

Motor



EXPERIENCES

Mayo 2018



VISION MERCEDES-MAYBACH ULTIMATE LUXURY I - MCLAREN 570S SPIDER DESIGN
EDITION - BMW M2 COMPETITION - MERCEDES-AMG C63 - LEXUS ES 300H - SUBARU
IMPREZA - MASERATI LEVANTE TROFEO - JAGUAR F-PACE SVR -
F1 - FE - WRC

EDITORIAL

Recientemente el director general de Tráfico, Gregorio Serrano sorprendió a todos con el anuncio de que la DGT estaba estudiando bajar la velocidad máxima en vías convencionales de 100 a 90 kilómetros por hora, aunque con excepciones (que lejos queda ya la propuesta que finalmente no vio la luz de aumentar de 120 a 130 Km/h la velocidad en algunos tramos de autovías y autopistas en el nuevo Reglamento de Circulación que entró en vigor en el mayo del 2014), una medida que como dice el RACE, “vuelve a poner el foco en los automovilistas como principales responsables del incremento de la siniestralidad”. Pero el conductor, pese a sus distracciones al volante o a sus excesos de velocidad, o a la antigüedad de su coche, no es el único responsable de que se produzcan accidentes de tráfico y es que, no nos debemos olvidar del estado de nuestras carreteras. Según el decimocuarto informe elaborado por el RACE que analiza el nivel de riesgo en la Red de Carreteras del Estado (RCE), según el cual, del total de 24.899 kilómetros analizados, el informe alertaba del incremento en un 10% en el número de kilómetros de carretera de mayor riesgo, pasando de 3.264 Kilómetros registrados el año 2016, a los 3.595 kilómetros de nivel rojo y negro de 2017. A estos datos hay que sumar la falta de inversión en las carreteras convencionales, lugar donde se ha producido un incremento del 4% de víctimas mortales, por lo que el RACE consideraba imprescindible y urgente destinar parte del presupuesto central y autonómico a la mejora y mantenimiento de las carreteras convencionales, con especial énfasis en el firme y en la señalización vertical, además de incentivar el uso de las autopistas y autovías, por ser más seguras. En este sentido, los conductores estamos de enhorabuena pues los Presupuestos Generales del Estado del 2018 que quedarán aprobados este mes, contemplan una inversión en infraestructuras de obra pública de 8.908 millones de euros, es decir, un 17% más que en 2017. De esta partida y después de las inversiones en el ferrocarril, la mayor inversión será para las carreteras, con un total de 2.437 millones, un 12,2%

más que en el 2017. De esta cuantía, 1.161 millones se destinarán a la construcción de nuevas carreteras (sin contar las primeras concesiones con una inversión total de construcción y conservación de unos 1.730 millones de euros como parte del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC) que ya se han anunciado). La conservación en carreteras es una prioridad del Gobierno o eso dicen, a lo que se destinarán 917 millones de euros para su conservación (390 millones se dedicarán a conservación integral, otros 300 millones a la rehabilitación de autovías de primera generación y 210 millones se irán a obras de conservación en otras carreteras fuera de la red principal y otros 17 millones a lo se denomina como “Asistencia técnicas”). Además se destinan a convenios para la construcción de carreteras de otras administraciones 359 M€ (+39,5% respecto 2017), con los que se financiará la construcción de infraestructuras promovidas por comunidades autónomas y entidades locales, mientras que se destinarán 45 millones a subvenciones para autopistas de peaje para atender a las reducciones de peaje ya vigentes como nuevos con el objetivo de potenciar su uso en especial para los vehículos pesados. Veremos a ver cuando acabe 2018 si el informe del RACE sobre el nivel de riesgo en la Red de Carreteras del Estado arroja datos más positivos, excusa ya no hay para lo contrario visto estos presupuestos tan expansionistas o más bien electoralistas...



PRODUCTO

Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury, el lujo al más alto nivel.
DS X E-TENSE, un sueño para 2035.
McLaren 570S Spider Design Edition, más fácil de personalizar.
BMW M2 Competition, ahora con 410 CV.
Mercedes-AMG C63, no aumenta potencia, pero si su deportividad.
Lexus ES 300h, la berlina que abre nueva era en Europa.
Jaguar XJ, la berlina de lujo celebra su 50º aniversario con el XJ50.
Llega a España el Subaru Impreza en su quinta generación.
Cuarta generación del Ford Focus, más elegante y tecnológico que nunca.
Hyundai i20, nuevo look y más tecnológico.
Maserati Levante Trofeo, tope de gama con motor V8 y 590 CV.
Jaguar F-PACE SVR, la Bella se viste de Bestia.
BMW CONCEPT iX3, una mirada al futuro eléctrico.

TECNOLOGÍA

No todas las alternativas tiene que ser coches eléctricos

EL PERSONAJE

Juanjo Lacalle

LIFESTYLE

Marc Gené, nuevo embajador del Legado María de Villota.
Dos modelos para celebrar el 55º aniversario del TAG Heuer Carrera.
Nuevo GMT de la colección Vuelo de Cuervo y Sobrinos.
CUPRA FABIKE, la bici urbana de CUPRA.
Maybach Lounge, un mobiliario de lujo

CLÁSICOS

Navacerrada Classic organiza su primera subasta de coches clásicos y

DEPORTES

Gp de F1 de China, Ricciardo recupera la sonrisa.
Gp de Azerbaiyán, una vez más, el Safety Car clave.
E-Prix de Roma, emoción y drama en el debut de la città eterna
E-Prix de Paris, Vergne héroe local en un caótico final.
WRC Rallye de Argentina, Tanak se estrena con Toyota.



Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury, el lujo al más alto nivel



Con motivo del Auto China 2018, Mercedes-Benz ha presentado el Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury, un modelo híbrido, que integra elementos de un SUV y de una berlina de alta gama con carrocería de tres volúmenes, las dos variantes más apreciadas a nivel internacional y, muy especialmente, en el mercado chino. Con sus 5.260 mm de largo, 2.110 mm de ancho y 1.764 mm de alto, está concebido para disfrutarlo cómodamente en su plazas traseras, pues su diseño interior que destaca por su amplia habitabilidad, se orienta en gran medida hacia las necesidades y el bienestar de los ocupantes de las plazas traseras, cuyos ocupantes disfrutan de un ambiente de lujoso bienestar, en el que pueden relajarse y disfrutar de un entorno agradable, no en vano, su ancha consola central que se prolonga hasta la parte trasera, está equipada con una bandeja integrada calefactable, que incluye una tetera y tazas. En él, se utilizan colores exclusivos, entre ellos dorado rosa, blanco cristal y pearlgrey, mientras que las formas fluidas, materiales y suaves y componentes de aluminio crean un sugerente contraste entre los detalles deportivos y elegantes de un SUV y la ligereza de una berlina. Para el conductor o chofer, podrá disfrutar de un puesto de conducción que se han reducido a los elementos esenciales y en él, destacan los difusores de ventilación inspirados en el

diseño de la parrilla del radiador y el widescreen flotante, formado por dos pantallas de 12,3". Su diseño exterior destaca por la parrilla cromada del radiador con sus finas barras verticales, sus faros delanteros de baja altura, formados por tres grupos ópticos y sus llantas de 24" con diseño de turbina. En la parte inferior de las puertas se insinúan unos estribos de aluminio pulido iluminados en color blanco y con el logotipo de Maybach, mientras que sus manillas están integradas y se extienden eléctricamente cuando vamos a abrir el vehículo. En su parte trasera y por encima de sus luces con tres elementos y con el mismo diseño que los delanteros, su luneta trasera está dividida ópticamente en sentido vertical. Por último, el montante C en posición erguida, el capó largo de línea suavemente tendida hacia delante y la compacta zaga escalonada describen una silueta deportiva y elegante. En el apartado mecánico, está equipado con cuatro motores eléctricos compactos que desarrollan una potencia de 550 kW (750 CV) que le permiten alcanzar una velocidad máxima limitada electrónicamente de 250 Km/h y con tracción integral completamente variable y su batería de 80 kWh, tiene una autonomía de más de 500 Km en el ciclo normalizado europeo.

DS X E-TENSE, un sueño para 2035



En la cambiante industria automovilística de hoy, el equipo de DS Automobiles recibió la tarea de dar vida a su sueño del coche del mañana, compartiendo su pasión por los vehículos sin ideas preconcebidas. El fruto de ese viaje apasionante es el DS X E-TENSE. En su visión para 2035, muy distinta a la actual, los diseñadores de DS buscaron combinar los beneficios de la tecnología avanzada con una gran creatividad, dando respuesta a los clientes que buscan lo mejor para ellos y puedan percibir el lujo francés dentro de dieciocho años, aunque sus necesidades sean muy distintas. El resultado es un vehículo increíblemente bello, pero también sensual e inspirador, sacado del mismo molde revolucionario del DS original que captó la atención del público ochenta años antes de 2035. Al habitáculo se accede por una puerta en forma de ala de gaviota de fibra de carbono y cuero. La vista se dirige hacia un asiento en forma piramidal que se adapta perfectamente al piloto, como el baquet de un monoplaza, mientras su posición reclinada ayuda a mantener un bajo centro de gravedad en el vehículo.

Frente al piloto, el volante, fabricado en una combinación de cuero, madera y metal, incorpora sensores que permiten monitorizar al piloto durante la conducción. El cuero azul en dos tonos: Millennium Blue y Navy Blue Aniline, está rematado con el "punto de perla" típico de DS. El suelo en vidrio transparente electrocromático ofrece una vista de la carretera cuando pasa bajo el vehículo, mientras que la lujosa mezcla de cuero, madera y metal del habitáculo, atrae la vista y relaja la mente. La motorización 100% eléctrica ofrece una potencia de 400 kW (540 CV), una cifra que sube hasta los 1.000 kW (1.360 CV) en modo circuito, lo que permite al piloto aprovechar la suspensión creada por DS Performance, el equipo técnico que está detrás del programa de la Fórmula E. El chasis de fibra de carbono va sobre muelles y barras de torsión de propiedades innovadoras. El motor, la tracción y la desaceleración se controlan mediante un sistema concebido para optimizar el rendimiento, sea cual sea la superficie de la carretera.



McLaren 570S Spider Design Edition, más fácil de personalizar

Tal y como reconoce Rob Melville, Director de Diseño de McLaren Automotive, el McLaren 570S Spider cuenta con un número prácticamente ilimitado de opciones de personalización, así que ¿quién mejor para comenzar el proceso que las personas que lo diseñaron? Por este motivo, McLaren ha presentado 5 nuevas posibilidades de personalización bajo la denominación McLaren 570S Spider Design Edition que buscan facilitar al comprador la personalización de su unidad. Estas versiones que llevan un sobrecoste de entre 11.750 – 15.530€ a los 240.770€ que cuesta el coche, suponen un ahorro comparado con realizar la misma personalización por separado. Cada una de las cinco ediciones se basa en un color diferente: Silica White, Storm Grey, Vermillion Red, Onyx Black or Vega Blue, cada uno de ellos combinable con un interior a elegir entre cuatro orientados a la deportividad y otro al lujo. Los acabados de las llantas y de las dos piezas superiores del techo retráctil eléctrico, además del color de las

pinzas de los frenos también han sido seleccionados por los diseñadores de McLaren y además, se pueden equipar con componentes adicionales para personalizarlos aún más. Así, la Design Edition 1 es de color Silica White, combinado con un interior combinación de Acantara en negro y nappa roja con costuras en contraste de color gris y las pinzas de freno de color rojo. La Design Edition 2 es de color Storm Grey con las pinzas de freno plateadas y asientos tapizado en Alcantara gris pizarra con secciones de nappa en negro y naranja. La Design Edition 3 es rojo bermellón con las pinzas de freno del mismo color y su interior es de cuero y Alcantara en negro carbono con secciones de Nappa gris piedra perforados. La Design Edition 4 es de color Onyx Black con un techo descapotable del mismo color y las pinzas de freno de color naranja y asientos perforados de cuero nappa en McLaren Orange. Por último, la Design Edition 5 es de color Vega Blue con pinzas de freno plateadas.



BMW M2 Competition, ahora con 410 CV



A finales de 2015 BMW sustituyó al Serie 1 M Coupé con el BMW M2 Coupé. Ahora, este deportivo compacto de altas prestaciones se actualiza con una nueva versión aún más potente: el nuevo BMW M2 Competition. Bajo su capó, estrena un nuevo motor de seis cilindros en línea y doble turbo con tecnología M TwinPower Turbo basado en el propulsor del BMW M3/M4, lo que le permite desarrollar 410 CV (40 Cv más que el M2 Coupé) entre 5.250 y 7.000 rpm con un par máximo de 550 Nm. De serie viene equipado con una caja de cambios manual de seis velocidades, que opcionalmente se podrá sustituir por una de doble embrague M (M DCT). Si bien, en ambos casos, la velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h (si se equipa con el paquete M Driver aumenta hasta los 280 Km/h), la aceleración de 0 a 100 Km/h varía ligeramente: con la caja M DCT, el BMW M2 Competition acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos, mientras que con la caja manual lo hace en 4,4 segundos. Además del nuevo motor, el BMW M2 Competition también cuenta con un nuevo sistema de escape con un nuevo silenciador y cuatro salidas terminadas en cromo negro, que lo identifica como un modelo BMW M. Dos trampillas controladas electrónicamente aseguran que el

BMW M2 Competition tenga el distintivo sonido BMW M, que el conductor puede ajustar a través de un modo de conducción del M Dynamic Performance Control. Para hacer frente a este aumento de potencia, opcionalmente se puede equipar con frenos M Sport de altas prestaciones con discos de freno más grandes (400 mm en el eje delantero y de 380 mm en el trasero) y pinzas de freno pintadas en gris. Estéticamente, cuenta con un nuevo diseño del faldón delantero, con tomas de aire modificadas que optimiza el flujo de aire fresco al sofisticado sistema de refrigeración, la parrilla de BMW agrandada está pintada en color negro de alto brillo, así como las branquias laterales en los alerones delanteros, mientras que el nuevo diseño de doble brazo de los espejos retrovisores mejora la aerodinámica y, por último estrena el nuevo y exclusivo color Hockenheim Silver metálico e incorpora el ya conocido Sunset Orange. En su interior, opcionalmente se puede equipar con asientos tipo baquet, derivados de la competición con el distintivo M2 iluminado en el respaldo. Por último, el BMW M2 Competition viene con algunas mejoras en el equipamiento de serie, como los faros LED adaptativos de serie y de control de distancia de aparcamiento (PDC).

Mercedes-AMG C63, no aumenta potencia, pero si su deportividad



La gama C de Mercedes continúa con su proceso de renovación y ahora, ha tocado el turno a su versión más deportiva, el AMG C 63 en sus cuatro versiones (berlina, familiar, coupé y cabrio). Se la ha equipado con un interior más moderno, cuenta con mayores opciones de personalización y se ha mejorado su comportamiento. Exteriormente, el nuevo AMG C 63 estrena una calandra del radiador específica de AMG, con una lamas verticales en cromo de alto brillo, unas nuevas entradas de aire en el paragolpes delantero, unos deportivos embellecedores laterales, nuevas llantas de aleación AMG de 18" y 10 radios o de 19" en diseño de radios dobles para la versión S (opcionales para el C 63) que han sido optimizados desde el punto de vista aerodinámico, un nuevo difusor trasero así como unos nuevos embellecedores en las salidas dobles de escape. Además, la versión coupé se puede equipar opcionalmente con el paquete aerodinámico AMG, que le añade toques más deportivos. En su interior, el equipamiento de serie consta de elementos clásicos-deportivos con tapizados negros en símil de cuero ARTICO/microfibra DINAMICA, combinados con molduras en efecto lavado brillante negro/aluminio claro con rectificado longitudinal (opcionalmente se puede equipar con molduras AMG en fibra de carbono/aluminio, molduras AMG en fibra de vidrio o molduras de madera), mientras que la tapicería se puede cambiar por napa de color negro, de color negro con detalles en gris, de color red pepper/negro, blanco platino pearl/negro y, como nueva opción, de color gris

magma/negro con costuras de adorno en color de contraste amarillo. De serie viene con una pantalla multimedia central de 7" o de 12" opcionalmente, que en el caso de equiparse con el COMAND Online vendría de serie y un nuevo volante achantado AMG de napa o con un aro en napa/microfibra DINAMICA en la versiónn C 43 S, un volante que incorpora las levas del cambio galvanizadas, así como un panel táctil con controlador y botones Touch Control. Opcionalmente, se puede equipar con asientos AMG Performance, que brindan mejor sujeción lateral, así como con un cuadro de instrumentos completamente digital de 12,3" de diagonal con tres estilos de visualización específicos de AMG (Clásico, Deportivo o Supersport) En el apartado mecánico, las prestaciones de su motor biturbo de 4,0 litros no se han visto alteradas y se mantienen las dos versiones de potencia (476 CV para el C 43 y 510 CV para la versión C 63 S) junto con un sistema de escape AMG con mariposa variable. Lo que si se ha mejorado ha sido su comportamiento con la incorporación de varios elementos como una caja de cambios AMG SPEEDSHIFT MCT 9G, el tren de rodaje con suspensión mecánica AMG RIDE CONTROL con sistema de amortiguación ajustable de regulación electrónica con tres programas (Confort, Sport» y Sport+), el diferencial autoblocante con regulación electrónica en el eje trasero y, la dirección paramétrica electromecánica que trabaja con desmultiplicación variable, además, en función del motor es posible elegir entre un máximo de seis programas (Slippery, Comfort, Sport, Sport+, RACE e Individual).

Lexus ES 300h, la berlina que abre nueva era en Europa



El Lexus ES estrena nueva generación, la séptima, que marca el comienzo de una nueva era para la marca, pues al igual que el buque insignia de Lexus, el LS, tiene como objetivo atraer a una mayor variedad de clientes, no en vano, por primera vez, se comercializará en Europa y España (en la variante 300h), lo que sin duda contribuirá a alcanzar unas ventas anuales de 100.000 vehículos nuevos en Europa para 2020. La plataforma Global Architecture – K (GA-K) sobre la que está construido, además de dotarle de una mayor rigidez y de ser más ligera que plataformas anteriores, ha dotado al equipo de diseño de libertad para dibujar una silueta distintiva, más baja, creando una forma dinámica y fluida al mismo tiempo con una línea de capó más baja. Su aspecto varía en función del acabado, así, las versiones estándar muestran elegantes barras verticales que irradian desde el centro de la exclusiva parrilla de Lexus, mientras que las versiones F SPORT adoptan un patrón de trama cruzada en negro, que se corresponde con las secciones cortadas de las esquinas delanteras del vehículo, incorporan un alerón trasero, insignias y una cenefa inferior oscura, que enfatiza su aspecto. Cuenta con tres diseños de llantas diferentes, de 17” y 18” para los modelos Lexus ES 300h estándar, y las versiones F SPORT llevan llantas de 19” de aspecto similar a las del coupé Lexus LC, luces traseras LED y, estará disponible en una gama de 12 colores. Su interior se ha diseñado en base al concepto Lexus Future Interior, que combina un habitáculo centrado en el conductor con un área amplia y cómoda para el pasajero. El conductor se mantiene centrado en la carretera, ya que la pantalla central, la instrumentación y el display están juntos en un reducido espacio, que se encuentra dentro del campo de visión, mientras que el pasajero delantero cuenta con un entorno más abierto, espacioso y relajante. En materia de conectividad, contará con una pantalla multimedia de 12,3”, el control táctil Remote Touch de segunda generación y la tecnología Lexus

Connected, que permite, entre otros, la localización de su vehículo aparcado con el Smartphone o información como distancia recorrida, o velocidad media de sus últimos trayectos. El Lexus ES 300h está equipado con un nuevo sistema híbrido autorrecargable de cuarta generación que combina un motor de gasolina Atkinson ultra eficiente, de cuatro cilindros y 2,5 litros, con un motor eléctrico más ligero, compacto y potente, que genera 218 CV (160 kW) con un consumo de 4,7 l/100 km. En lo que a seguridad se refiere, cuenta con el último Lexus Safety System + (de serie en todos los acabados del Lexus ES, que como novedad, incluye la detección de ciclistas durante el día como parte del completo sistema de precolisión (PCS), que se ha mejorado para detectar peatones por la noche, habiéndose aumentado la sensibilidad del radar y el rango dinámico. Otro nuevo avance de seguridad que se ofrece en el Lexus ES 300h es un sistema adaptativo de luces de carretera (AHS) de dos etapas. Este sistema no solo enciende y apaga las luces largas automáticamente, sino que sus 24 LED individuales son capaces de adaptar el patrón de luz para proporcionar una mejor iluminación y reducir el deslumbramiento para los conductores que vienen en sentido contrario.



Jaguar XJ, la berlina de lujo celebra su 50º aniversario con el XJ50



En palabras de Ian Callum, Director de Diseño de Jaguar, “Con medio siglo de trayectoria, el Jaguar XJ se mantiene fiel a su legado con un equilibrio maravilloso entre un hermoso diseño, un rendimiento inteligente y un lujo indulgente, lo que garantiza su diferenciación sobre el resto. Es un vehículo que merece la pena conmemorar y con ello el XJ50 rinde homenaje al grande de la marca Jaguar, el que nos parece que es una de las berlinas deportivas con más estilo del mundo”. No es para menos, pues esta berlina de lujo innovadora desde sus orígenes (cuatro años después de su lanzamiento se convirtió en el único vehículo en el mundo de cuatro puertas y 12 cilindros que se producía en serie y el vehículo de cuatro puertas más rápido de su época, con una velocidad máxima de 225 km/h) que salió al mercado en 1968, ha representado el enfoque vanguardista que ha diferenciado a la berlina de lujo de Jaguar durante los últimos 50 años. Su reputación como vehículo de lujo refinado y confortable se la ganó por el hecho de ser el modelo favorito de estrellas, políticos y de la familia real británica.. Ahora, con motivo de su 50º aniversario Jaguar le rinde un merecido homenaje con una versión especial, el XJ50 que ya está a la venta en España desde 105.000€ tanto con carrocería estándar (SWB) o batalla largada (LWBJ) junto

con la nueva gama XJ 19MY que está disponible en los acabados Luxury, Luxury Premium, Portfolio, R-Sport y Autobiography con el motor diésel V6 de 3,0 litros de 300 CV, con el que acelera de 0 a 100 km/h en 6,2 segundos. La versión XJ50 incorpora una serie de elementos exclusivos de diseño exterior que incluyen el paragolpes frontal y trasero del estilo del Autobiography, nuevas llantas de 20” Venom, una parrilla delantera en negro, logos específicos en las rejillas laterales y trasera, así como una paleta de colores que incluye Fuji White, Santorini Black, Loire Blue y Rosello Red. Su interior también cuenta con elementos exclusivos como sus asientos de suaves piel acolchados con diseño en forma de diamante con un emblema de Jaguar repujado en los reposacabezas, el logo XJ50 en el reposabrazos central, los estribos iluminados que lucen la insignia XJ50, las levas de cambio anodizadas y los pedales de metal brillante. A ello, hay que añadir las novedades introducidas en la nueva gama XJ 19MY, que incluye faros full-LED y exclusivas luces dobles diurnas J-Blade, Touch Pro con navegación puerta a puerta y perfecta conectividad iOS y Android, pantalla central de 10” con gráficos de alta calidad y una intuitiva interfaz de usuario o el sistema All-Surface Progress Control que mejora la tracción en superficies de baja tracción



Llega a España el Subaru Impreza en su quinta generación

Tras su lanzamiento en Japón en 2016, la quinta generación del Subaru Impreza llega ahora a España desde 20.400€ (21.800€ sin promoción) con carrocería de cinco puertas, motor 1.6 Boxer de 114 CV, tracción total simétrica, cambio Lineartronic y dos acabados: 1.6 Sport y 1.6-S Executive. Al igual que el XV, está construido sobre la nueva Plataforma Global de SUBARU (SGP), la quinta generación supone un paso adelante en materia de seguridad, confort, estabilidad, habitabilidad y calidad de rodadura, pues entre otras cosas, permite eliminar prácticamente las vibraciones que llegan al volante, a los asientos o al suelo del habitáculo, aumenta la rigidez del chasis y permite situar el centro de gravedad 5 mm más bajo. En comparación con la generación anterior, esta es más 45 mm más larga (4.460 mm), de los que 25 se deben al aumento de distancia entre ejes, 35 mm más ancha (1.775 mm) y 10 mm más bajo, un aumento de tamaño del que se benefician tanto los ocupantes como el maletero, no tanto en capacidad, que depende del tipo de rueda de repuesto elegido, sino a la hora de introducir objetos. El diseño del Impreza destaca por su equilibrio entre unas líneas estilizadas, elegantes y deportivas, mientras que en su interior

cuenta con materiales de mejor calidad, detalles más prácticos y cómodos, formas más dinámicas así como asientos más confortables y seguros. Así mismo, la ergonomía del puesto de conducción se ha estudiado hasta el más mínimo detalle para que todos los mandos, pantallas y funciones resulten fáciles de manejar y controlar, con el objetivo de que el conductor pueda mantener toda su atención en la carretera y, el volante es un poco más pequeño. En materia de conectividad, el nuevo Impreza está equipado con un sistema multimedia y de infoentretenimiento de última generación compatible con Apple Car Play® y Android Auto®, que ofrece un tacto y manejo mucho más intuitivo con pantalla de 6,5" o de 8" en función del nivel de acabado, pero que en ambos casos, ha mejorado la conectividad con otros dispositivos. Por último, la seguridad (primaria, activa, pasiva y preventiva) ha sido otro de los aspectos en los que más ha trabajado Subaru y entre sus elementos, destaca la tercera generación del innovador sistema Eye Sight que incluye nueve funciones: aviso de colisión, frenada pre-colisión, asistencia a la frenada pre-colisión, control de crucero y de crucero adaptativo, aviso de salida del



carril, permanencia en el carril, control del acelerador, aviso de derrapado y aviso de avance del coche delantero o, el sistema asistente de cambio de luces largas/cortas HBA (High Beam Assist).



Cuarta generación del Ford Focus, más elegante y tecnológico que nunca

Con más de 16 millones de unidades vendidas desde que en 1998 saliese al mercado la primera generación del Focus, Ford acaba de presentar su cuarta generación, que además es el primer modelo basado en la nueva plataforma C2 de Ford, que además de dotarle de mayor rigidez y resistencia en caso de colisión, otorga mayor amplitud a su interior y ha aumentado la distancia entre ejes 53mm. En España estará disponible con carrocería de cinco puertas con portón trasero y wagon en las versiones Vignale (tope de gama), ST-Line (versión deportiva), Active (crossover), Trend y Titanium, así como en 13 colores exteriores. En el apartado mecánico, habrá 5 motores gasolina (Ford EcoBoost 1.0 litros de 85 CV, 100 CV y 125 CV, y el nuevo motor EcoBoost de 1.5 litros de 150 CV y 182 CV) y 3 diesel (dos Ford EcoBlue 1,5 litros de 95 CV y 120 CV y el EcoBlue de 2.0 litros de 150 CV). La caja de cambios varía en función del motor, así, las versiones de 125 y 150 CV gasolina, así como las de 120 CV y 150 CV diesel, van asociados a un cambio automático de ocho velocidades, mientras que el resto monta un cambio manual de seis velocidades. Estéticamente, ha madurado y ahora presenta una imagen más deportiva y elegante, gracias a un pilar A más retrasado y a un pilar C que se asienta directamente sobre las ruedas traseras; su capó es ahora más alargado, la parrilla es visiblemente más grande, los faros cuentan con inclinación horizontal y, al igual que las luces traseras que ahora son de dos piezas, están lo más separados posible para mejorar la anchura y la posición. Pero sin duda, donde más destaca el nuevo Focus es en su arsenal tecnológico al servicio de la seguridad, la conectividad y el confort y es que, el nuevo Ford Focus introduce la gama más amplia y sofisticada de tecnologías ofrecida hasta la fecha por Ford. Así, el Control de Crucero Adaptativo, que ayuda al vehículo a mantener una distancia de conducción cómoda con respecto a los vehículos de adelante, se ha mejorado con la función Stop & Go, el Reconocimiento de señales de velocidad, el Centrado de carril, que ayuda a reducir el estrés durante

largos viajes por carretera ayudando a mantener el vehículo centrado en su carril. Además, el sistema de iluminación delantera adaptativa de Ford, con luz de curvas predictiva y luz basada en señales por primera vez, preajusta los patrones de los faros para obtener la máxima visibilidad antes de llegar a una curva, cruce o rotonda, es el primer Ford en Europa en ofrecer una pantalla Head-up (HUD), mientras que el Asistente de Estacionamiento Activo 2 permite maniobras de aparcamiento completamente automatizadas con solo pulsar un botón. Así mismo, incluye también tecnologías para ayudar a evitar accidentes y distracciones como la Asistencia Precolisión con Detección de peatones y ciclistas; Asistencia de Maniobra Evasiva; Sistema de Información de Puntos Ciegos con Alerta de Tráfico Cruzado; Cámara trasera de visión amplia; Alerta de Dirección Contraria; Ford MyKey, que permite a los propietarios programar una llave para los conductores más jóvenes y Frenado Postcolisión. Las opciones de conectividad y entretenimiento incluyen el módem integrado FordPass Connect (un punto de acceso Wifi móvil con conectividad para hasta 10 dispositivos), carga inalámbrica SYNC 3 activado por voz con pantalla táctil y audio B&O PLAY.





Hyundai i20, nuevo look y más tecnológico

Hyundai renueva el Hyundai i20 en las versiones de cinco puertas y la Active o crossover, para darles un look más moderno a la vez que les ha dotado de más tecnología en materia de seguridad y de conectividad, mientras que en el apartado mecánico como novedad, opcionalmente está disponible una caja de cambios de doble embrague y siete velocidades (7DCT) e incorpora de serie el sistema Stop and Go. Estéticamente, la versión de cinco puertas incorpora un parachoques rediseñado que incluye la parrilla en forma de cascada, mientras que detrás y, al igual que la versión Active, estrena nuevo paragolpes que integra unas nuevas ópticas traseras, y su portón se ha modificado para integrar la placa de matrícula. Por último, estrena nuevas llantas de aleación de 15" y 16" y tres nuevos colores de pintura (Tomato Red, Champion Blue y Clean Slate) y, opcionalmente se puede equipar con un techo panorámico. En materia de conectividad, las

versiones de entrada de la gama i20. Hyundai ofrece ahora un sistema de audio con pantalla monocromo de 5", mientras que para acabados superiores cuenta con el nuevo Audio Display de 7", que permite una conectividad sencilla a través de la función espejo o "mirroring" con sus teléfonos móviles a través de las aplicaciones Apple CarPlay y Android Auto. Opcionalmente, se puede equipar con el sistema de infoentretenimiento de 7" que integra navegación, multimedia y conectividad, compatible con AppleCarPlay y Android Auto, así como servicios Live Services. En lo que sistemas de seguridad se refiere, el nuevo i20 incorpora los últimos asistentes de conducción y seguridad activa del Hyundai SmartSense como el avisador de cambio involuntario de carril, el asistente de mantenimiento de carril, asistente para evitar colisiones frontales en ciudad y carretera, la alerta de atención del conductor y, el asistente de luces largas. Por último, en el apartado mecánico, la variante de



de 3 puertas estará sólo disponible con el motor Kappa 1.0 T-GD de 120 CV con un cambio manual de seis velocidades, mientras que el resto de la gama se podrá elegir también con el mismo motor, pero de 100 CV y con cambio manual de cinco velocidades, así como con el motor Kappa de 1,2 litros de 84 CV, también con cambio manual de 5 velocidades.



Maserati Levante Trofeo, tope de gama con motor V8 y 590 CV



Este verano comenzará la producción en la renovada planta de Maserati en Mirafiori (Turín) del Maserati Levante Trofeo, que como anticipo, contará con una edición limitada, el Levante Trofeo Launch Edition para Estados Unidos y Canadá. El Maserati Levante Trofeo es uno de los modelos más potentes y rápidos producidos por Maserati. Este mérito se debe a su motor Twin Turbo V8 de 3.8 litros, de 590 CV y 730 Nm de par, montado por Ferrari en Maranello, que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 3,9 segundos y alcanzar una velocidad máxima de más de 300 km/h, todo ello con el sistema de tracción total Q4 Intelligent All-Wheel Drive y con un chasis que ha sido ajustado con el fin de no comprometer sus niveles de confort ante al aumento de prestaciones. Como novedad, el Levante Trofeo incorpora a los modos de conducción ya existentes (Normal, ICE, Sport y Off Road) el "Corsa" con función Launch Control y el Maserati Integrated Vehicle Control (IVC) para una mejor dinámica de conducción. Estéticamente, presenta claras diferencias que dejan de manifiesto sus prestaciones. Delante cuenta con un nuevo paragolpes con tomas de aire mucho más pronunciadas y agresivas, faros Full Matrix LED, una rejilla

delantera con barras verticales dobles en un acabado negro piano y malla de panel de abeja en la fascia inferior e inserciones de fibra de carbono. Sus llantas de aluminio forjado "Orione" de 22", las más grandes jamás montadas en un Maserati están, disponibles en los acabados pulidos y mate, sus frenos de alto rendimiento están pintados en rojo, azul, negro, plateado o amarillo y el logotipo específicos de "Saetta" Trofeo está presente en los pilares C. La parte trasera también se ve más ancha y más musculada, con un elemento horizontal de fibra de carbono más nítido y un extractor inferior en el color de la carrocería que abraza las puntas de escape ovaladas. Su interior cuenta con asientos deportivos de cuero natural de grano completo "Pieno Fiore" disponibles en negro, rojo y marrón claro, todos con costuras de contraste y el logotipo "Trofeo" bordado en los reposacabezas, gráficos específicos en el cuadro de instrumentos, una nueva palanca de cambios con inserciones en fibra de carbono, alfombrillas con insignias metálicas del logotipo "Trofeo" y un reloj Maserati, con una esfera única y elegante, así como con un sistema de audio con sonido envolvente premium Bowers & Wilkins de 1.280 vatios y 17 altavoces.

Jaguar F-PACE SVR, la Bella se viste de Bestia



El Jaguar F-PACE “World Car of the Year” y “World Car Design of the Year 2017”, incorpora el acabado SVR en su gama, convirtiéndose así en el F-PACE más rápido y potente de su corta historia. Para lograrlo, el departamento de Special Vehicle Operations (SVO) ha revisado su motor V8 de 5.0 litros Supercharged, aumentado su potencia del 44%, hasta alcanzar los 550CV y 680 Nm, lo que le permite acelerar de 0 a 100km/h en 4,3 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 283km/h. Pero las mejoras no se han limitado exclusivamente al motor, la versión SVR también ha mejorado su coeficiente aerodinámico, ha reducido la altura y cuenta con una mejor estabilidad en altas velocidades gracias a un nuevo paquete aerodinámico compuesto por un paragolpes delantero y trasero de nuevo diseño que además integra los cuatro escapes con el sistema de Escapes Activos, así como un alerón posterior y las entradas de aire son más grandes tanto en el frontal, como tras los pasos de ruedas, lo que reduce la presión sobre estas y refrigera mejor los frenos. Además, unos faldones en los laterales rebajan la altura y optimizan la estabilidad a alta velocidad. Asimismo, los pasos de las ruedas más anchos y los faldones laterales le dan un aspecto más musculoso y muestran el poderoso carácter del SVR. De serie viene con llantas de 21”, si bien, opcionalmente se puede equipar con otras de 22”, que son 25 mm más anchas detrás que delante, 2,4 Kg más ligeras delante y 1,7 Kg detrás y diseñadas para regular mejor el flujo del aire que llega a los frenos de disco de 395mm delante y 396 detrás. Su chasis también ha sido actualizado e incluye unos amortiguadores delante y detrás que han ganado entre un 30 y 10 por ciento de rigidez respectivamente e incorporan unas barras estabilizadoras que contribuyen a una reducción del balanceo de hasta un

5% y es el primer Jaguar F-PACE en utilizar, en el eje trasero, el Diferencial Activo Electrónico (EAD). Además, tanto la caja de cambios Quickshift, como la dirección asistida eléctrica, el sistema Adaptive Dynamics, el Reparto de Par en Curva (Torque Vectoring), el Control Dinámico de Estabilidad y el sistema de tracción total, han sido recalibrados para este modelo. Su interior, disponible en Red con Jet, Light Oyster con Jet, Siena Tan con Jet y Jet con respaldos Light Oyster, cuenta también con novedades como sus nuevos asientos Performance, de características deportivas y de perfil estrecho, que ofrecen un agarre y soporte lateral mucho mejor, con un tapizado acabo en rombos con el logo SVR en relieve, su nueva palanca del cambio Sport Shift Selector o las levas de cambio en aluminio en su volante. En materia de conectividad, cuenta con un punto WI-Fi 4G para hasta ocho dispositivos y está también, equipado con el avanzado sistema de entretenimiento Touch Pro y unas pantallas táctiles de 10” en el salpicadero y de 12,3” HD en el lugar de los relojes tradicionales.



BMW CONCEPT iX3, una mirada al futuro eléctrico

El Grupo BMW que sigue adelante con su estrategia de electrificación, ha presentado en el Salón del Automóvil de Pekín el que será el primer modelo de la marca propulsado puramente por energía eléctrica, el BMW Concept iX3, un Sports Activity Vehicle (SAV) que supone una mirada al futuro en la expansión de su gama de modelos eléctricos. Entre las innovaciones presentadas en el BMW Concept iX3 se encuentra la quinta generación de tecnología BMW eDrive que agrupa el motor eléctrico que genera una potencia máxima de más de 200 kW/270 CV, transmisión y electrónica de arranque, todo ello dentro de un nuevo sistema de propulsión eléctrica independiente que incluye unas nuevas baterías de alto voltaje específica de este modelo de 70 kWh con las que tiene una autonomía de más de 400 kilómetros en el ciclo WLTP. Así mismo, el sistema de almacenamiento de energía tiene una unidad de control de carga recientemente desarrollada que está diseñada para ser conectada a estaciones de carga rápida y recargarla en sólo 30 minutos. Estéticamente, se diferencia del X3 por su calandra de doble riñón BMW cerrada con la decoración de la familia BMW i, matices de BMW i Blue en todo el riñón alrededor del logotipo de la marca en el frontal y, a lo largo de las faldas laterales, así como un elemento en difusor del mismo color integrado en el faldón trasero. Estas características de diseño proporcionan un contraste llamativo con el acabado de pintura exterior en Moonstone Silver mate. Por último, equipa llantas de aleación de diseño aerodinámicamente optimizado.





No todas las alternativas tiene que ser coches eléctricos

No se sabe si por concienciación o por intimidación (más bien por lo segundo) 2018 ha supuesto un cambio de tendencia en lo que a la venta de automóviles por tipo de motor se refiere. Si bien y durante muchos años, los coches con motor diesel ha sido los más vendidos, en el primer trimestre del año, se han visto ampliamente superados por los de motor gasolina que han acaparado el 51,8% de las ventas, frente al 38,4% de los diesel. En cuanto a los coches eléctricos + híbridos que subieron un 39%, tan solo representaron el 5,5% de las ventas y eso, a pesar de todos los incentivos y de las acciones que se están llevando a cabo, promoviendo la electrificación, no ya sólo a nivel nacional, sino también a nivel europeo e incluso desde ellas propias marcas, muchas de las cuales ya se han decantado a corto plazo por la electrificación de sus modelos. Así por ejemplo, En España, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) en su decidida apuesta por una movilidad sostenible e inteligente, ha creado un comité de trabajo dedicado específicamente al vehículo eléctrico y alternativo. con el fin de fomentar la movilidad eléctrica y alternativa. Por otro lado, el Grupo BMW, Daimler AG, Ford Motor Company y el Grupo Volkswagen han creado IONITY, una red de recarga rápida europea. Pero existen otras alternativas igual o más ecológicas y baratas para el usuario, que no se están promoviendo tanto. Así por ejemplo, SEAT está apostando mucho por la tecnología híbrida de GNC o Gas Natural comprimido (90% metano) y gasolina como la mejor

alternativa de ecomovilidad, pues permite un ahorro del 55% respecto a la gasolina y de un 30% frente al Diesel, favoreciendo además al medioambiente, no en vano la marca española va a ser la responsable del desarrollo de la tecnología de gas natural para el Grupo Volkswagen. El inconveniente, es que para el 2020, en España habrá solo 300 “gasolineras” frente a las 2.000 con las que contará Italia y Alemania. Junto con el GNC, también está el GLC o gas licuado del petróleo que se almacena a menor presión (95 a 110 PSI) con lo que sus depósitos son de un acero más delgado y manejable y por tanto más ligeros. En ambos casos estamos hablando de vehículos ecológicos que recibirían la pegatina ECO, con la ventaja de que su precio es similar a los de un coche gasolina o diesel. No debemos olvidarnos tampoco de los vehículos de hidrógeno, que se sitúan a la par que los vehículos de combustión tradicional en cuanto a autonomía y que además, necesitan menor tiempo de recarga que los coches eléctricos para repostar su tanque de hidrógeno y cuya red comienza a extenderse por las vías principales de cada vez más países, como por ejemplo, la costa oeste de EE.UU, tecnología por la que también ha apostado mucho Japón, donde se ha constituido el Japan H2 Mobility (JHyM), que se dedicará al pleno desarrollo de estaciones de hidrógeno para vehículos de pila de combustible o Fuel Cell electric Vehicles (FCEV). Su inconveniente: la poca variedad de modelos así como la falta de puntos de recarga debido a su alto coste.

El personaje: Juanjo Lacalle



Su pasión por los coches le venía ya desde pequeño, no en vano ya con 3 años Juanjo usaba una mesa redonda desmontable a modo de volante, pero fueron las casualidades las que le acabaron llevando al mundo de los rallies. Para empezar, con 8-9 años por delante de la casa que alquilaban sus padres en Baiona pasó una edición del rally Rias Baixas y con los años, fue conociendo a amigos a los que también les gustaban los rallies. Con 18 años, su amigo y compañero de clase Alfonso Saavedra, le sentó por primera vez en un coche de carreras, un SEAT 124 de camino a la Subida a Galapagar que iba a disputar. La casualidad también quiso que haciendo las prácticas de las milicias coincidiese con Gabriel López-Bravo, compañero suyo del colegio, quien a su vez era amigo de Carmen y a Antonio Sainz, pero la casualidad también quiso que Carmen comenzase a salir con Juan Carlos Oñoro, que por aquella época era piloto oficial de Chrysler y quien le ofreció ser su copiloto toda una temporada. Sus inicios como copiloto sin embargo no fueron nada prometedores, puesto que entrenado el primer rally, el Costa Brava, se mareó tomado las notas, pero la suerte se alió de su parte y el coche se rompió antes de que la cosa fuese a peores, pero al día siguiente, ya con el coche arreglado no volvió a sentirse indispuesto. Por entonces, su amistad con la familia Sainz se extendió a un jovencísimo Carlos, que compartía su pasión por los rallies y a quién se llevaba en la parte de atrás del coche a entrenar. Hombre de palabra, cumplió la promesa que hizo a Carlos de ser su copiloto en cuanto éste se sacase el carnet de conducir y ambos debutaron en el Rally Shalymar en 1980 y no se bajó hasta terminar la temporada 1983, en la que convenció a Jesus Murga para que le confiase a un joven como Carlos un R5 turbo, con el que acabaron siendo campeones de la Zona Centro de Rallies. En 1984, comenzó entonces su nueva etapa, fuera del coche, ya como Manager de Carlos Sainz, organizando el equipo, buscando patrocinadores,, gestionando sus contratos, la prensa, etc. Siempre a su lado, le acompañó a todos los rallies (salvo al Dakar, al que se

se negó a ir), hasta el punto de que cuando Carlos Sainz saltó al Mundial, le confundían con su padre, pues la figura de Manager tal y como él la ejercía no existía. Tal era su dedicación, su imaginación y su habilidad para gestionar los recursos, que incluso llegó a meterse en casa de un griego para llamar a RTVE para que saliese en el Telediario la noticia de que Sainz lideraba por primera vez una prueba del Mundial. En 2014, cuando Carlos Sainz se retira del Mundial, Juanjo pensó que era hora de descansar, pero no fue así. Por aquel entonces Carlos Jr., de quién Juanjo es padrino, decidió dejar el fútbol para centrarse en el karting una especialidad distinta a la que él estaba acostumbrado y de la que sólo tenía la experiencia de un verano en el que acompañó a Sainz padre a correr un programa de la Formula Ford británica como premio de Marlboro, y que además como él mismo reconoce, le gusta menos que la del rallye. Con la idea de que Carlos Jr. fuese cogiendo experiencia, comenzaron, primero, corriendo los campeonatos madrileños, el campeonato de España y el de Cataluña, para más tarde correr en Italia y Alemania antes de dar el salto a categorías superiores, pero aliviado por no tener que viajar a Australia (su mayor pesadilla). Ya jubilado, trabajar, eso sí, desde casa y con todo un alarde de tecnología en sus manos (que, si le hubiese cogido al principio, cuánto más fácil hubiera sido su trabajo) tecnología que le ha permitido seguir el Dakar e informar a Carlos sobre la evolución de las etapas. Además, se dedica a recopilar todo lo que sale en prensa durante un Gran Premio, para pasarlo posteriormente a un libro que hace de cada temporada como recuerdo para Carlos Sainz Jr., tarea que comenzó ya en sus primeras etapas de karting. Echando la mirada atrás, Juanjo reconoce que se siente una persona privilegiado, pues pocas personas han tenido la suerte de haber estado tan cerca de una figura que ha sido bicampeón del Mundo de rallies y doble ganador de Dakar y engancharse luego con su hijo, que ha llegado a la F1. Talento está claro que ambos tenían y que eran buenos productos, pero como tales, también había que saberlos vender.



Marc Gené, nuevo embajador del Legado María de Villota

En un acto que tuvo lugar en Madrid, con Antonio Lobato como maestro de ceremonias, quien fue además premiado con la “estrella” de María, se presentaron los logros alcanzados por el Legado María de Villota, mientras que Marc Gené tomó el testigo a Antonio García como su embajador. Todo comenzó el 3 de julio de 2012, cuando María de Villota sufrió un gravísimo accidente en el aeródromo de Duxford mientras realizaba un test

aerodinámico con Marussia, un accidente que si bien supuso el fin de su carrera como piloto, también le supuso un giro radical en su vida. Con una eterna sonrisa y un gran optimismo se recuperó de las lesiones y afrontó una nueva etapa en su vida: creó el programa “Primera Estrella” gestionado por la Fundación Ana Carolina Diez Mahou para atender a niños con enfermedades neuromusculares mitocondriales genéticas, así como a sus familias, asistió a centros educativos para contar a los jóvenes su experiencia y las secuelas de un accidente de tráfico y escribió el libro ““La vida es un regalo”, un mensaje de superación, perseverancia y dedicación. Desgraciadamente María nos dejó el 11 de octubre de 2013, pero su familia junto a la Fundación Deporte Joven del Consejo Superior de Deportes se ha dedicado desde entonces a continuar con su legado. Para ello, pusieron en marcha el programa “Formula 1 Kilo” para conseguir alimentos para las familias más necesitadas, programa que el año pasado distribuyó 72.417 Kg, también inauguraron la “Residencia María de Villota”, que gestionada por Caritas Parroquial de San Ramón Nonato de Madrid, en su primer año acogió 25 mujeres, 10 hombres, 3 jóvenes y 16 niños. También ha llevado a cabo un ciclo de conferencias que ayudan a recaudar fondos para los distintos programas y por último, actividades deportivas como la San Silvestre Jarama María de Villota y la Milla María de Villota en Santander.

Dos modelos para celebrar el 55º aniversario del TAG Heuer Carrera



Desde que en 1963 Tag Heuer lanzase al mercado el Carrera Calibre 16, este modelo ha estado intrínsecamente vinculado al cronometraje automovilístico; de hecho, han sido muchos los pilotos de renombre que han lucido en su muñeca un cronógrafo Heuer Carrera a lo largo de su trayectoria profesional. Este año, con motivo de su 55º aniversario, el modelo más vendido de TAG Heuer se ha reinterpretado así mismo con dos versiones elegantes con aspecto vintage dentro de la colección TAG Heuer Carrera Calibre 16 con un diámetro de 41mm, que hacen alusión a la emblemática herencia automovilística de TAG Heuer: uno en color negro con correa de piel negra perforada con pespunte rojo y,

otro en color azul con correa de acero en los que los toques en rojo, los colores, los contrastes y la distribución de los contadores son claras referencias al deporte automovilístico. Dos modelos con un fuerte carácter deportivo que encarnan a la perfección el espíritu de la colección TAG Heuer Carrera. En ambos, los tres contadores blancos destacan claramente en la esfera, que cuenta con un realce con escala de 60 segundos, también en color blanco: El contador de segundos es a las 9 en punto, el contador de minutos a las 12 en punto y el contador de horas a las 6 en punto. El bisel está hecho de cerámica y cuenta con una escala tacómetro, un componente crucial en un cronógrafo automotriz.

Nuevo GMT de la colección Vuelo de Cuervo y Sobrinos



Una vez más, Cuervo y Sobrinos ha sabido combinar su conocimiento sobre relojes mecánicos con su pasión por el saber hacer relojero en una nueva pieza. El Historiador Vuelo GMT, vuela hacia una nueva era, un nuevo concepto que excede los límites, nuevos retos e ideas. El tiempo avanza y Cuervo y Sobrinos también. Su caja, que garantiza una hermeticidad de 3 atmósferas (30 metros), de 44mm de

dímetro y 15,15 de altura, es una evolución de un modelo original de los años 40 con un estilo moderno y sofisticado gracias a sus características asas, símbolo de reconocimiento de la colección. A través del fondo de caja transparente se puede observar el movimiento automático y la masa oscilante con los grabados de Cuervo y Sobrinos. La esfera multinivel está disponible en color marfil y azul. Las 24 horas están impresas en el primer nivel. Los números 3, 6 y 9 se encuentran en el segundo nivel con la fecha a las 3. La aguja de horas y minutos es de acero. La gran flecha roja es una de las principales características de Cuervo y Sobrinos así como la correa de piel de Alcántara con cocodrilo Luisiana. Es el reloj perfecto para hombres con estilo y con la fuerte personalidad de un gentleman. Con su inimitable herencia e identidad, el Historiador Vuelo GMT es fiable y completamente útil para los viajeros. Este modelo es un ejemplo del saber hacer relojero y experiencia de Cuervo y Sobrinos.

CUPRA FABIKE, la bici urbana de CUPRA



CUPRA ha presentado su última creación y no es un coche, es la FABIKE CUPRA, una bicicleta para uso urbano desarrollada con la marca italiana FABIKE que podrá adquirirse en las tiendas FABIKE y, a finales de año en la red de concesionarios CUPRA. La FABIKE CUPRA está compuesta por más de 100 piezas distintas. Lo especial de la FABIKE CUPRA es la combinación de un manillar de competición con frenos de disco hidráulicos y la correa de transmisión de una velocidad, que se suman al cuadro de fibra de carbono. Con esta bicicleta, CUPRA cumple así con el compromiso de crear una línea de productos entorno al nuevo emblema, con tal de que

la experiencia CUPRA vaya más allá del habitáculo del automóvil. El fundador de FABIKE, Fabio Putzolu, que proviene de una familia de ciclistas italianos señala que “cuando entablamos conversaciones con CUPRA, nos pidieron hacer algo estimulante: convertir nuestro producto en algo aún más único, exclusivo y sofisticado. Para ello llevamos a cabo un importante proceso de investigación con el objetivo de conseguir una combinación singular de colores y materiales, como el cobre y la fibra de carbono. Y el resultado es increíble”.



Maybach Lounge, un mobiliario de lujo

Junto con el Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury, los diseñadores de Mercedes-Benz en cooperación con los diseñadores de Sindelfingen han presentado en el Salón de Beijing un mobiliario de hogar que refleja el lenguaje del diseño, el estilo y la mezcla de materiales interiores del Vision Mercedes-Maybach. Se trata de un mobiliario único y de elaborado diseño, que establece nuevos puntos de referencia en el segmento de lujo y cumplen con los estándares más exigentes en cuanto a diseño, materiales y manufactura artesanal. La colección comprende dos piezas de mobiliario de salón, de dos y tres plazas, una mesa de café y una mesa accesoria y por último, unas sillas de salón que invitan a relajarse y que completan el conjunto, junto con jardineras y lámparas diseñadas a juego.



Todos los muebles siguen el mismo lenguaje de diseño. Con su forma distintiva, silueta clara y atractivas superficies, transmiten la filosofía de diseño Sensual Purity a objetos no relacionados con la automoción. La estrella de la colección es el sofá, diseñado en variantes de dos y tres plazas. El cojín de cuero blanco prístino cristal tiene un marco de oro rosado brillante pulido. El metal y el cuero se separan de forma clara y precisa el uno del otro, mostrando una minuciosa atención a los detalles. Así mismo, todos los muebles presentan la misma mezcla de materiales y lucen radiantes en cuero blanco y metal dorado rosado galvanizado. Estos colores y materiales contrastan con la suave piel de napa blanca, que también predomina en el interior del coche y es sinónimo de abundancia, además del fino brillo metálico del oro rosado en el respaldo, que simboliza la alta tecnología. Un socio local en China procesa el metal precioso y, gracias a su experiencia y pericia, consigue acabar las extensas superficies metálicas de una sola pieza y sin imperfecciones.

Navacerrada Classic organiza su primera subasta de coches clásicos y deportivos



Navacerrada Classic, que desde hace muchos años viene organizado el primer domingo de mes concentraciones de coches clásicos en la Plaza de Navacerrada, da un paso más y el próximo 3 de junio ha organizado en el Hotel Los Robles de Navacerrada una subasta de coches clásicos (más de 30 años) y deportivos, si bien, Navacerrada Classic se reserva el derecho de admitir para ser subastados los vehículos que considere apropiados y, en cualquier caso, el precio mínimo de salida será de 3.500€. La subasta, que contará con la colaboración de la Gestoría Luis Moreno, será bajo el tradicional método de puja al alza y dirigida por persona de reconocida experiencia en conducir tales actos bajo las condiciones y procedimientos habituales en el sector. Como paso previo a la admisión definitiva a la Subasta, el vendedor interesado en incluir uno o varios vehículos deberá enviar una fotografía reciente del frontal, laterales, parte trasera, vano motor y maletero en caso de coches, y laterales para motocicletas, nº de Chasis y fotografía de la Placa de Identificación, descripción del vehículo en cuanto a Marca, año de fabricación, eventuales restauraciones o preparación, kilómetros y demás datos que el propietario juzgue oportuno, una descripción de titularidad de ficha técnica y la situación legal del coche. El vendedor deberá abonar a Navacerrada Classic 100€ para poder ser inscrito en la subasta y ser incluido en el catálogo, importe que le será reembolsará en caso de que el vehículo sea vendido en la misma, en cuyo caso, deberá pagar una comisión del 6% del valor que alcance su vehículo en dicha subasta, más el 21% de IVA. La participación en la subasta, además de presencial, podrá ser mediante pujas por escrito, telefónicas o por Internet, previa inscripción.



F1 Gp de China; Ricciardo recupera la sonrisa

Por segunda vez en la temporada, Ferrari copó la primera fila la parrilla de salida, rompiendo así la racha de cinco poles consecutivas de Hamilton en China, toda una demostración de fuerza del equipo italiano, que hizo saltar las alarmas en Mercedes y sobre todo en Verstappen, que en las tres carreras disputadas, ha cometido tres errores fruto de su nerviosismo, errores que a Kvyat le costó su puesto en Red Bull en temporadas anteriores... Tres hechos marcaron el desarrollo de esta carrera: la salida, la estrategia de paradas y el Safety Car. En la salida, Raikkonen, arrinconado por Vettel, fue superado primero por Bottas y más tarde, beneficiado por salir con neumáticos ultrablandos por Verstappen. Con Vettel liderando al carrera, seguido por Bottas, Red Bull en una doble parada fue el primero de los de delante en parar y montar el compuesto medio. Por su parte, Mercedes optó por hacer un undercut a Vettel con Bottas, a lo

que Ferrari reaccionó parando a Vettel una vuelta más tarde, lo que le costó perder el liderato de la carrera. Con Bottas liderando al carrera, seguido por Vettel, Verstappen, Hamilton, Ricciardo y Raikkonen (el último en parar de este grupo) llegamos a la vuelta 30ª y al tercer momento decisivo: los dos Toro Rosso se tocan y aunque pueden seguir, dejan muchos trozos de fibra en la pista, por lo que Dirección de Carrera decide sacar al Safety Car, lo que beneficia a los dos Red Bull, que vuelven a hacer una parada a doble parada para montar el compuesto blando con el que ruedan más rápido y les permite ir al ataque. Las ganas de Verstappen a la hora de adelantar a Hamilton le costó perder la posición con Ricciardo, que mucho más tranquilo logró adelantar a Hamilton, Vettel y Bottas y lograr su sexta victoria en la F1 (ninguna de ellas saliendo desde la primera fila). En su segundo intento, Verstappen si logró adelantar a Hamilton y se fue a por Vettel, a quien se llevó por delante en la frenada de la curva 14 y, aunque ambos pudieron seguir, dejó al Ferrari dañado y por detrás, Hamilton, aunque pudo esquivarles, perdió la tercera posición con

Raikkonen. Bottas acabó segundo, Raikkonen tercero, Hamilton cuarto, Hulkenberg quinto y Verstappen sexto (acabó cuarto, pero fue sancionado con 10 segundos). Alonso, que salía 13º acabó séptimo tras dar cuenta en una maniobra poco elegante de un maltrecho Ferrari de Vettel, que acabó octavo, Sainz tras una gran salida en la que llegó incluso a adelantar a Hulkenberg y a luchar con el Red Bull de Ricciardo, pero tras su segunda parada salió con tráfico y sufrió de un excesivo desgaste de neumáticos. Magnussen, décimo, volvió a puntuar para Haas, mientras que Williams sigue siendo el único equipo que todavía no ha puntuado. Tras este GP, la F1 llega a Europa con Vettel liderando la clasificación, con 54 puntos, sólo 9 más que Hamilton (45), Bottas es tercero con 40 puntos y Ricciardo con su victoria, sube a la cuarta posición con 37 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes pasa a liderar el Mundial con 85 puntos, un más que Ferrari, Red Bull es tercero con 55 puntos y McLaren cuarto.



F1 Gp de Azerbaiyán, una vez más, el Safety Car clave



Por tercer año consecutivo, el circuito urbano de Bakú nos ha dejado un GP emocionante, lleno de adelantamientos y de incidentes y, por segunda vez consecutiva en la temporada, el Safety Car ha sido decisivo para la victoria. Pero Bakú también nos ha dejado claro que en Red Bull el que cuenta es Verstappen, sino, no se entiende la pasividad desde el muro a la hora de gestionar la carrera, pasividad que les costó un doble abandono por colisión entre sus dos pilotos. Vettel, que por tercera vez consecutiva salía desde la pole acompañado por primera vez en la temporada por Hamilton, mantuvo la primera posición en una salida en la que el golpe entre Raikkonen y Ocon, más el de Alonso con el Williams de Sirotkin y el Renault de Hulkenberg, dejaron la pista llena de trozos de fibra, lo que obligó a sacar al Safety Car. Tras la reanudación, Vettel comenzó a distanciarse de Hamilton y de Bottas, mientras que por detrás, comenzaba la guerra entre los dos Red Bull, lo que permitió que los dos Renault les adelantasen, aunque unas vueltas más tarde, Hulkenberg tuvo que abandonar tras golpear el muro. Del grupo de cabeza, Hamilton fue el primero en parar y montar el neumático blando, neumático que le costó calentar más de lo debido. Esto hizo que Vettel optase por alargar su parada 8 vueltas más para montar también el neumático blando, lo que dejó a Bottas liderando la carrera con la estrategia de alargar su parada aún más, montar el compuesto ultrablando y atacar a Vettel en las últimas vueltas. Todo cambió cuando Ricciardo, que perdió su posición con Verstappen tras la parada, y con mayor velocidad intentó adelantar al holandés

a final de recta, pero ambos Red Bull acabaron tocándose y fuera de carrera, cuando tenían opciones de luchar por la victoria. Consecuencia del accidente, tuvo que salir el Safety Car, y todos, incluido Bottas aprovecharon para parar y montar el ultrablando, pero Grosjean que era sexto, cometió un error y acabó contra los muros, lo que alargó la presencia del Safety Car hasta la vuelta 48ª de las 51 de que contaba la carrera. En la reanudación, Vettel se pasó de frenada al intentar pasar a Bottas y bajó hasta el cuarto puesto y, una vuelta más tarde perdía una posición más, esta vez con Sergio Pérez. Todo parecía que Mercedes iba a lograr el doblete, pero Bottas pinchaba su neumático trasero derecho y dejaba el liderato a Hamilton seguido por Raikkonen y un gran Pérez, que una vez más se subía al podio en Bakú. Vettel lograba acabar cuarto y Sainz quinto, su mejor resultado de la temporada y el de Renault. Leclerc sexto, lograba sus primeros puntos en la F1, Alonso volvía a hacer una gran carrera y acababa séptimo después de ir último tras el incidente de la primera vuelta. Stroll octavo, lograba los primeros puntos para Williams, Vandoorne era noveno y Hartley décimo, también se estrenaba en los puntos. Esta inesperada victoria y el cuarto puesto de Vettel, ha hecho que el británico pase a líder el Mundial con 70 puntos, cuatro más que Vettel, mientras que Raikkonen es ahora tercero, con 48 puntos. En cuanto a los españoles, Alonso es sexto, con 28 puntos y Sainz 10º con 13 puntos. En el apartado constructores, Ferrari mantiene la primera posición con 114 puntos, Mercedes es segundo con 110 puntos y Red Bull tercero con 55 puntos.



E-Prix de Roma; emoción y drama en el debut de la “città eterna”

Roma, la “città eterna” acogió por primera vez en EPrix, el séptimo de la temporada y el primero de la gira europea de la FE. En su circuito de 2,84 Km, el segundo más largo del calendario, Rosenqvist logró la pole, la sexta de su carrera, con 0,676 segundos de ventaja sobre Bird, la mayor diferencia con respecto al segundo puesto desde el EPrix de Londres de 2016. Tras la salida, Rosenqvist mantuvo la primera posición y poco a poco se fue distanciando de un pelotón que a su vez se fue estirando, formado por Bird, Evans, Lotterer, Turvey, Buemi y los Audi de Abt y di Grassi. Tras la parada, Rosenqvist mantuvo la primera posición, seguido por Bird y Buemi, que entró en la misma vuelta que los dos primeros, mientras que Evans, Lotterer, Abt y di Grassi pudieron completar una vuelta más. El toque entre López, Turvey, Heidfeld y Filippi, en la curva 13 motivó un periodo de Full Course Yellow, que una vez finalizado, dejó tres bonitas luchas: Rosenqvist y Bird por la primera posición, Buemi y Evans por la tercera y por último, Lotterer y di Grassi por la quinta. La carrera cambió de líder cuando a falta de diez vueltas, Rosenqvist tuvo que abandonar al romper la suspensión trasera izquierda de su Mahindra tras golpear un bordillo, el Jaguar de Evans se pagaba al DS Virgin de Bird y di Grassi se situaba tercero tras adelantar a Lotterer y a Buemi y ya con el cambio despejado, lograba contactar con Bird y Evans, a los que también se unió Lotterer. De todos ellos, el Jaguar que aspiraba a lograr el

primer podio de la marca, era el que menos energía tenía disponible en las vueltas finales, por lo que en las últimas vueltas no le quedó más remedio que defenderse de los ataques de di Grassi y de Lotterer para intentar acabar la carrera, lo que permitió a Bird distanciarse un poco. Ya sin energía, Evans acabaría perdiendo la segunda posición con di Grassi y en la penúltima vuelta se despedía del podio al ser adelantado por el piloto de Techeetah. Su calvario continuó en la última vuelta, al ver como poco a poco, el resto de los pilotos le iba adelantando y finalmente se tuvo que conformar con el noveno puesto. Por delante, di Grassi era más rápido que Bird y se situaba a menos de medio segundo del británico, quien finalmente lograba la victoria. Tras di Grassi, que parece haber recuperado la fiabilidad perdida, Lotterer completó el podio. Abt fue cuarto, Vergne esta vez se tuvo que conformar con la quinta posición, sexto fue Buemi, séptimo D' Ambrosio, octavo Engel, noveno Evans y décimo Mortara. En el Mundial, Vergne continúa liderando la clasificación con 119 puntos, Bird pasa a ser segundo con 101 puntos y Rosenqvist baja a la tercera posición con 82 puntos. En el apartado de equipos, Techeetah, que anunció la incorporación de Pedro de la Rosa como asesor deportivo, lidera el Mundial con 152 puntos, DS Virgin con 118 puntos adelanta a Mahindra y es segundo y Mahindra es tercero con 103 puntos.



E-Prix de Paris, Vergne héroe local en un caótico final

La imagen de Vergne a hombros de Bird y di Grassi en el podio lo dice todo y es que el piloto francés, como si de un torero se tratase, salió por la puerta grande en su E-Prix: pole y victoria, en una carrera en la que su compañero Lotterer acabó siendo sancionado con 10 puestos en la parrilla para el próximo E-Prix de Berlín, después de que protagonizase un incidente a falta de dos curvas para el final. Tras la salida, no hubo cambios en la cabeza y Vergne mantuvo la primera posición, mientras que Bird, segundo, se tuvo que defender del ataque de un agresivo Lotterer. Antes de que se completase la primera vuelta, se decretó un pedido de Full Course Yellow para poder retirar el monoplaza de Ma, que se quedó parado en la salida, así como trozos de fibra por el golpe entre Blomqvist y Evans, tras el cual, Vergne, Bird y Lotterer se fueron distanciando de un segundo grupo formado por Engel, di Grassi. Tras la parada en boxes, Vergne no sólo mantuvo la primera posición, sino que además aumentó su ventaja con Bird, que perdió tiempo en su parada y Lotterer mantuvo la tercera posición. Di Grassi, que pudo aguantar dos vueltas más en la pista, se puso cuarto a 9,5 segundos de la cabeza y pronto comenzó a ser el hombre más rápido en la pista y comenzó a recortar esa diferencia, beneficiado eso sí, por la lucha entre Bird y Lotterer por la segunda posición, en la que ambos pilotos llegaron a tocarse y de la que finalmente Lotterer salió vencedor. Tras adelantar a Bird, di Grassi se fue a por Lotterer, lucha que dio un poco de oxígeno a Vergne, que aumentó su ventaja hasta los cuatro segundos, hasta que en la última vuelta y ya sin energía, el piloto alemán de Techeetah no tuvo más remedio que dejar pasar a di Grassi que acabó segundo, logrando así

su tercer podio consecutivo (lástima de su mal arranque de la temporada). La polémica vino a falta de dos curvas para el final, cuando ya casi parado, Lotterer no se quitó de la trazada y un lanzado Bird no lo pudo esquivar, golpeado al Techeetah, arrancando la rueda delantera izquierda de su DS Virgin, con la suerte de que la última curva era a derechas y pudo acabar la carrera en tercera posición, mientras que Lotterer acabó sexto. Engel (Venturi) fue cuarto, su mejor resultado hasta la fecha, Buemi fue quinto, Abt séptimo, Rosenqvist octavo, Turvey noveno y López decimo. En la clasificación, Vergne se mantiene como sólido líder del campeonato, mientras que Bird es ahora segundo con 116 puntos y un desinflado Rosenqvist es tercero con 86 puntos. Techeetah con 188 lidera el apartado de equipos, seguido por DS Virgin, que ahora es segundo con 133 puntos, mientras que Audi Sport ABT ha escalado hasta la tercera posición con 114 puntos.





WRC Rallye de Argentina, Tanak se estrena con Toyota

Sus 10 victorias de 18 tramos, dejan claro el dominio de Ott Tanak en tierras argentinas, donde el piloto estonio ha logrado su tercera victoria en el WRC y la primera con Toyota, tras sus dos segundos puestos logrados en MonterCarlo y en Córcega. Tanak cimentó su victoria en la primera jornada del viernes, en la que, pese a golpear contra una roca y hacer un trompo en el primer tramo de tierra, se recuperó imponiéndose en cinco de los seis tramos y acabó la jornada liderando la prueba con 22,7 segundos de ventaja sobre el Citroën C3 WRC de Meeke, que en segunda posición, encabezaba un grupo de cinco pilotos formado por Neuville, Sordo, Ogier y Breen, separados por sólo 20 segundos, en una jornada en la que Latvala (Toyota) fue el único abandono destacable, después de que el finlandés golpease una roca y rompiera la suspensión delantera derecha de su Yaris cuando era tercero. El sábado, Tanak volvió a dominar, ganado cinco de las siete

especiales en la región montañosa de Los Gigantes, con lo que amplió su ventaja a 46.5 segundos sobre Neuville que se hizo con la segunda posición en el tercer tramo de la jornada, mientras que Sordo acabó tercero a 21,7 segundos de su compañero, después de que Meeke perdiese casi dos minutos y medio como consecuencia de un pinchazo, lo que le hizo bajar hasta el octavo puesto. Craig Breen fue la principal víctima del día al tener que abandonar cuando era sexto después de salirse y volcar su C3 WRC, dañando su jaula antivuelco. En la última jornada, de tan sólo 55.27 km y tres tramos, Hyundai logró un pleno de victorias (dos para Neuville y una para Mikkelsen) y Tanak se llevó la victoria con 37,7 segundos de ventaja sobre Neuville, que se impuso en el Power Stage, sumando así 5 puntos extra. Dani Sordo completó el podio al acabar tercero a 1 minuto y 15 segundos de Tanak, mientras que



en el Mundial y tras cinco pruebas disputadas, Ogier sigue liderando la clasificación con 100 puntos, diez más que Neuville, segundo clasificado y Tanak es tercero con 72 puntos. En el apartado de constructores, Hyundai con 144 puntos amplía su ventaja sobre M-Sport Ford a 15 puntos y Toyota es tercero con 124 puntos, a sólo 5 puntos de M-Sport Ford.