prohibir la entrada en el archipiélago de coches diésel a partir de 2025 y de gasolina a partir de 2035 con la intención de que a partir de 2050, el parque automovilístico sea totalmente eléctrico. Mientras tanto y como medida de ejemplo, el Gobierno adquirió recientemente 249 nuevos SEAT León TDI para la Guardia Civil. Para añadir más leña al fuego a la política medioambiental, llega la OCU y en un

reciente informe advierte de que algunos vehículos con propulsor de gasolina son menos contaminantes que los llamados “Eco” y defiende que habría que evaluar su impacto real con respecto al medio ambiente a la hora de clasificados mediante los actuales distintivos medioambientales, en lugar de tener en cuenta la tecnología de su motor., medida que vendrá refrendada por ejemplo con la posible llegada a las gasolineras del BlueDiesel R33 o “el diésel azul”, menos contaminante que los gasóleos actuales y apto para todos los vehículos diesel. Pero ¿y cómo está reaccionando el mercado ante la imposición de la electrificación del parque automovilístico? En 2018, las ventas de coches eléctricos e híbridos cerraron con una cuota de mercado del 6,6% y si bien, en enero, sus matriculaciones subieron un 30%, en realidad, sólo estamos hablando de 8994 unidades, de las cuales, tan sólo, 1.317 correspondieron a vehículos eléctricos, de las cuales, el 73% (777 unidades) se realizaron en Madrid, la mayoría de ellos destinados a flotas de empresas (como la reciente entrega de 62 Renault Zoe al Ayuntamiento de Madrid). El gran beneficiado de todo esto está siendo como no, Hacienda, que ha visto incrementado un 31,6% la recaudación por el Impuesto de Circulación debido principalmente, a la caída en las ventas de los vehículos diésel y al nuevo protocolo para medir las emisiones.



CONTENIDO

PRODUCTO

- 05** Bugatti celebra sus 110 años con el Chiron Sport 110 ans
- 06** Audi TT RS, la versión más deportiva se actualiza
- 07** Mercedes SLC Final Edition, un adiós por la puerta grande
- 08** Mazda MX-5 30º Aniversario, una edición limitada por los 30 años
- 09** El Renault Clio estrena su quinta generación
- 10** Nuevo Ford Focus ST, el más potente de la historia
- 11** Range Rover Velar SVAutobiography, el Velar más potente
- 12** BMW X3 y X4 M y M Competition, a elegir entre 480 y 510 CV
- 13** Porsche Macan Spirit, una edición limitada cargada de extras
- 13** CUPRA Formentor, un Concept Car por su primer aniversario



TECNOLOGÍA

- 14** El Porsche Charing Service amplía cobertura y funciones
- 14** El Venturi Antartida supera la primera fase de pruebas en condiciones extremas
- 15** AMI ONE CONCEPT, el futuro de la movilidad urbana vista por Citroën



LIFESTYLE

15 Ford presenta la “cama con mantenimiento de carril”



CLÁSICOS

16 ClassicAuto Madrid y AutoRacing Madrid

17 Peugeot 505, el gran polivalente que marcó de una era para la marca

17 El Mercedes Clase G cumple 40 años



COMPETICIÓN

18 F1; arranca la temporada

19 FE ePrix de México; espectáculo en estado puro

20 Extreme E, una nueva competición de SUV eléctricos para el 2021

20 Emotiva victoria de Denny Hamlin en las 500 Millas de Daytona

21 Primera victoria de Porsche en las 12 Horas de Bathurst

21 XXIIº Rallye Monte-Carlo Historique

22 WRC Rally de Suecia; Tanak entra en la leyenda



Bugatti celebra sus 110 años con el Chiron Sport 110 ans

Bugatti y la localidad francesa de Molsheim están de celebración: se cumplen 110 años del Bugatti Type 10, el primer modelo diseñado por Ettore Bugatti y del establecimiento de a sede la marca en esa localidad. Han sido 110 años convulsos para la marca, que en 1956, nueve años después de la muerte de su fundador, tuvo que cerrar la fábrica. Tras un primer intento fallido de reflotarla por parte de Romano Artioli, quien en 1991 compró el nombre y se llevó la fábrica a Italia, Bugatti fue adquirida por el Grupo Volkswagen en 1998, devolviendo a la marca su esplendor, deportividad y exclusividad de antaño en su fábrica de Molsheim. Prueba de esta segunda juventud por la que pasa la marca es el Chiron Sport "110 ans Bugatti", una unidad especial y limitada a sólo 20 unidades del Chiron Sport, con la que además de celebrar sus 110 años, rinde homenaje a Francia y a región de Molsheim. Mecánicamente, esta edición no aporta ninguna novedad, pues conserva el motor de 8.0 litros, cuatro turbos y 16 cilindros en W de

1.500 CC. Es en el apartado estético donde se aprecian las diferencias: la bandera francesa en la que el color azul simboliza la libertad son los grandes protagonistas. Así, la bandera está presente tanto en el exterior está presente en la parte trasera del alerón posterior activo, en la tapa del depósito de combustible en aluminio pulido (que incluye además el emblema 110 ans Bugatti) y, en las carcasas de los retrovisores, mientras que en el interior la encontramos en los reposacabezas de los asientos, así como en la marca de las 12 del volante. Por su parte, el color azul azul está también tanto en el interior, en sus asientos bitono, cinturones y volante, como en el exterior, con su carrocería de color azul acero mate (Matt Steel Blue) y el difusor trasero de fibra de carbono acabado en un lacado de color azul brillante. Para romper tanto azul, a modo de contraste las llantas y las cuatro salidas de escape son de color negro, mientras que los discos de freno son de color French Racing Blue.





Audi TT RS, la versión más deportiva se actualiza

El Audi TT RS, la versión más deportiva del Audi TT llegará esta primavera en las versiones TT RS Coupé y TT RS Roadster de la mano de Audi Sport. Ambas versiones equipan el motor de cinco cilindros de 400 CV y 480 Nm de par, asociado a una caja de cambios S tronic de siete velocidades, que en el caso del coupé (Audi no ha dado los datos de la versión Roadster) acelera de 0 a 100 km/h 3,7 segundos y alcanza una velocidad máxima limitada electrónicamente de 250 Km/h, todo ello, con tracción total quattro que distribuye la potencia entre los dos ejes según sea necesario mediante un embrague multidisco. Estéticamente, presenta una línea más agresiva acorde a sus nuevas prestaciones. Así su frontal a sido completamente rediseñado y cuenta con entradas de aire laterales más grandes que se extienden prácticamente hasta los pasos de rueda delanteros, haciendo que el TT RS parezca más ancho, además, para mejorar la refrigeración, se han colocado radiadores adicionales detrás de la característica parrilla Singleframe RS de color negro mate, en la que aparece el logotipo quattro en acabado titanio mate en la sección inferior y sus faros LED se pueden sustituir por faros matrix LED, mientras que la luz de marcha atrás es de tecnología OLED de aspecto tridimensional. Las llantas pueden ser 19" o de 20" y su eje delantero monta unos discos

de freno de acero ventilados y perforados con las pinzas de color negro (opcionalmente pueden ser rojas). En la parte trasera encontramos un nuevo diseño del alerón fijo con aletas laterales, su difusor también incluyen elementos verticales a ambos lados, mientras que dos tubos de escape ovalados de gran tamaño rematan el típico acabado RS. Por último, esta versión incorpora a su gama de colores el verde Kyalami específico de los RS, y los nuevos colores naranja pulso y azul turbo. Su interior cuenta con unos asientos deportivos RS en Alcántara con patrón de rombos (opcionalmente en napa fina con diseño tipo panel) y el logo RS aparece en los asientos, en su volante deportivo RS tapizado en cuero con levas de cambio, en las molduras de las puertas y por último, en la palanca de cambios. Opcionalmente se puede equipar con el paquete de diseño RS, que añade detalles de color o azul en las salidas de aire del sistema de climatización, en los cinturones de seguridad y en las alfombrillas. En materia de infoentretenimiento, en España de serie viene con el MMI Navegación plus con MMI touch con control por voz, punto de acceso Wi-Fi y el módulo Audi connect, además del sistema de sonido Audi Bang & Olufsen sound system de 680W y la pantalla de 12,3 del Audi virtual cockpit



Mercedes SLC Final Edition, un adiós por la puerta grande

La aparición en el mercado en 1996 del Mercedes SLK, el primer roadster compacto con techo retráctil rígido, causó sensación y supuso el inicio de una nueva generación de roadster a nivel mundial. Desde entonces, se han vendido un total de 710.00 unidades de sus tres generaciones, la última de ellas en 2011. En 2016, aprovechando un restyling al que fue sometido, Mercedes optó por cambiar su denominación, que, con la idea de reflejar su estrecho parentesco con la Clase C, pasó a ser SLC. Ahora, como homenaje a sus 23 años y como despedida de este modelo, este verano llegará a los concesionarios la versión especial SLC Final Edition en todas las mecánicas del SLC (SLC 180 SLC 200, SLC 300 y, AMG SLC 43). Basada en la línea AMG Line, incorpora de serie los parachoques del kit estético AMG delante y detrás, un tren de rodaje deportivo de altura rebajada en 10 mm (que puede suprimirse, si el cliente lo desea), llantas de aleación AMG de 5 radios de 18" de color negro de alto brillo y, por último, un sistema de frenos de mayor tamaño con discos perforados y pinzas con el logotipo "Mercedes-Benz" en el eje delantero. Su carrocería estará disponible en dos gamas de colores: negro estándar, negro obsidiana o gris selenita con detalles

en color plata o bien, en Yellow Sun (en homenaje al color "Yellowstone" del lanzamiento de la primera versión del SLK), blanco polar o blanco diamante bright, en cuyo caso, los detalles son de color negro brillante. En su interior, que incluye asientos deportivos, tapicería en napa bicolor negro/plata pearl con costuras de adorno en gris alpaca, así como elementos decorativos que aparentan ser de fibra de carbono. El equipamiento de serie incluye asimismo alfombrillas negras con logotipo bordado, calefacción integrada en los reposacabezas AIRSCARF, calefacción de asiento y paquete de memorias para los asientos del conductor y el acompañante, la columna de la dirección y los retrovisores exteriores. También incluye un apoyo lumbar con 4 vías de ajuste para el conductor y el acompañante. Por su parte, la versión AMG SLC 43, que estará disponible únicamente en el color Yellow Sun, cuenta además con el splitter frontal, las aletas de las tomas de aire y de los guardabarros, el fondo de la estrella central, el elemento de adorno en el faldón trasero, la carcasa de los retrovisores exteriores y las manillas de las puertas de color negro brillante.

Mazda MX-5 30º Aniversario, una edición limitada por los 30 años

El Mazda MX-5 (o Miata como se le conoce en otros mercados) se presentó al público en el Salón del Automóvil de Chicago de 1989. A lo largo de estos 30 años, este pequeño roadster del que se han comercializado tres generaciones, no sólo se ha mantenido fiel a su concepto original: un deportivo biplaza ligero, accesible y, sobre todo, divertido de conducir, sino que además, sigue dominando el segmento de los deportivos. Para celebrar semejante efeméride, Mazda ha elegido el mismo escenario que hace 30 años y ha presentado en Chicago la versión MX-5 Edición 30 Aniversario de la que tan sólo se fabricarán 3.000 unidades (de ellas, 50 unidades llegarán al mercado español a partir del próximo mes de junio) repartidas entre las versiones de capota blanda y con techo duro retráctil y en ambos casos estarán equipadas con un motor 2.0 SKYACTIV-G de 184 CV, asociado a un cambio manual. Su carrocería

esta pintada de un exclusivo color denominado Racing Orange, un color que evoca el amanecer de un nuevo día con perspectivas de emociones, mientras que un emblema del 30 aniversario con el número de serie del vehículo refuerza su exclusividad. A su color exclusivo, hay que añadir las llantas de aluminio forjado de 17" (Rays ZE40 RS30), creadas en exclusiva para esta versión especial y las pinzas delanteras de freno BREMBO y NISSIN detrás, ambas de color naranja. Su interior también cuenta con una serie de detalles exclusivos, como su volante, pomo del cambio y freno de mano con revestimiento de cuero y costuras en naranja, sus asientos RECARO con costuras y ribetes en naranja, las salidas de ventilación con molduras en color naranja, los paneles de puerta y salpicadero en Alcántara con costuras en naranja o, por último, las alfombrillas con placa metálica "30th Anniversary".





El Renault Clio estrena su quinta generación

Desde su primera aparición en 1990, el Renault Clio se ha convertido en un éxito de ventas del Grupo Renault en todo el mundo, con 15 millones de unidades vendidas. Ahora Renault ha presentado su quinta generación que recoge todas las virtudes de cada una de las cuatro generaciones anteriores, una generación que supone una evolución exterior, pero también una revolución interior. Así mismo, como punta de lanza del plan estratégico Drive the Future (2017-2022), esta quinta generación del Clio recoge sus tres pilares (eléctrico, conectado y autónomo). Así, este nuevo Clio será el primero de los 22 modelos equipado con motor híbrido E-Tech que la marca tiene previsto sacar al mercado hasta 2022. Gracias a su nuevo sistema multimedia conectado, también cumple con la premisa de que en ese periodo de tiempo, todos los modelos deberán ser vehículos conectados. Por último, este Clio será el pionero en la integración de ayudas a la conducción autónoma en un vehículo urbano, dentro del plan que tiene previsto comercializar 15 modelos equipados con tecnologías de conducción autónoma hasta 2022. Fruto de su alianza con Nissan, el nuevo Clio está construido sobre la plataforma CMF-B, diseñada para montar los motores híbridos. Pese a ser 14mm más corto (4,05m), su habitáculo ha ganado en habitabilidad y a su maletero de 391L hay que sumar otros 26L repartidos por los distintos compartimentos portaobjetos interiores. Estéticamente, las principales novedades las encontramos en su parte delantera, que cuenta con un nuevo capó, una calandra más grande, paragolpes más

marcados y por primera vez, incorpora deflectores que van situados a la altura de los pasos de rueda delanteros. Los faros delanteros de LED heredan la firma luminosa en forma de C (C-Shape) característica de los modelos Renault. Por su parte, la parte trasera estrena un nuevo portón y nuevas ópticas, mientras que la línea cromada alrededor de los cristales laterales le dan un aspecto más moderno. Por último, estrena los colores el Naranja, el Marrón Visón y el Azul Celadón y cuenta además con tres packs de personalización exterior (rojo, naranja y negro). En su nuevo interior se percibe una mayor calidad de los materiales, mientras que su nuevo "Smart Cockpit" centrado en el conductor libera espacio e incorpora más tecnologías. Así, viene con una pantalla multimedia de 9,3" y mediante su nuevo sistema conectado EASY LINK, ofrece todas las prestaciones multimedia, de navegación y de infoentretenimiento, además de los reglajes MULTI-SENSE. También estrena un nuevo tablero de instrumentos digital mediante una pantalla TFT de entre 7" y 10". Otras novedades son su volante, más pequeño y elegante, que cuenta con apoyos para el dedo pulgar y sus nuevos mandos, más completos y retroiluminados, mientras que la palanca del cambio, que ahora está situada en una posición más elevada, es más corta y el freno de estacionamiento es eléctrico. Por último, su interior se puede personalizar gracias a los paquetes de personalización para la consola central, el salpicadero, los paneles de puerta, el volante y los reposabrazos.



Nuevo Ford Focus ST, el más potente de la historia

De la mano de Ford Performance, este verano llegará al mercado el nuevo Focus ST, la versión más potente y deportiva del Ford Focus y lo hará en las variantes de cinco puertas y Sportbreak, con unos motores (uno de gasolina y otro diesel) que ofrecen un 12% más de potencia y un 17% más de par motor que la generación anterior del Focus ST. Así, la nueva generación del motor de aluminio EcoBoost de 2.3 litros tiene ahora 280 CV y un par motor de 420 Nm con el que acelera de 0-100 Km/h en menos de 6 segundos. Por su parte, el motor diésel EcoBlue de 2.0 litros desarrolla 190 CV y un par de 400 Nm. Las dos versiones vienen equipadas con un cambio manual de seis velocidades que permite cambios de marcha más rápidos y proporciona una sensación más deportiva con una reducción del recorrido del 7 por ciento en comparación con el nuevo Focus estándar, si bien, opcionalmente, la versión EcoBoost de 2.3 litros se puede equipar con un cambio automático de siete velocidades. A esto, hay que sumar los modos de conducción Wet, Normal y Sport (más Track, si se equipa con el Pack Performance que incluye además la función Launch Control). Tanta deportividad ha requerido un sistema de frenado de alto rendimiento con mayor potencia de frenado compuesto por discos más grandes: 330 mm x 27 mm delante y 302 mm x 11 mm detrás, además, la rigidez de la suspensión delantera se ha aumentado un 20% delante y un 13% la trasera y para la versión EcoBoost de cinco puertas está disponible opcionalmente la suspensión adaptativa CCD. Por último, la tecnología ESE amplifica el ruido del motor y del escape en los modos Sport y Track, aumentando así la sensación de deportividad. Exteriormente, el Focus ST se distingue por un nuevo diseño de su rejilla frontal (para refrigerar mejor); un nuevo alerón trasero más grande que aumenta la carga aerodinámica; un difusor trasero más deportivo que integra la nueva configuración doble de las salidas de escape situadas en los laterales y, por sus llantas de aleación con neumáticos Michelin Pilot Sport 4S. Por último, a su gama de

colores ya disponibles se suman el Azul Ford Performance y Naranja Fury. Su interior también transmite una atmósfera deportiva gracias a su volante deportivo, a los asientos Recaro en color ébano en combinación con costuras en gris metalizado, al pomo del cambio y pedales de aluminio o, por último, su cuadro inspirado en el del Ford GT, con los indicadores digitales de presión de sobrealimentación, presión de aceite y temperatura de aceite del turbocompresor que se muestran en una pantalla TFT de 4,2" en color. En materia de ayudas a la conducción, el nuevo Focus ST cuenta con una amplia gama de sofisticadas tecnologías, como el Control de Crucero Adaptativo que se ha mejorado con la función de Stop & Go; el Reconocimiento de Señales de Velocidad y Centrado de Carril para gestionar sin esfuerzo el tráfico de circulación; el Sistema de Iluminación Frontal Adaptativo; el Asistente de Estacionamiento Activo 2; la primera pantalla Head-up de Ford en Europa o, el Asistente de Maniobra Evasiva. Por último, el sistema de conectividad SYNC 3 permite a los conductores controlar las funciones de audio, navegación, climatización y los smartphones conectados mediante comandos de voz soportados por una pantalla táctil en color de 8" y, el FordPass Connect lo convierte en un punto de acceso WiFi móvil con conectividad para hasta 10 dispositivos.





Range Rover Velar SVAutobiography, el Velar más potente



Desarrollado por el departamento de Special Vehicle Operations, Land Rover, ha presentado el Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic Edition, que solo estará a la venta durante un año. Se trata pues de la versión más exclusiva de la gama del Range Rover Velar y el segundo modelo de la familia Range Rover en llevar el anagrama "SVA", tras el Range Rover SVAutobiography Dynamic (2017). Equipado con un motor V8 de 5.0 litros sobrealimentado de 550CV, es el Velar más potente, además, acelera de 0 a 100km/h en 4,5 segundos y de alcanzar una velocidad máxima de 274km/h, todo ello sin perder un ápice de confort. Ante semejantes prestaciones, se le han aumentado el tamaño de los frenos y ahora equipa delante unos discos de freno de 395mm con pinzas rojas de freno de cuatro pistones, mientras que detrás, son 396mm y las pinzas son de color rojo (si se quiere ir más discreto, opcionalmente hay disponibles unas pinzas de color negro). Este aumento de tamaño en los frenos ha sido posible gracias a sus nuevas llantas de 21" (opcionalmente se pueden sustituir por otras de 22"), que además permiten disipar mejor el calor de los frenos. Las mejoras, en las que los ingenieros del departamento de Special Vehicle Operations de Land Rover han empleado más de 63.900 horas se han complementado realizando ajustes con los que optimizar la conducción, el manejo y la respuesta del vehículo. Esto se ha traducido en que todos los sistemas, desde el sistema de cuatro ruedas motrices AWD, el Bloqueo del Diferencial Trasero Activo, la transmisión de ocho velocidades, la

dirección y la suspensión neumática del SVAutobiography Dynamic Edition han sido recalibrados, se han reforzado las barras estabilizadoras para reducir los balanceos de la carrocería en los pasos por curva y se han revisado las características de los Amortiguadores de Variación Continua. Exteriormente, se distingue por un nuevo paragolpes con entradas de aire más grandes para refrigerar mejor el motor y los frenos, una nueva parrilla frontal y por las molduras laterales en los bajos del vehículo que se combinan con el nuevo paragolpes que integra las salidas de escapes cuádruples, que gracias al Variable Active Exhaust System, le otorgan un sonido característico y acorde a sus prestaciones. Además, las letras del anagrama Range Rover del capó y el portón del maletero tiene un acabado de fibra de carbono. Por último, estará disponible en seis colores, entre ellos, el Byron Blue Satin, un acabado mate exclusivo para esta versión. Su interior está disponible en cuatro combinaciones de colores (Ebony, Cirrus, Vintage Tan y Pimiento), si bien, opcionalmente se puede elegir un acabado en fibra de carbono. Sus asientos están tapizados en piel Windsor acolchada, perforada con dobles costuras, unos asientos que de serie son eléctricos de 20 movimientos con memoria, funciones de masaje, calefactados y ventilados delante y sólo calefactados detrás. También estrena un volante deportivo con levas en aluminio con mandos integrados del sistema de infoentretenimiento y palanca del cambio giratoria en aluminio.



BMW X3 y X4 M y M Competition, a elegir entre 480 y 510 CV

BMW amplía su gama de modelos de altas prestaciones con los nuevos BMW X3 M y BMW X4 M, que además, se ven complementadas con las versiones BMW X3 M Competition y BMW X4 M Competition. Todos ellos estrenan un nuevo motor de 3 litros y seis cilindros en línea, que en el caso de las versiones X3 M y X4 M desarrollan 480 Cv, mientras que en las versiones M Competition su potencia sube hasta los 510 CV, pero que en ambos casos tiene un par motor de 600 Nm. Gracias a la habitual capacidad M de subir de régimen, a la más reciente actualización en tecnología M TwinPower Turbo y por sus sistemas de refrigeración y lubricación probados en competición, los BMW X3 M y BMW X4 M aceleran de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos y en 4,1 segundos las versiones M Competition y en ambos casos, su velocidad máxima controlada electrónicamente es de 250 km/h (opcionalmente se puede ampliar a los 280 km/h ó 285 km/h para los modelos Competition con el M Driver's Pack). Este nuevo motor se combina con la última evolución del cambio M Steptronic con control Drivelogic, con las levas situadas en el volante y con la palanca selectora de nuevo diseño del control Drivelogic que regula las características del cambio en tres modos diferentes. Todas las versiones incorporan además el nuevo sistema M xDrive de tracción a las cuatro ruedas estrenado en el nuevo BMW M5, que junto con el control dinámico de estabilidad DSC (Dynamic Stability Control), reparte par al eje delantero en función de las necesidades. Las mejoras no se limitan exclusivamente al motor: el chasis han sido modificados y de serie vienen equipados con dirección electromecánica M Servotronic, suspensiones adaptativas específicas de M, con amortiguadores con control electrónico con tres modos (COMFORT, SPORT y SPORT), llantas de 20" con neumáticos 255/45 delante y 265/45 detrás para los BMW X3 y X4 M o de 21" con neumáticos 255/40 delante y, 265/40 detrás en las versiones Competition y por último, sus discos de freno son ventilados y perforados de 395 mm de diámetro delante

y de 370 mm detrás, con las pinzas de azul y el logo M. Su exterior es un fiel reflejo de sus elevadas prestaciones y prueba de ello es su batalla más larga, las grandes tomas de aire en el frontal y una serie de elementos M que además de mejorar la aerodinámica, otorgan una dosis extra de deportividad. Entre los elementos distintivos de estas versiones destacan la parrilla con los riñones de BMW con láminas dobles negra (en las versiones Competition el marco de la parrilla con los riñones de BMW tiene un acabado negro brillante de lato brillo); retrovisores exteriores de diseño especial M; difusor trasero con cuatro salidas de escape; alerón M específico para los BMW X3 M y BMW X3 M Competition, así como los paragolpes pasos de rueda y los bordes de estribos pintados del color de la carrocería, que incluye el nuevo tono Toronto Red metalizado y, en exclusiva para las versiones M, el Donington Grey metalizado. Además, opcionalmente estará disponible el paquete exterior M, que incluye elementos decorativos de fibra de carbono en las tomas de aire delanteras, las láminas frontales del paragolpes, el difusor trasero y las carcasas de los retrovisores (y alerón en el caso de las versiones Competition). Su interior se distingue por sus asientos deportivos regulables eléctricamente, la tapicería de cuero Vernasca, de color Black u Oyster con el emblema M grabado en la parte superior del respaldo, las molduras interiores Aluminium con estructura de carbono, la instrumentación específica M y el volante de cuero M. En el caso de las versiones Competition, los asientos son tipo baquet M Sport en cuero Merino con elementos adicionales que se puede encargar bien en negro, o bien en combinaciones de dos tonos: Sakhir Orange/Black y Adelaide Grey/Sakhir Orange e incluyen una placa con el nombre de la versión en la consola central. Ambas versiones llevan de serie un asiento trasero abatible, dividido en secciones 40:20:40, lo que permite aumentar el volumen de carga hasta un máximo de 1.600 litros en el BMW X3 M, y hasta 1.430 litros en el BMW X4 M.

Porsche Macan Spirit, una edición limitada cargada de extras



Porsche Ibérica ha iniciado la comercialización del Macan Spirit, una edición limitada y exclusiva para España y Portugal, del que ya se pueden hacer pedidos por un precio de 74.911€ y que se identifica por una elegante inscripción tanto en la parte trasera del vehículo como en el lado derecho del salpicadero. El nombre “Spirit” de esta versión lo hereda de otro Porsche único, el 924S Spirit de 1988. Al igual que su predecesor, el Macan Spirit sólo estará disponible en dos colores: blanco y negro, de las que se fabricarán 100 unidades por color a diferencia de las 15 del 924S Spirit. En el apartado mecánico, el Macan Spirit viene equipado con un motor de

gasolina turboalimentado de 2.0 litros y cuatro cilindros, que desarrolla un potencia de 245 CV con un par máximo de 370 Nm, que asociado a una caja de cambios PDK de doble embrague y siete marchas, acelera de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos y alcanza una velocidad máxima de 225 km/h, todo ello con un consumo medio de 8,1 l/100 km. Además, el Macan Spirit incorpora el sistema de amortiguación variable Porsche Active Suspension Management (PASM), la servodirección Plus, así como la ayuda al aparcamiento delantera y trasera con cámara incluida. Entre el numeroso equipamiento que incluye el Macan Spirit respecto a la versión “normal” destacan el acabado en color negro del techo panorámico, los faldones laterales, los retrovisores exteriores antideslumbrantes SportDesign, las llantas Macan Turbo de 20”, los raíles de techo, el faldón trasero, en las salidas de escape deportivas y en las ópticas de Led tintados. Su interior cuenta también con una serie de extras como las alfombrillas, el paquete de iluminación Confort, las esferas del cuadro de instrumentos y los cinturones de seguridad en Rojo Garnet y las cortinillas para las ventanas traseras. En definitiva, un equipamiento extra valorado en más de 6.500€ que se ahorra el cliente si lo adquiriese por separado.

CUPRA Formentor, un Concept Car por su primer aniversario

Hace ya un año que Cupra pasó a ser una marca con identidad propia y tras el lanzamiento de su primer modelo, el CUPRA Ateca, ahora ha presentado el segundo, el CUPRA Formentor. Se trata de un SUV que de momento es sólo un Concept Car, pero que supone el primer modelo desarrollado especialmente para la marca. Está equipado con un motor híbrido enchufable de alto rendimiento de CUPRA de 245 CV, cuya batería tiene una autonomía de 50 km. Este motor está además asociado a una transmisión DSG de doble embrague, mientras que el Control de Chasis Adaptativo DCC y al bloqueo diferencial permiten un rendimiento excelente en cualquier tipo de condiciones o estilos de conducción, ya que también dispone de dirección progresiva. Estéticamente, además de por su exclusivo color azul petróleo mate, se caracteriza por



una carrocería más baja que la del ATECA, la longitud de su capó y sobre todo, por su parte trasera con el concepto de luz trasera infinita. En su interior, la calidad se hace patente con la luz de bienvenida que se proyecta al abrir la puerta, el volante característico CUPRA y los asientos de cuero tipo baquet con el respaldo de carbono, el salpicadero parece flotar mediante una línea horizontal que se extiende por la parte delantera del habitáculo, de puerta a puerta y, por último, la posición del conductor es más baja y ergonómica. Tecnológicamente, está equipado con tecnología de vanguardia como el Digital Cockpit, que presenta toda la información necesaria para el conductor, y un sistema de navegación flotante de pantalla panorámica de 10”, que ofrece multitud de funciones y conectividad a los ocupantes.



El Porsche Charging Service amplia cobertura y funciones



Porsche Charging Service, la plataforma digital para todos los servicios relacionados con la carga, lanzado en mayo de 2018, es un servicio que se encarga de buscar las estaciones de carga adecuadas y de llevar a cabo la facturación mediante los datos de pago almacenados centralmente. La información sobre la localización de las estaciones de carga, su disponibilidad y el precio para cargar el vehículo están disponibles en tiempo real. La identificación del usuario en la estación de carga se realiza con un código QR mediante la aplicación compatible con iOS y Android o con la "Porsche ID

Card", que los usuarios reciben sin cargo una vez registrados en este servicio a través de www.porsche.com/connect-store, que no es de uso exclusivo a vehículos híbridos o eléctricos Porsche. Ahora, sus usuarios están de enhorabuena, pues este servicio no sólo ha ampliado el número de puntos de carga (49.000) y el número de países en los que está disponible tras la incorporación de España, Noruega, Francia, Gran Bretaña e Italia a los siete que ya estaban (Alemania, Austria, Suiza, Dinamarca, Países Bajos, Bélgica y Finlandia). También se ha aumentado sus funciones, pues el Porsche Charging Service añade ahora la función de clasificación que indica cuándo el vehículo se ha cargado por última vez en una estación y permite también que los usuarios sepan lo actualizada y fiable que es la información de cada punto de carga. Además, de cara a obtener una mejor planificación de las operaciones de carga, también muestra la utilización diaria de la capacidad de la estación de carga. También se ha mejorado la interfaz de usuario en la aplicación y en la función de navegación, de tal manera que después de seleccionar un punto de carga, ahora es más fácil enviarlo al navegador con Google Maps, bien en el smartphone o bien en el vehículo mediante Apple CarPlay.

El Venturi Antartida supera la primera fase de pruebas en condiciones extremas



Venturi, empresa especializada en la electromovilidad y que participa en la Formula E, continúa con el desarrollo del "Antartida", el primer vehículo eléctrico de exploración polar con capacidad para llevar a tres personas con equipaje personal y equipo de exploración científica. El modelo, que ya fue presentado hace un mes, ha sido sometido a la primera fase de pruebas en condiciones extremas. Primero se llevó a la estación de esquí de Auron, en el sur de Francia, donde durante tres días y cuatro noches, los ingenieros pusieron a prueba al Antartida con las temperaturas bajo cero. Aquí estuvieron probando el funcionamiento de las baterías y del motor, así como la iluminación, el deshielo, la carga y el estacionamiento en el exterior con el frío. Posteriormente el

Antartida fue llevado a una cámara climática en Módena, donde pasó tres días a temperaturas de -40° , donde siguieron poniendo pruebas diversa de sus funciones. Durante la primera semana de marzo, el Antartida será sometido a una nueva fase de pruebas, esa vez cerca de Telegraph Creek en la Columbia Británica (Canadá), ya en unas condiciones climáticas más parecidas a las que se tendría que enfrentar en la Antártida. En esta fase, Venturi rendirá homenaje a la expedición que Bedaux intentó llevar a cabo en 1934 con sus Citroën semioruga, una de las expediciones que marcaron la historia del automóvil. La idea de "Volver a Telegraph Creek" no es otra que la de recorrer los 42 Km que separan Dease Lake y Telegraph Creek y que Bedaux no pudo completar.



AMI ONE CONCEPT, el futuro de la movilidad urbana vista por Citroën

En el año de su centenario, Citroën se reinventa con el Ami One Concept, como respuesta a los nuevos modos de movilidad urbana y al desafío de la transición energética en la ciudad. Así, este Concept Car con aspecto de “cubo con ruedas” (sólo se diferencia la parte delantera de la trasera por el parabrisas inclinado y por la altura de las ópticas) mide 2,5m de largo, 1,5m de ancho y 1,5m de alto, y tiene capacidad para dos personas. 100% eléctrico permite a sus ocupantes desplazarse con una gran agilidad por la ciudad, con una autonomía de 100 Km (2 horas son suficientes para una recarga completa conectado en un enchufe de recarga público o en un Wall box) y a una velocidad máxima de 45Km/h, que además, es accesible a partir de los 16 años, por lo que no necesario tener el carné de conducir. Con el fin de satisfacer todas las necesidades de desplazamiento de las



personas respondiendo a sus diferentes modos de uso, el Ami One Concept está disponible según las necesidades de cada uno: desde cinco minutos, 5 horas, 5 días, 5 meses o 5 años, a través de Free2Move, es decir, como carsharing o en propiedad. Una vez reservado, el Smartphone asume el control: para empezar, para abrir la puerta, se hace mediante la lectura de un código QR. Ya dentro, el Smartphone se sitúa en esta zona de recarga sin cable por inducción, dando lugar a una “conversación” con el Ami One Concept vía App que se gestiona mediante 2 botones situados sobre el volante: un comando por voz para llamar al asistente y un menú que se desplaza para navegar de una aplicación a otra, además, la interfaz gráfica se anima recordando ojos estilizados con el objeto de transmitir las emociones y establecer un diálogo privilegiado con la persona, mientras que toda la información



Ford presenta la “cama con mantenimiento de carril”

Hoy en día, una de las ayudas a la conducción de mayor implantación es el “Asistente de Mantenimiento de Carril” un sistema que monitoriza las marcas de la carretera y ayuda activamente al conductor para que devuelva con seguridad el vehículo al carril correcto moviendo el volante en la dirección adecuada. Este sistema sirve como complemento a otros sistemas basados en cámaras que ayudan a los conductores a evitar que se desvíen involuntariamente de su carril. Pues bien, ahora esta tecnología ha inspirado a Ford para desarrollar la “Cama con mantenimiento de carril”, un invento desarrollado por “Ford Interventions”, que utiliza soluciones del sector de automoción para intentar solucionar problemas del día a día. El motivo para su desarrollo se debe a que si bien es cierto que al final de un agotador día, acurrucarse con esa persona especial es toda una recompensa, en ocasiones esto se acaba convirtiendo en una auténtica pesadilla debido a que la “invasión” de nuestro espacio en la cama, con la consiguiente pérdida de horas de sueño. Prueba de ello, es el hecho de que los estudios muestran que 1 de cada 4 personas

con pareja duermen mejor solos, un fenómeno que se conoce como el “divorcio del sueño”. Para poner solución a este problema, la “Cama con Mantenimiento de Carriles” utiliza sensores de presión para identificar cuando alguien se ha desviado de su lado de la cama y lo devuelve suavemente a donde debería estar con la ayuda de una cinta transportadora integrada.





ClassicAuto Madrid y AutoRacing Madrid



Este año y como novedad, ClassicAuto Madrid y AutoRacing Madrid se celebraron a la vez en el pabellón de Cristal de la Casa de campo de Madrid. En su X edición, ClassicAuto Madrid contó con la participación de más de 270 expositores, entre ellos, los principales restauradores de la península (Coupe-Puehe, Cochera, Juan Lumbreras o Retrosport), pero se echó de menos la presencia de marcas, así como la de algunos clubes carismáticos y es que no cabe duda de que dos salones con la misma temática, separados por tan poco tiempo no son viables. ClassicAuto Madrid estuvo lleno de una serie de actividades paralelas entre ellas, el homenaje al Equipo Nacional de F3 que compitió en Europa entre 1977 y 1979; Historic Endurance presentó su calendario deportivo para 2019; de la mano de la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA), acogió un encuentro de presidentes de clubes en el que se analizaron los temas de interés para el sector de clásicos, un sector que siendo sometido a restricciones administrativas de circulación. El tradicional Concurso de Elegancia estuvo acaparado por Bentley con motivo de su centenario y contó con la participación de 10

modelos fabricados entre 1932 y 1966, de los que el Bentley 4 ¼ MR de 1938 presentado por Rafael Pueche se llevó el premio "Best of Show". Otro gran protagonista de esta edición fue el exclusivo Hispano-Suiza T30E de 1922, único ejemplar que se conserva en el mundo de los que formaron parte del equipo oficial de competición de la marca. Como complemento a todo ello, no faltó la zona destinada a la compra-venta entre particulares o la destinada a comprar piezas de recambio, mientras que en el exterior el parking de clásicos concentró a lo largo de los tres días a más de 700 vehículos de todas las épocas. Por su parte, el AutoRacing Madrid,, promovido por la Real Federación Española de Automovilismo celebró su segunda edición con el objetivo de promocionar el deporte y sus valores entre los aficionados. En su amplio stand además de estar expuestos los principales programas de promoción deportiva, tuvo lugar un intenso programa de presentaciones de diversos campeonatos, así como charlas coloquio. Como complemento a todo ello, en el pabellón Satélite se llevaron a cabo exhibiciones deportivas y tuvo lugar la salida protocolaria del Madrid Classic Tour.

Peugeot 505, el gran polivalente que marcó de una era para la marca



En 1979, Peugeot decidió que era ya el momento de sustituir al Peugeot 504, un modelo que marcó una época en la historia de las grandes berlinas de la Marca y lo hizo con el Peugeot 505, modelo del que se fabricaron más de 1.300.00 unidades entre 1979 y 1997 en países como , España (Vigo), Chile, Egipto, Argentina, Nueva Zelanda o, incluso, China e India, además de Francia y que además, supuso el fin de toda una era para Peugeot, al ser la última de sus berlinas con tracción trasera. Su fiabilidad, comportamiento en carretera, robustez y su solvencia para circular por carreteras y caminos en mal estado le permitió gozar de una gran polivalencia, pues en los distintos mercados en los que se comercializó fue ambulancia,

vehículo policial, automóvil militar, coche fúnebre e, incluso pick-up doble cabina. Esta propiedades fueron también clave de su éxito en África, en Iberoamérica o en Extremo Oriente, países en los que aún hoy en día circulan como el primer día. Diseñado por Pininfarina, destaca por su dinamismo y su estética atrevida para la época, mientras que su habitáculo, elegante y confortable, es obra de Paul Bracq, uno de los interioristas más prolíficos en el mundo del automóvil de mediados del siglo XX, que participó en la creación de varios modelos míticos de Mercedes y BMW entre los años 50 y 70, además de ser uno de los artífices de concept-cars que han definido la estética Peugeot, como los Quasar, Próxima y Oxia.



El Mercedes Clase G cumple 40 años



A finales los años '60 Daimler-Benz AG y Austria Steyr-Saimler-Puch AG, que ya ofrecían vehículos con excelentes capacidades todoterreno (Mercedes-Benz Unimog y los Puch Haflinger y Puch Pinzgauer) entablaron conversaciones sobre una posible cooperación y finalmente, en 1972, llegaron al acuerdo para desarrollar un vehículo ligero todoterreno: el Clase G. El primer modelo de madera fue creado antes de abril de 1973 y el primer prototipo para rodar en carretera ya estaba realizando pruebas en 1974, cuyo diseño final con su icónico perfil fue definido por Mercedes-Benz Design. Finalmente, en febrero de 1979, tuvo lugar en Francia la presentación mundial del modelo 460 de la Clase G, un

vehículo todoterreno universal, con un interior sencillo pero en el que se había prestado mucha atención al sistema de propulsión. La tracción total, instalada como equipamiento de serie, contaba con un diferencial entre ejes bloqueable al 100% y diferenciales bloqueables opcionales en los ejes delantero y trasero, que han sido equipamiento estándar desde 1985. En el momento de su lanzamiento estaba disponible en las versiones 240 GD y 300 GD diésel y 230 G y 280 GE gasolina, así como en diferentes tipos de carrocería (vehículo abierto, Station Wagon cerrado y furgón con los laterales cerrados), así como en dos batallas distintas. Su producción en serie comenzó en la planta de Puch en Graz-Thondorf (Austria), donde actualmente se sigue fabricando su





F1; arranca la temporada



La primera temporada post-Alonso (no del todo, pues el piloto español, nombrado embajador de McLaren, hizo acto de presencia la segunda semana para confirmar que colaborará en el desarrollo del McLaren MCL34 de este año y en el MCL35 del año que viene) arrancó con los tests de pretemporada que tuvieron lugar durante 8 días en el Circuit de Barcelona. En ellos, además de ver el comportamiento en pista de los monoplazas que estrenaban normativa aerodinámica, se pudo ver muchas caras nuevas en los equipos. Por un lado, los recién llegados: Norris, Giovinazzi, Albon, Russell y, en cierta medida, Kubica y Kvyat y, por otro, los que han cambiado de equipo: Leclerc, Gasly, Ricciardo, Sainz, Stroll y Raikkonen. También se pudo ver a los nuevos Pirelli, que estrenaban designación: C1 al C5, siendo C1 el más duro y el C5 el más blando, junto con la nueva simplificación de colores a sólo tres: blanco para los duros, amarillo para el medio y rojo para los blandos. Conclusiones de lo visto en pista: Ferrari con un concepto nuevo de alerón delantero parece ir un paso por delante de Mercedes, que la segunda semana llegó con un nuevo diseño de alero delantero. Los Ferrari fueron los más rápidos en tandas

largas con el compuesto medio y sólo Hamilton fue capaz de meterse entre los dos Ferrari cuando los dos equipos probaron el compuesto más blando, quedando a sólo 0'003 de Vettel. Así pues, el primer round lo ha ganado Ferrari, aunque no estuvo libre de contratiempos, que le hicieron rodar 900 vueltas menos que los Mercedes. En cuanto al resto de los equipos, Red Bull con su nuevo motor Honda está aparentemente todavía muy por detrás de Ferrari y de Mercedes, pero Honda ha ganado en fiabilidad y sólo el accidente de Gasly les privó dar más vueltas. Renault parece ser el mejor de la tabla media con Hulkenberg marcando el mejor tiempo la primera semana; McLaren ha tenido una de sus mejores pretemporadas de los últimos años, con Sainz marcando el mejor tiempo el sexto día; Alfa Romeo (como ahora se llama Sauber), con su alerón delantero, tiene todavía trabajo que hacer, sobre todo en tandas largas; Haas es un incógnita; Racing Point se vio lastrado por las averías y fue el segundo por la cola en kilometraje y Toro Rosso es ahora un Red Bull "B". Dejamos para el final a Williams: se perdieron los dos primeros días por problemas en su FW42, por lo que sólo pudieron rodar 2.639 kilómetros y llegarán a Australia con todo por hacer.



FE ePrix de México; espectáculo en estado puro



“Probablemente haya sido la mejor carrera de mi trayectoria en la Fórmula E”, palabras del brasileño di Grassi que resumen lo vivido en el ePrix de México. No es para menos, pues los últimos minutos fueron un continuo ataque del brasileño a Wehrlein que, por 18 segundos, tuvo que dar una vuelta más, lo que le hizo quedarse sin batería en la última curva, mientras que una mejor gestión de di Grassi le permitió adelantar al piloto de Mahindra sobre la misma línea de meta de manera increíble, logrando así la tercer victoria consecutiva para Audi en este circuito. El ePrix comenzó con la primera pole de Wehrlein en la Fe, seguido por di Grassi, Massa y Rowland, mientras que el líder del mundial, Bird tuvo que tomar la salida desde el fondo de la parrilla por un problema en los entrenamientos. En el caos de la apurada de frenada de la primera curva, Rowland fue el más listo y se situó segundo, mientras que Massa bajó hasta el sexto puesto. Transcurridos cinco minutos, se produjo la primera bandera roja de la formula E debido al fuerte impacto de Piquet contra las protecciones después de subirse a la parte trasera de Vergne. La carrera se reanudó tras el Safety Car, situación que aprovecharon todos para activar el primero de los dos “Attack Mode” disponibles, por lo que no hubo cambios en la clasificación. Poco a poco, Wehrlein, Rowland y di Grassi abrieron hueco con respecto a Buemi, que hacía de tapón al defenderse de los ataques de Da Costa. A falta de ocho minutos para el final, di Grassi fue el primero del trio de cabeza en activar el segundo “Attack Mode”, por lo que Rowland lo activó en la siguiente vuelta para defenderse del brasileño, pero el piloto británico de Nissan cometió un error cuando fue a activarlo, lo que aprovechó di Grassi para adelantarle y situarse segundo, por lo que a Wehrlein no le

quedó más remedio que activarlo en el siguiente paso. La presión de di Grassi, que disponía de un 2% más de energía, impidió a Wehrlein ralentizar lo suficiente su ritmo, por lo que cruzó la meta a falta de 18 segundos para que acabase la carrera, lo que le obligó a dar dos vueltas más que fueron cruciales, no sólo ya para él, sino también para los Nissan de Rowland y Buemi, que estaban ya sin batería cuando eran segundo y cuarto respectivamente. Cumplidos los 45 minutos reglamentarios, en la vuelta extra que hay que dar, di Grassi lo intentó en dos ocasiones: la primera, una vez más, a final de recta y, la segunda, en la chicane, donde pese a que tampoco lo logró, Wehrlein se la saltó. Cuando todo parecía decidido, di Grassi sorprendió al alemán ya sin batería, y fue capaz de encontrar un hueco entre el Mahindra y el muro, para lograr la victoria sobre la misma línea, la primera de esta temporada, que además, le sirve para subir hasta el cuarto puesto en la clasificación. Aunque acabó segundo, Wehrlein fue sancionado con cinco segundos, permitiendo así a Da Costa ser segundo y a Mortara tercero, mientras que D’Ambrosio remontó desde el decimocuarto puesto al cuarto, lo que le permite ser el nuevo líder del Mundial. Lotterer acabó quinto, Evans séptimo, Massa, con su octava posición lograba sus primeros puntos, Bird fue noveno y Abt décimo. En el mundial, D’Ambrosio recupera el liderato con 53 puntos, Da Costa, con 46 puntos, sube al segundo puesto, Bird baja al tercer puesto con 45 puntos y di Grassi es cuarto con 34 puntos. En el apartado de equipos, Mahindra, con 83 puntos recupera el liderato, Envision Virgin con 73 puntos baja al segundo puesto, BMW Andretti con 64 puntos es tercero, DS Techeetah es cuarto con 57 puntos y Audi Sport Abt es quinto con 56 puntos.

Extreme E, una nueva competición de SUV eléctricos para el 2021



Tras el éxito del Campeonato de la Fórmula E y fiel a sus principios de sostenibilidad del medio ambiente, Alejandro Agag y Gil de Ferran han presentado el nuevo Campeonato Extreme E. Este nuevo campeonato cumple con dos objetivos principales: por un lado, denunciar el deterioro de los distintos ecosistemas y, por otro lado, mostrar la versatilidad de vehículos eléctricos en condiciones extremas. Las competiciones tendrán lugar en entornos ya de por sí dañados, tales como el ártico, con su pérdida de hielo; la jungla del Amazonas, donde los bosques se van reduciendo por la tala de árboles; el Himalaya, con la reducción de hielo de los glaciares; el desierto, que avanza inexorablemente por la sequía; o incluso en islas vírgenes del pacífico. En todos

estos entornos, se pondrán a prueba los vehículos Todo Terreno eléctricos para demostrar que también son capaces de los SUV eléctricos son capaces de satisfacer hasta el usuario más exigente. El formato de los eventos será una serie de enfrentamientos directos en etapas de aproximadamente ocho kilómetros de distancia, con una fase de grupos y luego una de eliminatorias para decidir el ganador de cada prueba. El compromiso de este Campeonato Extreme E con el medioambiente ha llegado a centralizar toda la logística que rodea a las carreras entorno al barco Santa Elena, que tradicionalmente hacía la ruta Ciudad del Cabo-Santa Elena llevando todos los suministros que la isla necesitaba.



Emotiva victoria de Denny Hamlin en las 500 Millas de Daytona



Denny Hamlin, con el Toyota nº11 del equipo Joe Gibbs Racing logró el triunfo en la 61ª edición de las 500 Millas de Daytona, prueba inaugural de la NASCAR Cup Series. La conocida como la “Gran Carrera Americana” tuvo nueve líderes, doce banderas amarillas y dos periodos de bandera roja, lo que hizo que en lugar de las tradicionales 200 vueltas al Daytona International Speedway, se completasen un total de 207 vueltas. Esta segunda victoria de Denny Hamlin en esta carrera (la primera fue en 2016) ha sido especialmente emotiva para él por varios motivos. Para empezar, encabezó un triplete de su equipo, el Joe Gibbs Racing y de Toyota, ganado a sus compañeros, Kyle Busch por 0’198 y a Erik Jones

a 0’294 segundos, batiendo a los Ford, los grandes favoritos, que se tuvieron que conformar con el cuarto puesto logrado por Joey Logano, vigente campeón de la NASCAR Cup Series, pero sobre todo, porque con esta victoria, rindió homenaje a J.D. Gibbs, recientemente fallecido y junto a su padre, fundador del equipo y que además, le ayudó a lo largo de su carrera deportiva. La carrera sin duda estuvo marcada por los múltiples accidentes, cinco de ellos en las últimas 20 vueltas, incluido un “Big One” en el que se vieron involucrados 22 coches a falta de 10 vueltas para el final y otro a falta de dos vueltas con 9 coches involucrados. Así, tan sólo 19 de los 40 coches que tomaron la salida acabaron la carrera.



Primera victoria de Porsche en las 12 Horas de Bathurst



Un total de 40 inscritos y 13 marcas se dieron cita en la prueba inaugural del Campeonato de Resistencia Intercontinental GT Challenge que se disputó en el circuito de Mount Panorama (Bathurst/Australia). La victoria fue para Porsche, que lograba así su primera victoria en esta ya clásica prueba, con el Porsche 911 GT3 R nº 912, pilotado por Dirk Werner, Dennis Olsen y Matt Campbell con tres segundos de ventaja sobre el segundo clasificado, el Aston Martin Vantage nº 62, que remontó desde la 12ª posición después de haber sido excluido del Pirelli Top-10 Shootout y de ser sancionado con dos puestos más por exceder la velocidad máxima en el pit lane. El Mercedes AMG GT3 nº 999 que había logrado la pole, completó el podio a sólo 8 segundos de los ganadores. El australiano Matt Campbell fue sin duda el gran héroe de la

carrera, pues en un gran último relevo, supo sacar partido de un juego nuevo de neumáticos y remontó desde la quinta posición a la primera tras un increíble adelantamiento en Forrests Elbow al Aston Martin nº 62 a falta de 10 minutos para el final. Pese a cruzar la meta en primera posición, su victoria estuvo en el aire, pues los Deportivos investigaron un toque que tuvo con el BMW M6 GT3 nº 42 a falta de 40 minutos para el final, cuando éste era tercero, pero finalmente no fue sancionado por ello. Andy Soucek, único representante español (Bentley Continental GT nº 108), no tuvo su día, pues por error, su coche se caló cuando estaba saliendo de boxes lo que le hizo perder una vuelta cuando estaban luchando por la victoria y finalmente sólo pudo acabar sexto.



XXIIº Rallye Monte-Carlo Historique



El XXIIº Rallye Monte-Carlo Historique recuperaba las ciudades de Milán y Atenas como puntos de partida, entre los que una vez más, figuraba Barcelona. Tras la dura y larga etapa de concentración (desde Barcelona fueron 928 Km), en la que sólo se para en los controles horarios o en las asistencias, los 309 participantes llegaron al reagrupamiento en situado en Buis-les-Baronnies, desde donde comenzó de verdad la prueba. Este año, la nieve y el hielo tanto en los tramos cronometrados, como en los tramos de enlace obligó a la organización a cancelar tres tramos de los cuatro tramos

previstos el domingo (ZR4, ZR 5 y ZR 6) y otro al día siguiente (ZR9) por exceso de nieve (más de dos metros de espesor en algunos casos), lo que redujo la competición a 11 tramos cronometrados. La pareja francesa formada por Michel Badosa y Mogens Reidl con el Renault 8 nº 261 de 1969 no dio opciones al resto y lideró el rallye desde el primer tramo al último y, con 1670 puntos se impusieron al FIAT Ritmo 60 de 1975 nº 256 de los italianos Alessio de Angelis y Sergio Sisti por 560 puntos de diferencia, mientras que los también italianos Massimo Canella y Nicolas Arena con un Lancia Fulvia coupé 1.3S de 1972 completaron el podio. Los dos italianos, pertenecientes al equipo Scuderia Milano Autostoriche, repitieron podio, pero esta vez en lo más alto, al lograr junto con otros tres coches la victoria en el apartado por equipos. En cuanto a la participación española, David Nogareda y Sergi Giralt con un Porsche 911 S 2.0 de 1969 se quedaron a las puertas de entrar dentro del top 10 y fueron decimoprimeros. Salvador Canellas / Eloi Alsina (SEAT 124 Especial 1800 Grupo 4) en el puesto 27º y Antonio Sainz/Cuni (Porsche 921) en el puesto 40º completaron el podio entre los españoles



WRC Rally de Suecia; Tanak entra en la leyenda

La segunda cita de WRC tuvo un doble protagonista: por un lado el piloto de Toyota, el finlandés Latvala, que con su participación en Suecia superaba a Carlos Sainz y pasaba a ser con 197 ralles, el piloto con más rallies disputados, récord que no pudo disfrutar del todo, pues tuvo que abandonar en el tramo 8 cuando era segundo. El segundo protagonista fue Tanak, que después de haber dominado prácticamente toda la prueba, lograba la victoria convirtiéndose en el cuarto piloto no escandinavo en ganar el único rallye de invierno puro del campeonato y además, pasaba a liderar la clasificación de pilotos. Neuville que ya se había impuesto en el Shakedown, fue el primer líder del rallye al ganar la prueba especial en Karlstad por 0,8 segundos sobre Ogier. Al día siguiente, la más larga del rallye con 137,41 Km de recorrido, Tanak, Latvala y Suninen, protagonizaron una bonita lucha por la primera posición, alternándose al frente de la clasificación, hasta que Latvala enterró su coche en un banco de nieve en el último tramo del día, el mismo en el que Ogier, abandonó después de trompear en la nieve y quedarse atascado y en el que Neuville hizo dos trompos. Así, el piloto estonio de Ford acabó liderando por primera vez una jornada del WRC, con 2 segundos de ventaja sobre Tanak y con 17,8 segundos sobre el Hyundai de Mikkelsen. La alegría le duró poco al piloto de Ford, que ya en el primer tramo del sábado perdió el liderato y en el segundo tramo abandonaba tras

chocar primero contra un banco de nieve y más tarde contra un árbol, dando la jaula de seguridad de su coche. Su abandono, dejaba a Tanak como líder en solitario, con 54,5 segundos de ventaja sobre el Citroën de Lappi y sobre Mikkelsen, mientras que Neuville terminaba el día en cuarta posición, a 2,3 segundos de su compañero. En el mítico premio Colin's Crest que se disputa en honor a Colin McRae desde 2009, la victoria fue para el Toyota de Meeke, sexto al acabar el día, con un salto de 41 metros. En la última jornada con apenas 51 Km cronometrados repartidos en tres tramos y con la victoria casi asegurada para Tanak, la lucha se centró por el resto de los puestos de podio entre Lappi, Neuville, Mikkelsen y Evans, separados entre sí, por 14 segundos, pero finalmente Lappi aguantó los ataques de Neuville y acabó segundo a 53,7 segundos de Tanak, que se llevó los 5 puntos extra del Power Stage, mientras que Neuville completó el podio a sólo 3 segundos del Citroën de Lappi. En el Mundial, Tanak es el nuevo líder con 47 puntos, Neuville es segundo con 40 puntos y Ogier que sumó dos puntos en el Power Stage es ahora tercero con 31 puntos. Por su parte, Loeb, el vigente campeón que acabó séptimo es sexto con 18 puntos. En el apartado de marcas, Toyota, con 58 es el nuevo líder del Mundial, Hyundai es segundo con 57 puntos, Citroën es tercero con 47 puntos y M-Sport es cuarto con 30 puntos.