

Motor

EXPERIENCES

Mayo 2019



Ferrari P80/C - Mercedes AMG GT - Subaru WRX STI - Golf GTI TCR

Mercedes GLS - Porsche Cayenne Coupé

F1 - FE - WRC

Corría el año 2000 cuando BMW lanzó una campaña en televisión que supuso un punto de inflexión en el sector de la automoción, pues era el primer anuncio de un coche en el que curiosamente no aparecía ninguno. “La mano”, como así se la conoce, mostraba la mano de un conductor por fuera de la ventanilla del coche, sintiendo y adaptándose al viento, pretendía evocar la libertad, paz y satisfacción que otorga la conducción y dejaba de centrarse en las excelentes características de los coches, resaltando en su lugar lo que estos nos aportan, creando sensaciones únicas, donde lo importante es el conductor y sus conexiones emocionales con el coche. El anuncio que además se hizo popular por su slogan “¿Te gusta conducir?”, tuvo una excelente acogida por parte del mundo de la publicidad y del público y prueba de ello es el hecho de que ganó el Sol de Oro en el Festival de San Sebastián de 2000 y el León de Oro en el festival de Cannes de 2001. Mucho nos tememos que esa sensación de libertad y de disfrutar de la carretera tiene los días contados por culpa de las autoridades, el desarrollo tecnológico y la implantación de las ADAS (Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción), pero está claro que las cifras están en contra del hombre y a favor de la tecnología: según datos de la UE, el año pasado fallecieron 25.000 personas en accidentes de tráfico y otras 135.000 resultaron heridos graves. En España, según datos del estudio de la DGT “Influencia de los sistemas de ayuda a la conducción en la seguridad vial”, en las carreteras españolas se producen más de 90.000 accidentes anuales, con unas consecuencias de más de 1.600 fallecidos y superando los 9.500 heridos graves, siendo el factor humano y las distracciones las causas principales causas de los accidentes que tienen un coste directo de 9.600 millones de EUR, es decir, más de un 1% del PIB nacional. Esas cifras han llevado a que el pleno del Parlamento Europeo aprobase recientemente una directiva por la que los todos vehículos nuevos vendidos en la Unión Europea tendrán que ir equipados de serie a partir de 2022 con una serie de ADAS destinadas a salvar 25.000 vidas en los próximos 15 años, se evitarían o mitigarían significativamente las consecuencias de un 57% de los accidentes en España y reducir un 45% el gasto que generan, lo que supondría un ahorro de 4.300 millones de euros anuales. Así con esta nueva directiva, se ha buscado la implantación generalizada de una serie de ADAS que a

día de están disponibles de serie en las gamas altas y que sin embargo son opcionales en el resto (como en su día ocurrió con el ABS en el 2003 y el ESP en el 2011). Nos referimos por ejemplo al sistema de reconocimiento de señales, los avisadores de distracciones y somnolencia, la detección de peatones y ciclistas, la cámara de visión posterior, el asistente de cambio involuntario de carril, la frenada de emergencia, la preinstalación de un alcoholímetro que impida el arranque del coche y por último, una unidad de almacenamiento de datos o caja negra. Hemos dejado para el final la que sin duda es la más polémica: el del Asistente de Velocidad Inteligente (ISA), un sistema que se encargará de regular automáticamente la velocidad del coche en función de los límites de la vía, aunque afortunadamente, la presión de algunos fabricantes de vehículos y asociaciones de automovilistas ha servido al menos para suavizarlo de tal manera que cuando la tecnología entre en funcionamiento, el conductor podrá desactivarla, al menos de momento, pero quién no nos dice que su uso acabe convirtiéndose en obligatorio con los años, pues basta con recordar el distintivo medioambiental de la DGT, que en su momento se dijo que era voluntario y recomendable, mientras que en Madrid ha acabado por ser obligatorio. Ni que decir tiene que tras casi 15 años con su campaña de ¿Te gusta conducir? a BMW no le quedó más remedio que cambiarlo por el de por “Cuando conduzcas, conduce”, un slogan que según la marca incita a una conducción responsable y más acorde a los nuevos tiempos y a las nuevas opciones de movilidad. Lo dicho, entre las ADAS y la futura conducción autónoma el ¿Te gusta conducir? será un recuerdo para los nostálgicos.



CONTENIDO

PRODUCTO

- 05** Ferrari P80/C, el Ferrari más exclusivo y radical
- 06** La gama AMG GT de Mercedes-Benz se pone al día
- 07** Subaru WRX STI Final Edition; los últimos 8 sumaraís
- 08** Golf GTI TCR, el GTI más potente
- 09** Audi AI:ME; el futuro coche urbano eléctrico y autónomo
- 10** Mercedes GLS, la Clase S de los SUV se pone al día
- 11** Aires de deportivo para el Porsche Cayenne deportivo con la versión coupé
- 12** Land Rover Discovery Landmark, felices 30 años de aventuras
- 13** Mercedes Concept GLB, un futuro SUV compacto de siete plazas
- 13** Volkswagen ID. ROOMZZ, el SUV de la familia ID
- 14** Tercera generación del Ford Kuga, el Ford más electrificado



TECNOLOGÍA

- 15** Gas Natural GLC; una alternativa real a los eléctricos



LIFESTYLE

- 16** Nuevas series especiales Tag Heuer Carrera Indy 500
- 16** Nuevo 911 Chronograph Timeless Machine Limited Edition
- 17** Aston Martin en Madrid con Tayre
- 17** Porsche Motorsport lanza el Porsche Esports Supercup
- 18** THE OUT; el nuevo servio de alquiler premium de Jaguar Land Rover
- 18** Share4business, el carsharing de smart para empresas

16



16



EL PERSONAJE

- 19** RUGICO: el primer importador de Alfa Romeo y de Ferrari en España

COMPETICIÓN

- 20** F1 Gp de China; fiesta de Mercedes en el 1.000º GP
- 21** F1 Gp de Azerbaiyán; cuatro de cuatro para Mercedes
- 22** FE ePrix de Roma; primera victoria para Jaguar
- 23** FE ePrix de Paris; Frijns contra los elementos
- 24** WRC Rally de Argentina; mejor imposible para Hyundai





Ferrari P80/C, el Ferrari más exclusivo y radical

Después de 4 años de trabajo, Ferrari Styling Center ha hecho realidad el sueño de un cliente y coleccionista de Ferrari: el Ferrari P80/C. Se trata de un "One-off", es decir un coche único, que en este caso, no sólo es el más radical construido por Ferrari, sino que también, es el que más tiempo han tardado en desarrollar y no es para menos, pues el encargo del cliente era tener un Ferrari exclusivo inspirado en los míticos Ferrari 330 P3 / P4, así como en el Dino 206 S de 1966 o los Ferrari 250 LM. Dicho y hecho, los trabajos comenzaron en 2015 con el objetivo de recrear la forma sensual de esos modelos icónicos, pero sin caer en un look retro. Para ello, tomaron como base el chasis del 488 GT3, que es 50mm más largo que el del 488 GTB, lo que les permitió una mayor libertad creativa y, sobre todo, enfatizar un efecto de cabina adelantada en lugar de centrada así como alargar la parte posterior, dotando al P80/C un carácter más agresivo y compacto. Visto desde arriba, la carrocería es más ancha sobre el eje delantero, pero después se estrecha bruscamente creando una marcada cintura en la zona de la puerta trasera para ensancharse de nuevo de forma drástica en la parte trasera. Las ventanas laterales se funden gráficamente con unos amplios surcos creados por las tomas de aire laterales que proporcionan un movimiento

descendente dinámico a los flancos posteriores y el parabrisas envolvente que hace referencia al aspecto icónico de los prototipos deportivos del pasado. El P80/C cuenta con una gran alerón trasero, unas prominentes entradas de aire, un perfil aerodinámico situado inmediatamente detrás del borde posterior del techo inspirado en el ala "T" adoptado por la Fórmula 1 en 2017, un complejo difusor trasero y por último, unos faros reducidos a la mínima expresión. Todo ello ha permitido mejorar un 5% su eficiencia aerodinámica. Su carrocería es de fibra de carbono y está pintada de color "Rosso Vero", (nombre elegido por su propietario). Al estar concebido exclusivamente para su uso en circuito y no estar homologado bajo ningún reglamento técnico, la potencia de su motor 3.9 litros V8 biturbo está en torno a los 720 CV en lugar de los 550 CV a los que está limitado por reglamento en la competición. Por último, el P80/C cuenta con dos configuraciones: una de carreras que incluye un llamativo alerón trasero de fibra de carbono y ruedas monotuerca de 18 " y la segunda, que consta de un paquete de exhibición con el objetivo de que pueda presentarse a los concursos de elegancia, en cuyo caso se prescinde del alerón trasero y las llantas de 18" se sustituyen por otras de 21".



La gama AMG GT de Mercedes-Benz se pone al día

Mercedes ha llevado a cabo una actualización de su deportivo de altas prestaciones AMG GT en sus variantes coupé y roadster, mejorando numerosos detalles mejorados y además, ha lanzado una nueva edición limitada, el AMG GT R PRO. La actualización estética incluye nuevos faros LED High Performance que hacen que el frontal se parezca al del AMG GT Coupé de 4 puertas, nuevas ópticas traseras, un nuevo diseño de embellecedores en las salidas de escape, un nuevo faldón trasero y por último, la incorporación del nuevo color azul brillante magno, ya disponible en el AMG GT Coupé de 4 puertas. En cuanto a los cambios en su interior, las versiones de dos puertas incorporan el cuadro de instrumentación digital de 12,3" ya disponible en el AMG GT Coupé de cuatro puertas, un cuadro que permite personalizarse con tres estilos de visualizado específicos de AMG (Clásico, Deportivo y Supersport, éste último con información específica AMG) y para manipular el sistema de infoentretenimiento, cuenta además con una segunda pantalla de 10,25". También incorpora el nuevo volante AMG Performance con las nuevas teclas AMG y los botones Touch Control y, por último, destaca su consola central en diseño V8 estilizado. Lo que no ha cambiado es su motor AMG V8 biturbo de 4.0 litros, cuya potencia va desde los 476 CV del AMG GT, hasta los 585 CV

del AMG GT R y del AMG GT R PRO. Mediante el AMG DYNAMIC SELECT además es posible elegir entre seis programas de conducción (Calzada resbaladiza, Comfort, Sport, Sport+, RACE e Individual) que influyen sobre la respuesta del motor, el cambio, la dirección, la amortiguación o incluso el sonido. Además, el AMG DYNAMICS actúa sobre el ESP distribuyendo de manera adecuada el par entre el eje delantero y el trasero mediante cuatro programas diferentes: Basic, Advanced, Pro y Master. Como opción innovadora se pueden equipar con el paquete de aparcamiento que incluye la ayuda para aparcar PARKTRONIC, cámara de marcha atrás y cámara frontal. Por último, el nuevo AMG GT R PRO, se trata de la versión más deportiva de la gama AMG GT, pues no en vano Maro Engel completó una vuelta al mítico trazado de Nürburgring en 7m. 04seg, y 621 milésimas. Esta versión cuenta con una aerodinámica mejorada gracias a un faldón delantero de nuevo diseño con flics adicionales, una reducción de peso gracias al empleo de fibra de carbono, frenos cerámicos de alto rendimiento con discos de material compuesto y un interior de competición que incluye jaula antivuelco y asientos tipo baquet con cinturones de seguridad de 4 puntos.

Subaru WRX STI Final Edition; los últimos 8 sumarais

Hace 25 años Subaru dio origen a una leyenda, el Subaru WRX y lo hacia con un doble objetivo: ganar el Campeonato Mundial de Rallies y ser la versión más deportiva del Subaru Impreza. Ahora, España pone a la venta ocho ultimas unidades con las que pone el broche de oro a la cuarta generación del Subaru WRX STI, legendario icono deportivo de Subaru bajo la denominación WRX STI Final Edition, de las cuales, seis son de color WR Blue Pearl y dos de color Crystal Black Silica. Esta edición limitada final cuenta con una serie de elementos exteriores e interiores que, añadidos a la ultima actualización del WRX STI (que ya incluía un frontal mas agresivo gracias a un nuevo paragolpes mas ancho, una toma de aire más grande y su característico alerón trasero), aumentan aún más su look deportivo. Exteriormente, viene equipado con las clásicas llantas doradas de 19" con neumáticos Yokohama Advan Sport 245/35/19, discos ventilados y perforados de 340 mm en el eje delantero y de 326 mm en el trasero, con las pinzas de freno Brembo de color plateado, spoiler inferior

delantero, la parrilla delantera hexagonal con ribete rojo y embellecedores cromados en las salidas de los escapes. Su interior como no podía ser de otra manera, incluye una placa conmemorativa situada tras la palanca de cambios (el llavero del coche viene con el número de serie del coche). El volante ligeramente achatado viene con el logo STI y está forrado en Alcantara; asientos tipo baquet calefactables con regulación eléctrica del asiento del conductor; ajuste lumbar y reposacabezas regulables; cinturones color rojo STI, al igual que el botón de arranque y el pomo de la palanca de cambios; las alfombrillas son exclusivas con detalles STI y los pedales son de aluminio. Además, incluye una pantalla multifunción superior de 5,9" pulgadas, sistema de navegación y multimedia con pantalla de 7" pulgadas, 9 altavoces Harman Kardon con una potencia de 440W, sistema de reconocimiento de voz, cámara de visión trasera, retrovisores con función de aviso de ángulo muerto y sensores de luces y lluvia automáticos.





Golf GTI TCR, el GTI más potente

Los amantes del Golf GTI están de enhorabuena con la llegada al mercado español de 290 unidades de la serie limitada Golf GTI TCR, versión que desciende del Golf GTI TCR de competición, dos veces campeón de la TCR International Series. En su versión de calle, el motor Golf GTI TCR tiene una potencia de 290 CV (más que los 245 CV del Golf GTI Performance), que va asociado a una transmisión de doble embrague (DSG) de siete velocidades, alcanza una velocidad máxima de 250 km/h (opcionalmente, se puede incrementarse hasta los 260 km/h) y es capaz de acelerar de 0 a 100 Km/h en sólo 5,6 segundos. Estéticamente el Golf GTI TCR se distingue por sus llantas forjadas Belvedere de 18", las carcasas de los retrovisores en acabado negro satinado y un kit de carrocería específico que se compone de taloneras laterales, spoiler delantero, alerón de techo TCR y un difusor en la parte trasera acabados en color negro brillante. Además, cuando se abren las puertas, el logo TCR se proyecta sobre el suelo, logotipo que también está en el lateral y, como novedad, está disponible en Gris Puro, color exclusivo para esta versión. El Golf GTI TCR puede además personalizarse con distintas opciones, como una lámina decorativa en los laterales inspirándose en su característico patrón de panal de abeja, techo solar panorámico junto con sistema de sonido Dynaudio "EXCITE", función Keyless-Access en combinación con las 5 puertas, así como dos paquetes que además de incluir la opción de aumentar la velocidad máxima a 260 Km/h y de incluir una versión deportiva del sistema de amortiguación trasero y dirección progresiva, llevan llantas de 19". En el primero de ellos, las llantas son Reifnitz en acabado negro mate con neumáticos de 235/35 R19, mientras que en el segundo, son llantas Pretoria en acabado negro brillante con neumáticos de

competición (semislick) de 235/35 R 19. En su interior, sus asientos delanteros deportivos premium tienen un nuevo diseño de tapicería de microfibra/textil, los cinturones de seguridad tienen los bordes rojos y su volante deportivo inspirado en el modelo de competición, tiene una marca roja a las 12 en punto y un nuevo acabado en cuero perforado en las zonas de agarre laterales. Inspirado en la competición tiene también varios componentes recubiertos en alcántara, como los laterales de los paneles de puerta y, parcialmente, el selector del cambio DSG, combinando con el característico ribeteado en color rojo propio de la gama GTI. El GTI TCR cuenta además con un amplio equipamiento que incluye el sistema Front Assist, el control de velocidad de crucero adaptativo ACC, el VW Digital Cockpit y faros delanteros y pilotos traseros en tecnología LED, así como el bloqueo de diferencial mecánico con control electrónico en el eje frontal, discos delanteros de freno flotantes y perforados que reducen el peso y optimizan la frenada, selección del modo de conducción, sistema de amortiguación y control de chasis adaptativo (DCC).





Audi AI:ME; el futuro coche urbano eléctrico y autónomo

Tras el Audi Alcon presentado en el Salón de Frankfurt 2017, y el deportivo Audi PB18 que debutó el pasado verano, Audi ha presentado en el Salón del Automóvil de Shanghái el Audi AI:ME, el tercer concept car de la marca como anticipo de la futura movilidad, en este caso, enfocado a las megaciudades con conducción autónoma de nivel 4. El AI:ME tiene 4,3 m de longitud, 1,90 m de ancho, 1,5m m de alto y con una distancia entre ejes de 2,77 m y está diseñado como un 2+X, es decir, que su disposición depende de una serie de configuraciones distintas para los asientos y el espacio de carga, aunque la capacidad máxima es de 4 ocupantes. Concebido como un coche urbano, cuenta con una batería de 65 kWh y con un motor síncrono de imanes permanentes, situado cerca del eje trasero que desarrolla una potencia de 125 kW (170 CV). Además de su nivel de conducción autónoma de nivel 4, como su nombre indica, el AI:ME cuenta con Inteligencia Artificial, de tal manera que es capaz de aprender y pensar, de tal manera que podrán interactuar con el entorno y con los pasajeros, adaptándose a las preferencias de sus ocupantes. En su interior, cuando estamos circulando en conducción autónoma, el volante y los

pedales quedan ocultos detrás de una superficie de madera de nogal y un soporte bajo el salpicadero permite al conductor descansar los pies. Y llama la atención la presencia de plantas que ayudan a mejorar la calidad del aire en el coche, que cuenta además con una sofisticada tecnología de filtros que evitan que los olores del tráfico y de la ciudad entren en su interior. Sus sistemas multimedia y de comunicación se controlan mediante comandos de voz, superficies táctiles o mediante la mirada e incluye una pantalla OLED 3D que mediante unas gafas de realidad virtual nos permite navegar por Internet, ver películas o incluso participar en juegos interactivos. Sus luces exteriores no sólo iluminan, sino que además, juegan un papel más importante: comunicarse con otros usuarios de la vía. Para ello, los diseñadores de Audi han integrado elementos LED en la carrocería en una posición inusualmente alta sobre los pasos de rueda que resultan visibles desde todos los ángulos, capaces de mostrar símbolos fácilmente reconocibles o proyectarlos en la calzada, una comunicación de 360° que supone una importante función adicional de seguridad para peatones o ciclistas.



Mercedes GLS, la Clase S de los SUV se pone al día

Mercedes-Benz ha presentado en el Salón Internacional del Automóvil de Nueva York el nuevo GLS que llegará al mercado a finales de este año. Esta nueva generación del SUV más grande y lujoso estrena nueva generación, más grande que la anterior (a pesar de lo cual, se ha mejorado su coeficiente de resistencia aerodinámica c_x), y con las novedades de una variante de seis plazas y del estreno mundial un motor V8 electrificado. Para empezar, el nuevo GLS es 77 mm más largo (5.207 mm), 22 mm más ancho (1.956 mm), su batalla ha crecido 60 mm (3.135 mm). Esto se traduce en un aumento de la habitabilidad, especialmente en la segunda fila de asientos, que ahora se puede ajustar horizontalmente para dar más espacio a sus ocupantes y que como novedad, se puede pedir opcionalmente con la configuración estadounidense con sólo dos asientos individuales. En cualquier caso, todos los asientos tienen ajuste eléctrico de serie y para acceder cómodamente a la tercera fila, equipa la función EASY-ENTRY. En caso de necesidad las dos filas se podrán abatir pulsando un botón, dejando un maletero con 2.400 L de capacidad. Sus ocupantes además disfrutarán de un amplio equipo de confort, que incluye entre otros elementos, un nuevo volante deportivo multifunción, el sistema de infoentretenimiento MBUX y cuadro de instrumentos digital, ambos con pantallas de 12,3", un Head-up-Display a todo color de nueva generación, climatización automática de cinco zonas, entretenimiento para las plazas traseras MBUX con dos pantallas táctiles de 11,6", compartimento con superficie para carga inalámbrica de smartphones y puertos USB. Opcionalmente, está disponible el paquete de confort para las plazas traseras Plus que incluye una tablet de 7" independiente para manejar todas las funciones de confort y entretenimiento de MBUX desde los asientos traseros y asientos de confort con función de masaje lumbar. Por último y como novedad, cuenta con la función para túneles de

lavado que, con sólo pulsarla prepara el coche para entrar en el túnel de lavado. En el apartado mecánico, la principal novedad es el GLS 580 4MATIC, que combina un motor V8 de gasolina de 489 CV con un sistema eléctrico de 48 voltios con alternador arrancador integrado, que añade momentáneamente otros 22 CV gracias al EQ Boost. En diesel habrá dos opciones, el GLS 350 d 4MATIC de 286 CV y el GLS 400 d 4MATIC de 330 CV, ambos, motores de seis cilindros en línea. Todos ellos vienen con cambio automático 9G-TRONIC y tracción integral 4MATIC y opcionalmente se puede equipar con una reductora. De serie viene además con una versión perfeccionada del sistema de suspensión neumática AIRMATIC con amortiguación regulable adaptativa Plus que, opcionalmente se puede combinar con el tren de rodaje activo opcional E-ACTIVE BODY CONTROL. Por último, el nuevo GLS está equipado con la generación más reciente de sistemas de asistencia a la conducción de Mercedes-Benz, entre los que destacan: el asistente activo de distancia DISTRONIC con adaptación de velocidad en función del trayecto, el asistente activo para retenciones, o un asistente de maniobra con remolque opcional.





Aires de deportivo para el Porsche Cayenne deportivo con la versión coupé

Porsche se suma a la moda de los SUV's coupés con el lanzamiento del Cayenne Coupé, que estará disponible en dos versiones: el Cayenne Coupé con motor turbo de seis cilindros y tres litros de 340 CV y un par motor de 450 Nm, que junto con el paquete Sport Chrono (de serie) acelera de 0 a 100 km/h en 6,0 segundos y alcanza una velocidad máxima de 243 km/h. La segunda versión es el Cayenne Turbo Coupé con motor turbo V8 biturbo de 4.0 litros de 550 CV y un par máximo de 770 Nm, versión que acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 286 km/h. Ambas versiones vienen con un amplio equipamiento de serie que incluye entre otros la dirección asistida Plus variable según la velocidad, llantas de aleación de 20", el sistema de ayuda al aparcamiento delantero y trasero con cámara de marcha atrás, el sistema de amortiguación adaptativa Porsche Active Suspension Management (PASM) y el paquete Sport Chrono. Estéticamente, además de por su techo descendiente, el Coupé se caracteriza por su parabrisas delantero y el pilar A que son más pequeños que los del Cayenne debido a que la altura del techo es unos 20 mm más baja, además, el rediseño de las puertas y aletas traseras ensanchan los hombros del vehículo 18 mm. Del Cayenne Turbo hereda el spoiler trasero adaptativo que forma parte

del Porsche Active Aerodynamics (PAA), spoiler que se extiende hasta 135 mm a velocidades a partir de 90 km/h, incrementando la presión sobre el eje posterior al mismo tiempo que el PAA mejora la eficiencia. Esta nueva versión cuenta con dos opciones de techo: panorámico fijo de cristal (de serie) de 2,16 m² o de carbono, disponible con uno de los tres paquetes deportivos ligeros, que incluyen elementos Sport Design, nuevas llantas GT Design de 22" y de peso reducido, asientos con la parte central con la clásica tela ajedrezada, así como detalles en carbono y Alcántara en el interior, a lo que hay que sumar un sistema de escape deportivo para el Cayenne Turbo Coupé. En su interior, sus ocupantes disfrutan de gran espacio, incluidos los que van en la parte trasera, pues para compensar el techo descendiente, van sentados en unos asientos individuales (opcionalmente se pueden sustituir por los asientos confort típicos del Cayenne) 30mm más bajos que en el Cayenne. Delante, los nuevos asientos deportivos con ocho posibilidades de reglaje y reposacabezas integrado ofrecen un confort excepcional y el agarre lateral óptimo. Por último, su maletero tiene una capacidad de 625 litros, ampliables a 1.540 litros con los asientos traseros abatidos.

Land Rover Discovery Landmark, felices 30 años de aventuras

Desde que en 1989 saliese a la venta el Land Rover Discovery se han vendido más de 1,7 millones de unidades, un éxito en ventas que además, ha venido acompañado de más de 300 premios internacionales. Para celebrar su 30º aniversario, Land Rover lanza al mercado la edición limitada Discovery Landmark disponible con motor de gasolina o diésel, una edición que cuenta con un equipamiento de serie actualizado y con mejoras en el diseño. Así, exteriormente esta edición especial parte del acabado SE a la que se le añade el paquete Dynamic, con un diseño del paragolpes delantero más funcional y acabado en Narvik Black en la rejilla de la parrilla y en las rejillas de ventilación. Incluye también las inscripciones en Narvik Black en el capó y el portón trasero, así como una exclusiva insignia Landmark en el portón trasero. Su exterior destaca también por el techo panorámico fijo, faros antiniebla delanteros y exclusivas luces traseras, los cristales oscurecidos y las llantas de 20" en Gloss Black. En cuanto a su

interior, éste está disponible en una selección de tres colores de piel Windsor Premium que incorpora microrribetes para crear un llamativo contraste, la consola central tiene un acabado en aluminio satinado y los acabados de la rejilla en titanio, incluye el sistema de sonido Meridian de 380 W, dispone de la versatilidad de sus siete asientos, la tecnología inteligente de plegado de asientos y los meditados espacios de almacenamiento distribuidos por el interior. Por último, tiene disponible una amplia gama de accesorios de Land Rover, que incluye un paquete especial para las mascotas. Fuera del asfalto, el All Terrain Progress Control permite a los conductores establecer y mantener una velocidad constante en condiciones difíciles y el Terrain Response 2, ofrece una serie de modos de conducción diseñados para enfrentarse a superficies complicadas, además tiene una profundidad de vadeo de hasta 900 mm (líder en su clase) y una capacidad de remolque de 3500 kg.



Mercedes Concept GLB, un futuro SUV compacto de siete plazas

Con más de 820.000 unidades vendidas, los SUV's fue el segmento más solicitado de toda la gama de Mercedes-Benz. Este dato ha hecho que la marca haya buscado la manera de ampliar su gama en este segmento y lo ha hecho con el Concept GLB, modelo que viene a cubrir el hueco existente entre el GLA y el GLC. Este nuevo SUV con capacidad para siete pasajeros gracias a sus tres filas de asientos mide 4,63 m de largo, 1,89m de ancho, 1,90m de alto y tiene una batalla de 2,82m. El respaldo de la segunda fila está dividido en tres secciones (40:20:40), permitiendo si fuese necesario crear una superficie plana de carga, además, puede desplazarse hasta 140 mm (90 mm hacia delante ó 50 mm hacia atrás), mientras que la tercera, formada por dos asientos individuales, se puede ocultar en el piso de carga, ampliando



así el maletero. Con el fin de facilitar el acceso a esta tercera fila de asientos, la segunda fila cuenta con una función EASY-ENTRY, que al presionar un botón el respaldo se abate y el asiento se puede mover hacia delante. Su diseño interior asume el canon estético de los nuevos modelos compactos de Mercedes-Benz, con un cuadro de instrumentos similar a la de la Clase B: cuadro digital y el MBUX. En el apartado mecánico, está equipado con el motor de gasolina de cuatro cilindros de 224 CV con un par motor de 350 Nm, que va asociado a una caja de cambios automática 8G-DCT. Además, está equipado con tracción integral permanente 4MATIC con distribución completamente variable del par entre el eje delantero y el trasero: 80:20 en el modo "Eco/Comfort", 70:30 en el modo "Sport" y del 50:50 en el modo "todoterreno".

Volkswagen ID. ROOMZZ, el SUV de la familia ID



Con motivo del Salón del Automóvil de Shanghái, Volkswagen ha presentado el nuevo miembro de la familia ID, el ID. ROOMZZ. Se trata de un SUV de cinco metros con capacidad para siete ocupantes y cero emisiones, cuya versión de serie se lanzará inicialmente en el mercado chino en 2021. Está equipado con dos motores eléctricos con una potencia total de 225 kW (300 CV) y tracción 4MOTION eléctrica que le permiten alcanzar una velocidad máxima de 180 Km/h y

acelerar de 0-100 Km/h en 6,6 segundos. Su batería de 82 kWh otorgan al ID. ROOMZZ una autonomía de 450 km (WLTP) ó 475 km (NEDC, China) respectivamente y su sistema de carga rápida de 15 kW (DC) permite recargarla hasta un 80% en media hora. Tecnológicamente combina los futuros sistemas IQ.DRIVE, con capacidad de circular de forma totalmente automática (nivel 4) en el modo ID. Pilot. En este caso, los asientos individuales pueden rotar 25 grados hacia dentro de tal manera que su interior sea como una sala de estar en la que sus ocupantes puedan estar hablando cara a cara y gracias al modo ID. Pilot Relax, cada pasajero puede ajustar su asiento de forma individual desde una posición vertical a una reclinada, unos asientos que están fabricados en de AppleSkin™, un nuevo producto realizado a partir de una materia prima renovable. Cuenta además con el cockpit digital, un panel frontal totalmente de vidrio, en el que se ha integrado conceptualmente el volante digitalizado que, cuando se circula en modo autónomo, se repliega en el salpicadero para dar más espacio a sus ocupantes.



Tercera generación del Ford Kuga, el Ford más electrificado

El Ford Kuga, el SUV más vendido de Ford en Europa y el tercer modelo Ford más vendido en el continente después del Fiesta y el Focus estrena nueva generación, la tercera que, además de contar con un nuevo diseño y de nuevas ayudas a la conducción y ser más tecnológico, se ha convertido en el Ford más electrificado de todos los tiempos y el primero en ofrecer motores mild hybrid, totalmente híbridos e híbridos enchufables. En comparación con la anterior generación, la nueva es 89mm más larga, 44mm más ancha, 20mm más baja y su distancia entre ejes ha crecido 20mm, un aumento de tamaño que se traduce en más espacio para sus ocupantes, pero no en un mayor peso, pues gracias a la nueva arquitectura global C2 de Ford sobre la que está basado, es 90 Kg más ligero. Estéticamente, además de por una aerodinámica mejorada que ayuda a mejorar el consumo de combustible, el nuevo Kuga se caracteriza por su capó más largo, un ángulo más amplio del parabrisas trasero y una línea de techo más baja. Así mismo estará disponible en las variantes Vignale, ST-Line y Titanium y en 12 colores, incluido el nuevo Plata Diffused metálico y el Naranja Sedona, mientras que el acabado Vignale estrena el azul Panther. En el apartado mecánico, el nuevo Kuga estará disponible en tres versiones híbridas: híbrido enchufable, EcoBlue Hybrid e Hybrid. El primero de ellos, combina un motor de gasolina de 2.5 litros y cuatro cilindros con un motor eléctrico, un generador, y una batería de ion-litio de 14.4 kWh que desarrollan 225 CV. Se trata además del primer híbrido enchufable de Ford en Europa que ofrece una autonomía de conducción totalmente eléctrica de 50 km. Su batería se puede cargar mediante un puerto de carga montado en el paragolpes delantero y se repone automáticamente en movimiento utilizando tecnología de carga regenerativa que captura la energía cinética que normalmente se pierde durante la frenada. Los conductores pueden elegir cuándo y cómo utilizar la energía de la batería activando los modos EV Auto, EV Now, EV Later y EV Charge.

Por su parte, el Kuga EcoBlue Hybrid está equipado con un motor diésel EcoBlue 2.0 de 150 CV, que utiliza un arrancador/generador por correa integrado (BISG) que reemplaza al alternador estándar, permitiendo la recuperación y el almacenamiento de energía durante las deceleraciones del vehículo y la carga de una batería ion-litio de 48 voltios refrigerada por aire. Por último, el Kuga Hybrid, disponible en 2020 con cambio automático, tracción delantera y tracción total inteligente, estará equipado con el motor de gasolina de 2.5 litros y otro eléctrico con una batería de ion-litio. Pero también estará disponible en motores de gasolina y diésel. En gasolina, la oferta la compone un motor 1.5 EcoBoost de 120 ó 150 CV, mientras que en diésel, la oferta la compone un motor 2.0 EcoBlue diésel de 190 CV y un 1.5 de 120 CV. Estos dos últimos estarán disponibles opcionalmente con una caja de cambios automática de 8 velocidades y el de 190 CV además vendrá con tracción total. En su interior, además de más espacio, por primera vez los asientos traseros pueden ser calefactados, unos asientos traseros que se pueden mover en bloque hacia atrás o hacia delante para dejar más espacio a las piernas o para aumentar la capacidad del maletero que se puede abrir con tecnología de manos libres. Sus ocupantes podrán disfrutar de la tecnología de módem integrado FordPass Connect que convierte el vehículo en un punto de acceso WiFi móvil con conectividad para hasta 10 dispositivos, del nuevo sistema de sonido B&O de 575 W y 10 altavoces, sistema de comunicaciones y entretenimiento SYNC 3 con pantalla táctil de 8", cargador inalámbrico y de un panel de instrumentos digital de 12,3". Por último, en el apartado tecnológico, equipa el Ford Co-Pilot360, un paquete de ayudas que incluye sistema de mantenimiento de carril, con asistente de ángulo muerto y el Asistente Precolisión, además, cuenta con el Control de Crucero Adaptativo con Stop & Go, el Reconocimiento de Señales de Velocidad, y el Asistente de Centrado de Carril.



Gas Natural GLC , una alternativa real a los eléctricos

Si te estás pensando comprar un coche con la etiqueta “ECO”, posiblemente lo primero que te vendrá a la cabeza es un coche eléctrico, pero sus precios y su autonomía seguramente te echen para atrás. Como alternativa, te proponemos comprarte uno de los 11 modelos de automóviles de GNC (gas natural comprimido) que se comercializan en España (5 de SEAT, 3 de FIAT, 2 de Volkswagen y uno de Skoda). Para empezar, por que tienen un precio muy competitivo (van desde los 14.800 euros del SEAT Mii Ecofuel, a los 46.840 euros del A5 Sportback g-tron). En segundo lugar, por que al ser más barato el gas natural que la gasolina y el diésel, permite que los coches de GNC ofrezcan un coste por kilómetro inferior. Según los datos de SEAT, sus modelos TGI tienen coste por kilómetro un 50% más económico que un modelo homólogo de gasolina, un 30% más barato que un Diesel, un 10% frente a un GLP, y un 25% más económico respecto a un híbrido eléctrico no enchufable. Ecológicamente, contaminan menos (en comparación con la gasolina emiten un 25% menos de CO2 y con respecto a un diésel, reducen hasta un 75% las emisiones de NOx). Esto les permite disfrutar de todas las ventajas de la etiqueta ECO como una bonificación de hasta un 75% en el impuesto de circulación, exención del pago del impuesto de matriculación, reducciones del precio en zonas de estacionamiento regulado, circular en cualquier circunstancia en episodios de contaminación y aparcar en la zona SER de Madrid hasta el Escenario 4 e incluso, acceder a “Madrid Central”. Otra ventaja, su autonomía con respecto a los eléctricos y es que aunque se igualan a los diesel, su autonomía supera los 400 Km. La única pega es el número pequeño de estaciones de repostaje: 65 estaciones de servicio públicas en España, aunque su número está en constate crecimiento y está previsto que este año se superen los 100 surtidores. De hecho, ya hay operativa una estación

de repostaje en el entorno urbano, o a no más de 30 kilómetros en 21 de las 46 capitales de provincia. Todas estas cifras han hecho que en España se matriculasen el año pasado 5.745 vehículos de gas natural, un 146% más que en 2017. De ellos, 3.798 fueron automóviles de GNC, por los 1.431 que se comercializaron en 2017 y que el parque de vehículos de gas natural en España haya pasado de 8.471 unidades en 2017, a 14.216 en 2018, con un incremento del 68%. Por último, en las fábricas de SEAT, IVECO y Volkswagen en 2018 se fabricaron en España 13.700 vehículos de gas, de los cuales, el 70% se exportó fuera de nuestro país.



Nuevas series especiales Tag Heuer Carrera Indy 500

TAG Heuer, Cronometrador Oficial de las 500 Millas de Indianapolis celebra sus 15 años de asociación con esta mítica carrera con el lanzamiento a nivel mundial de las series especiales Carrera Indy 500 Special Edition y el Fórmula 1 Indy 500 Special Edition. El primero de ellos, el Carrera Indy 500 Special Edition de 41 mm de diámetro está disponible con una correa de piel de becerro negra perforada con costuras y forro rojo. En la subesfera a las 6 aparece el logo de la Indy 500 y la inscripción "Indy 500" está grabada en rojo en el bisel de cerámica. La esfera negra de este deportivo cronógrafo se completa con contadores blancos, una ventanilla de fecha a las 3 y las inscripciones "Carrera" y "Calibre 16" en blanco.



Además, este modelo presenta sutiles toques de rojo, tanto en el realce desde las 12 hasta las 3, como en la aguja del contador del segundero del cronógrafo, así como en el pulsador a las 2. Este reloj se presenta en un estuche especial. Por su parte, el Fórmula 1 Indy 500 Special Edition tiene un diámetro de 43mm. La inscripción "Indy 500" en rojo y el escudo de TAG Heuer destacan con el bisel de aluminio negro. Siguiendo con los llamativos detalles en rojo, el número "60" de la escala de minutos realza la esfera negra con su deportivo lacado en rojo. El segundero es rojo al igual que las agujas de los contadores y los números de la escala del realce y el logo de Indy 500 destaca en el contador a las 6.

Nuevo 911 Chronograph Timeless Machine Limited Edition

Porsche Design ha presentado la más reciente novedad de la exclusiva colección 1919, el 911 Chronograph Timeless Machine Limited Edition, una serie limitada a 911 unidades que tienen un precio de 4.911€, con la que rinde homenaje a la nueva generación del icónico Porsche 911. Tiene una caja de 42mm de titanio micropulido y un cristal de zafiro, convexo, antirayado, con 7 capas de tratamiento anti-reflejo por ambas caras. Su correa negra con pespunte en el mismo tono está hecha de la misma piel que el interior de los Porsche. Su esfera nos recuerda al cuadro de instrumentos de un Porsche: fondo negro con agujas del minuterero y de la hora de color blanco, mientras que la del segundero y la del totalizador de horas son de color rojo brillante, mientras que los contadores están diseñados a imagen de los velocímetros. Tiene una configuración bicompax, con el totalizador de minutos a las 12 y el contador de 12 horas a las 6, mientras que las posiciones de las 9 y 4 horas están ocupadas respectivamente por el indicador de marcha y la ventana de fecha y en ella encontramos el logo Porsche Design acompañando

la silueta del icónico archiconocido Porsche 911 así como la inscripción "Timeless Machine". A través de una ventana podemos ver el movimiento del calibre Valjoux 7750, el clásico movimiento cronográfico mecánico, que también dio vida en 1972 al Cronógrafo I, el primer reloj Porsche Design.



Aston Martin en Madrid con Tayre



Ante el reto del “Second Century Plan” al que se enfrenta Aston Martin, la marca británica que está en el mejor momento de su historia necesita ir de la mano de los mejores concesionarios. Es por ello que para su regreso a Madrid ha confiado en la experiencia de la familia González, de gran tradición automovilística en Madrid y que gestiona desde Mercedes Benz a Maserati, pasando por Alfa Romeo, Jeep o Morgan. La exposición de venta, de más de 300 m2, está situada en la céntrica Glorieta de López de Hoyos número 5. En ella, el cliente podrá comprobar de primera mano los colores de sus carrocerías, las texturas de los cueros y las

infinitas posibilidades que la fabricación artesanal de Aston Martin ofrece a sus clientes para la configuración de sus vehículos. El servicio postventa estará ubicado en la calle Manuel Tovar número 12 y contará con 1.500 m2 de taller. Al igual que la parte comercial, el equipo de postventa ha sido formado en las instalaciones de Aston Martin en Gaydon (Reino Unido) y han superado holgadamente los requisitos impuestos por su departamento técnico para garantizar la mejor calidad en las reparaciones y el mantenimiento de los productos de la marca inglesa.



Porsche Motorsport lanza el Porsche Esports Supercup

Durante los últimos 25 años la Porsche Supercup ha dado a sus pilotos la oportunidad de participar en los mejores circuitos a los mandos del Porsche 911 GT-Cup, pero los tiempos están cambiando y ante la relevancia a nivel internacional que están tomando las carreras online, Porsche ha decidido dar un paso adelante y sumarse a esta tendencia con la puesta en marcha de la “Porsche Esports Supercup” con el que amplía su certamen monomarca. El certamen, que ofrece 100.000 dólares en premios, constará de diez carreras online (la primera de ellas se disputó el 13 de abril en la versión virtual del circuito de Barber Motorsport Park de Alabama, EE.UU y la última será el 28 de septiembre en



Monza). En él participarán un total de 40 pilotos “virtuales” que previamente han tenido que superar el proceso de clasificación. Para el desarrollo de este campeonato, Porsche Motorsport se ha asociado con iRacing, proveedor líder de las carreras online y a su finalización, Porsche reconocerá al campeón en su gala anual “Noche de los Campeones” en la que premia a sus pilotos y equipos que participan en las diferentes competiciones. Los espectadores interesados pueden seguir en directo las diez pruebas de la Porsche Esports Supercup a través de YouTube (www.youtube.com/iracing-esportsnetwork), de Facebook (www.facebook.com/iracing) y de Twitch (www.twitch.tv/iracing).



THE OUT; el nuevo servicio de alquiler premium de Jaguar Land Rover



InMotion, la filial de capital de riesgo y servicios de movilidad de Jaguar Land Rover ha presentado THE OUT, un servicio Premium de alquiler de vehículos bajo demanda disponible exclusivamente en Londres. Con THE OUT, en cuestión de minutos, los clientes pueden reservar a través de la app para iOS un Land Rover Discovery Sport HSE desde 295 £ (316 €) por un fin de semana (los estudios demuestran que más de la mitad de los consumidores (el 52 %) prefiere gastar su dinero en una experiencia memorable antes que hacerlo por bienes

materiales), que se enviará a su casa u oficina y es que THE OUT pretende desbancar a los servicios de alquiler tradicionales con vehículos de lujo bajo demanda directamente en su puerta. Los precios son transparentes e incluyen seguro a todo riesgo, kilometraje ilimitado, sillitas para niños, la opción de añadir conductores adicionales e incluso el peaje urbano. THE OUT opera en cualquier punto del centro de Londres, ya que cubre las zonas de 1 a 3, así como los aeropuertos de Gatwick, Heathrow y London City.



Share4business, el carsharing de smart para empresas



Share4business es el nuevo servicio de vehículo compartido de smart para empresas con sus modelos eléctricos basado en una aplicación desarrollada íntegramente por Mercedes-Benz España, que permite a los empleados de una empresa alquilar un smart eléctrico de forma ágil y sencilla a través de su Smartphone. Esta aplicación está integrada dentro del ecosistema digital de Daimler, lo que garantiza una alta seguridad y fiabilidad en el tratamiento de la información y los procesos. Share4business está disponible en tres niveles según las necesidades de las compañías: Basic, Premium y Luxe. Además, por un coste adicional de 30 € más IVA al mes por vehículo, smart se encarga de gestionar las altas y bajas

de vehículos y de usuarios, así como de dar soporte técnico a usuarios y operadores a través de un call center. De esta forma la gestión de la flota se reduce al mínimo. El servicio está disponible para las versiones 100% eléctricas smart EQ fortwo y smart EQ forfour. Todos cuentan con un motor sincrónico trifásico de 60 kW (81 CV) con un par de 160 Nm. Su autonomía según ciclo NEDC es de 160 km (155 km para el forfour) y su carga con el cargador opcional de 22 kW se realiza en menos de 40 minutos del 10% al 80%. Más información sobre share4business en: <http://share4business.es/>



RUGICO: el primer importador de Alfa Romeo y de Ferrari en España



Finalizada la Guerra Civil, el inicio de la II Guerra Mundial y el posterior aislamiento internacional al que se vio sometido España impidieron la importación de materias primas esenciales, así como del combustible necesarios para el parque móvil existente, además, la producción y venta de vehículos no tuvo valores significativos hasta mediados de los años '40. Fue entonces cuando José Ruiz-Giménez Cortés animado por su amigo, el Marqués de Salamanca y por la afición por los coches que le inculcó su tío Enrique Cortes, decidió fundar RUGICO (Ruiz-Giménez Cortés), empresa que en sus inicios consiguió la representación de camiones, coches y autobuses de 2 pisos GUY (autobuses que por cierto circularon muchos años por Madrid) así como de los coches Javelin y posteriormente de los Singer. Sin embargo, por lo que realmente se recordará a RUGICO, fue haber logrado en 1949 la licencia de importación de Alfa Romeo para España con unas primeras oficinas y exposición en la calle Sagasta y un taller en la calle Santísima Trinidad. Unos años más tarde RUGICO recuperó un edificio familiar confiscado durante la guerra en la calle Rey Francisco esquina con Princesa, donde se instaló una exposición más grande y las oficinas. Además, como la legislación en aquellos momentos establecía que, para poder importar bienes, era necesario exportar bienes por el mismo valor RUGICO montó en ese edificio una fábrica de muñecas para exportar al exterior y, de esta manera, aumentar sus importaciones de coches. A principios de la década de los '60, se vendió el edificio y RUGICO se trasladó a la calle General Mola (hoy Príncipe de Vergara 253), a unas instalaciones que contaban con una exposición en la plaza de Ecuador, una nave de 1500 m2 con una estación de engrase, almacén de recambios y las oficinas de RUGICO, unas magníficas instalaciones para la época que le sirvieron además para que Ferrari le concediese ser el importador de la marca para España, además de para importar otras marcas como ASA (Ferrarina), Bizzarini y los ingleses Jenssen. Por aquellos años, hay que recordar que adquirir un Renault 4/4 fabricado en Valladolid, tenía una lista de espera de 4 años y que las

importaciones se limitaba a las Ferias de Barcelona y de Valencia en unidades muy limitadas y a algo más gracias a los americanos de las bases militares instaladas en España. A pesar de ello, RUGICO contaba con personal cualificado y formado en las fábricas de Alfa Romeo y de Ferrari con el fin de dar un mejor servicio a sus clientes, para lo que incluso llegó a mandar a sus empleados a la frontera con Francia cada vez que llegaban recambios con el fin de controlar que no se "perdiese" nada por el camino. A finales de 1964 el IRI (el equivalente al INI en España) dueño de Alfa decidió montar su propia oficina en Madrid y convertirse en la importadora para España, revocando la licencia a RUGICO, que se quedó únicamente como concesionario. Este hecho hizo que en 1965, RUGICO comenzase a negociar su venta a un grupo formado por Javier Eulate, los hermanos Enrique y José M Llopis, Enrique Peral y su hermano, Luis Miguel Dominguín y alguno más que se dedicaban a importar y exportar todo tipo de productos por todo el mundo, lo que acabó dando lugar a TAYRE (Talleres y Reparaciones), nombre que fue idea de Enrique, Ruiz-Giménez, hijo mayor de José y que inicialmente fue vicepresidente y director técnico de Tayre, aunque finalmente abandonó la sociedad. Tayre comenzó a funcionar a finales de ese año y años más tarde acabó siendo comprada por Moisés González, que ya había fundado ITRA.

ALFA ROMEO
MILANO

TRIUNFA
EN EL
GRAN PREMIO DE ESPAÑA
XI GRAN PREMIO PEÑA RHIN
CONQUISTANDO EL TITULO DE
CAMPEON MUNDIAL 1951

AUTOMOVILES
CAMIONES
AUTOBUSES
MOTORES

RUGICO, S.A.
SAGASTA, 11 Tel. 24 23 88 MADRID



F1 Gp de China; fiesta de Mercedes en el 1.000º GP



La F1 quería celebrar por todo lo alto su 1000ª GP, pero la fiesta acabó siendo soporífera, en parte, por un circuito con poco carisma y, sobre todo, porque los anfitriones (los pilotos) no hicieron nada por animar la fiesta. Había expectación por ver si Ferrari haría valer su velocidad en la larga recta y por ver si la nueva estrella de la F1, Leclerc, se iba a desquitar de lo sucedido en Bahrein, pero no fue así y Mercedes logró su 47º doblete con más facilidad de lo esperado, tanto en los entrenos como en carrera. Bottas, Raikkonen, Kvyat y sobre todo Albon fueron los grandes animadores de la fiesta. El de Mercedes, por lograr la pole, la primera desde el GP de Rusia; Raikkonen por volver a puntuar con el Alfa Romeo; Kvyat por jugar a los bolos con los McLaren y Albon por acabar 10º después de tener que salir desde los boxes tras el fuerte accidente que sufrió en los libres 3. La Q3, donde aunque parezca extraño decirlo, no hubo ningún McLaren por primera vez en la temporada, dejó a 5 equipos emparejados (Mercedes, Ferrari, Red Bull, Renault y Haas por este orden) y a Verstappen enfadado por quedarse sin tiempo para hacer un segundo intento cuando en la última curva Vettel y los dos Renault le adelantaron para cruzar la meta antes de la bandera a cuadros. Al apagarse el semáforo, Hamilton salía mejor que Bottas y Leclerc adelantó a Vettel que quedó taponado detrás de Bottas, mientras que por detrás, Kvyat se tocaba con los dos McLaren, primero con Sainz (que tuvo que parar en boxes para cambiar el morro) y acto seguido con Norris. Por delante, los dos Mercedes pronto abrieron hueco con los Ferrari de Leclerc y Vettel, hasta que en la 11ª vuelta, Leclerc cumplió las ordenes de equipo y dejó pasar a Vettel, alegando que el alemán tenía mejor ritmo de carrera. Verstappen, al

ver que Vettel no se distanciaba de Leclerc quiso sacar provecho de esta situación para hacer un undercut a Ferrari, dejando a Ferrari la difícil decisión de a quien parar primero. Una vuelta más tarde Vettel fue el elegido y Leclerc el sacrificado, al dejarle en pista 4 vueltas más. La jugada, además de costarles el cuarto puesto, a punto estuvo de costarles también el tercer puesto, pues Vettel salió por muy poco delante de Verstappen y el holandés intentó el adelantamiento en la curva 14, la misma en la que el año pasado se llevó por delante a Vettel, pero en esta ocasión no hubo colisión y a la salida de la curva, Vettel con mejor tracción le cerró la puerta. Para cuando llegó el segundo turno de paradas, Mercedes tenía tan controlada la carrera que se permitió el lujo de hacer una doble parada en la vuelta 36ª sólo Bottas perdía momentáneamente la segunda posición con Leclerc, que todavía no había hecho su segunda parada. Prost se encargaba de dar la bandera a cuadros a Hamilton, que lograba su sexta victoria en China y la 75ª de su carrera, Bottas era segundo a 6,5 segundos y Vettel tercero lograba su primer podio de la temporada. Verstappen acabó cuarto, Leclerc quinto, Gasly sexto (le quitó a Vettel el punto extra de la vuelta rápida a falta de dos), Ricciardo séptimo, Pérez octavo, Raikkonen noveno, Albon décimo y Sainz finamente acabó 14º. En el Mundial, Hamilton es el nuevo líder con 68 puntos, Bottas es segundo con 62, Verstappen es tercero con 39 puntos, Vettel es cuarto con 37 puntos y Leclerc quinto con 36 puntos. En el apartado de constructores, la superioridad de Mercedes es aún más aplastante: 130 puntos frente a los 73 de Ferrari que es segundo y los 52 de Red Bull.



F1 Gp de Azerbaiyán; cuatro de cuatro para Mercedes

El circuito urbano de Bakú se había ganado a pulso la fama de ser un GP caótico pero en esta edición la carrera fue muy tranquila y todos los incidentes se trasladaron a los entrenamientos. Para empezar, el viernes en los libres 1, una alcantarilla mal sellada cedió al paso de Russell destrozando los bajos del Williams y ya en los cronometrados, Kubica se fue contra las protecciones en la curva 8, la más estrecha del circuito y Leclerc el gran favorito para lograr la pole cometió el mismo error en la Q2 y acabó contra las protecciones en la misma curva, dejando vía libre a los Mercedes para lograr el tercer doblete liderado por Bottas y separados por sólo 0,059 segundos, mientras que Vettel era tercero. En cuanto a Sainz, terminó 11º, pero las sanciones a Giovinazzi y a Raikkonen por cambiar sus centralitas de motor le permitieron subir dos puestos en la parrilla. En la salida, los dos Mercedes no dieron opciones a Vettel y al contrario que en China, en esta ocasión Bottas pudo mantener la primera posición gracias a que Hamilton le dejó espacio en la primera curva. En una carrera en la que pronto se vio que salvo sorpresa de última hora, la victoria iba a ser para uno de los dos Mercedes, Leclerc fue el gran animador, pues con una estrategia de neumáticos distinta (salió con el medio a diferencia del resto que lo hizo con el blando) remontó desde la décima posición al cuarto puesto. Las paradas de Bottas, Hamilton y Vettel para montar el neumático medio dejó al piloto de Ferrari liderar la carrera durante 18 vueltas, hasta que sus neumáticos desfallecieron y tanto Bottas, como Hamilton y Vettel le adelantaron y no le quedó ya más remedio que hacer su parada en la 34ª vuelta y montar los neumáticos blandos. Por detrás, Ricciardo protagonizaba la anécdota de

la carrera al golpear marcha atrás al Toro Rosso de Kvyat en la escapatoria de la curva 3 cuando peleaban por la décima posición. Gasly, que rodaba sexto después de haber salido desde el pit lane por sanción al no pararse en el pasaje en los libres 2 abandonaba en la vuelta 38 y provocaba un periodo de VSC. En McLaren paraban por segunda vez a Norris, lo que permitía a Sainz recuperar la posición perdida por la estrategia del equipo de parar al británico antes que al español y Leclerc, viendo que no podía alcanzar a Verstappen, hacía una segunda parada a cuatro vueltas del final y lograba la vuelta rápida y el punto extra. A diferencia del año pasado cuando a Bottas se le reventó su neumático trasero derecho cuando lideraba la carrera, en esta ocasión el finlandés lograba la victoria con 1,524 segundos de ventaja sobre Hamilton (doblete que permitía a Mercedes batir el récord de dobletes al inicio de la temporada, que desde 1992 tenía Williams) y Vettel era tercero a casi 12 segundos. Verstappen era cuarto, Leclerc quinto, Pérez sexto, Sainz séptimo, Norris octavo (primer GP desde el de Azerbaiyán del año pasado en el que los dos McLaren puntúan), Stroll era noveno y Raikkonen décimo (único piloto fuera de los top 3 teams en haber puntuado en las cuatro carreras). En el Mundial, Bottas, con 87 puntos recupera el liderato, uno más que Hamilton, Vettel gana un puesto y es tercero con 52 puntos, uno más que Verstappen y Leclerc es quinto con 47. Sainz por fin logra sumar sus primeros 6 puntos y es 12º. En la clasificación de constructores, Mercedes, con 173 puntos, aventaja ya en 74 puntos a Ferrari, mientras que Red Bull es tercero con 64 puntos y McLaren es cuarto con 18 puntos, uno más que Racing Point.



FE ePrix de Roma; primera victoria para Jaguar



La Formula E cruza el ecuador de su quinta temporada con algo insólito hasta la fecha: 7 pilotos diferentes han logrado la pole, 7 pilotos diferentes han logrado la victoria y una vez más, hay cambio de liderato en las dos categorías, con 9 pilotos separados por 13 puntos y 4 equipos separados por 14 puntos. En esta ocasión, la pole fue para el DS Techeetah de Lotterer que lograba su primera pole en esta categoría y la primera para DS Techeetah, seguido por el Jaguar de Evans y por el Geox Dragon de "Pechito" López, unos entrenamientos que dejaron una parrilla de salida con los grandes favoritos al título en posiciones muy retrasadas: Da Costa 13º, D'Ambrosio 20º, Vergne 17º, Bird 14º y di Grassi 16º. En la salida Lotterer y Evans mantuvieron sus posiciones, todo lo contrario que "Pechito", que fue el protagonista en la primera vuelta: tras perder dos posiciones en la salida, en la primera curva se fue largo y bajó hasta el 11º, en la curva 11 golpeaba a Bird y en la curva 17 se fue contra las protecciones, Paffett no lo podía esquivar y Vergne sin sitio por donde pasar, metía el morro debajo del HWA Racelab, dejando un total de 11 coches bloqueados. Esto obligo a Dirección de Carrera a parar la carrera con tan sólo 3 de los 45 minutos disputados, lo que permitió que tanto Bird, como "Pechito" y Vergne pudiesen regresar a boxes y reparar los daños, no así Paffett, que tuvo que abandonar. Con 42 minutos por delante, la carrera se reanudó detrás del Safety Car con Lotterer al frente, seguido por Evans, Vandoorne, Buemi, Frijns, Rowland, Mortara, Massa, Günther, Da Costa y di Grassi. Muchos pilotos aprovecharon el Safety Car para activar el primero de los dos Attack Mode con el fin de utilizarlo ya sin el Safety Car en pista, pero las posiciones no se vieron alteradas. El abandono de Massa causó un periodo de FCY en el que Vergne se situó

8º tras adelantar a Da Costa, adelantamiento por el que posteriormente fue sancionado. Ya con bandera verde, Lotterer y Evans rodaban juntos a la espera de ver quién de los dos era el primero en usar el Attack Mode y con 2,3 segundos de ventaja sobre Vandoorne. Finalmente, a falta de 16 minutos para el final fue Evans quien lo activó primero y cuando estaba a punto de acabarse, encontró el hueco en la chicane de curva 11 y se hacía con la primera posición para alivio de James Barclay, Director de Panasonic Jaguar Racing. Lotterer intentó recuperar la primera posición con el primero de sus Attack Mode, pero Evans le cerró la puerta durante los cuatro minutos y Lotterer activó su segundo Attack Mode a falta de 8 minutos para el final. Evans reaccionó en la siguiente vuelta, pero falló a la hora de activarlo, perdiendo tiempo, permitiendo al alemán pegarse al Jaguar, a pesar de lo cual Evans pudo mantener la primera posición hasta que a falta de dos minutos activó el Attack Mode. Fue entonces cuando tanto Lotterer como Evans recibieron la orden de rodar más lento para poder acabar la carrera pues su ritmo había sido tan rápido que corrían el peligro de no poder acabar la carrera como ya le pasó a Evans el año pasado cuando iba segundo y terminó 9º. Así lo hicieron y Evans daba a Jaguar su primera victoria en tres temporadas, Lotterer acababa segundo y Vandoorne completaba el podio a 6,3 segundos. En el campeonato, D'Ambrosio con 65 puntos recupera el liderato, Da Costa es segundo con 64 puntos, Lotterer es tercero con 62 puntos y Evans sube al cuarto puesto con 61 puntos. En el apartado de equipos, DS Techeetah es el nuevo líder con 116 puntos, Envision Racing es segundo con 109 puntos y Mahindra y Audi están empatados con 102 puntos.

FE ePrix de París; Friins contra los elementos



Octava prueba, nuevo líder del Mundial y octavo ganador distinto en una carrera loca en la que hubo 4 periodos de FCY, un Safety Car, múltiples accidentes y, por primera vez, un ePrix pasado por agua. Wehrlein se convertía en el primer piloto en repetir pole esta temporada, los tiempos de los dos Mahindra fueron anulados por irregularidades en la presión de sus neumáticos y esta honor hacía en Rowland. Esto dio a Nissan e.dams el primer doblete de la temporada con Buemi en segunda posición, Frijns tercero y Massa cuarto. Debido a la lluvia que cayó antes de la carrera, a salida fue detrás de Safety Car por razones de seguridad y todo parecía que iba a ser un gran día para Nissan e.dams. Sin embargo, la carrera se le torció muy pronto: al poco de comenzar la carrera Rowland se iba contra las protecciones en la curva 10 regalando el liderato a su compañero, pero diez minutos después, Buemi sufría un pinchazo y decía adiós al liderato. Cuando se llevan transcurridos 15 minutos de carrera comenzó a diluviar en París, lo que motivó el primero de los FCY, con Frijns primero, seguido por Lotterer, Abt, Massa, Günther, di Grassi, Turvey, Dillman, Mortara y Vergne. Apenas había finalizado este periodo de FCY cuando en la curva 3 D'Ambrosio golpeaba a Bird y Rowland a Sims, lo que motivó el segundo periodo de FCY para poder retirar al BMW Andretti. Frijns continuaba primero, seguido por Lotterer, mientras que todos los incidentes dejaban a Abt tercero y a di Grassi cuarto, seguidos por Günther Vergne, Massa, Turvey, Da Costa y D' Ambrosio. A falta de 11 minutos para la finalización de la carrera, un optimista Mortara se llevaba por delante al Jaguar de Lynn en la curva 13 dando lugar a un tercer periodo de FCY, que en esta ocasión acabo con el Safety Car en pista durante varios minutos. La carrera se reanudaba a falta de sólo dos minutos

y cuando todo parecía que ya no iba a ocurrir nada más, D' Ambrosio, el líder del Mundial, se iba contra las protecciones en la curva 3 con la mala suerte de que López no lo pudo esquivar y le golpeó por detrás, así que por cuarta vez hubo un periodo de FCY a falta de un minuto y medio para la conclusión, periodo que concluyó ya en la vuelta extra, a pocas curvas antes de la finalización de la carrera, sin tiempo para que hubiese más cambios en la clasificación. De esta manera, Frijns no sólo lograba su primera victoria en la Formula E, sino que además, era el octavo ganador diferente en 8 carreras y gracias además a la vuelta rápida, pasaba a liderar por un punto la clasificación de pilotos. Lotterer era segundo y Abt completaba el podio seguido por su compañero di Grassi, logrando unos valiosos puntos que le situan cuarto en el Mundial. Günther fue quinto, Vergne sexto, Da Costa séptimo, Paffett octavo, Massa noveno y Wehrlein décimo, tras una gran remontada desde el final de la parrilla. La clasificación de pilotos vuelve a demostrar que esta temporada es tan igualada, que al mínimo fallo bajas puestos en la clasificación como es el caso de D' Ambrosio, que pasaba de liderar el Mundial a ser quinto, mientras que una buena carrera te mete de lleno en la lucha por el Mundial, como Frijns, que del sexto puesto pasaba a liderar el Mundial con 81 puntos, uno más que Lotterer. Da costa es tercero con 70 puntos, los mismos que di Grassi y D' Ambrosio es quinto con 65 puntos. En el clasificación por equipos, DS Techeetah sigue primero con 142 puntos, Envision Virging Racing es segundo con 135 puntos, mientras que Audi Sport rompe el empate a puntos que tenía con Mahindra y ahora tercero con 129 puntos frente a los 103 de Mahindra.



WRC Rally de Argentina; mejor imposible para Hyundai

Fin de semana perfecto para Hyundai en Argentina: doblete de la mano de Neuville que lograba su segunda victoria y segundo puesto de Mikkelsen, que lograba su primer podio desde Suecia en febrero de 2018. Estos resultados hacen más líder a Hyundai (37 puntos de ventaja sobre Toyota) y a Neuville (10 puntos sobre Ogier). La clave de la victoria del piloto belga de Hyundai estuvo en la segunda pasada por el tramo de Santa Rosa-San Agustín de 23,44 Km, el último del viernes, donde no sólo marcó el mejor tiempo, sino que además, el hasta entonces líder de la prueba, el estonio Tanak tuvo problemas con un palier de su Toyota y cedió 24,8 segundos con Neuville. La jornada comenzó con Tanak liderando la prueba, pero su compañero Meeke le arrebató el liderato después de que el segundo tramo del día se anulase debido a las malas condiciones de la pista por las fuertes lluvias caídas. El estonio no se vino abajo y por la tarde recuperó el liderato con 11,9 segundos sobre un consistente Neuville que había remontado desde la novena posición, pero un problema mecánico le hizo bajar al tercer puesto y Ogier acababa el día segundo a 11,9 segundos de Neuville. A día siguiente Tanak salió al ataque, lo que le permitió ganar una posición y situarse segundo a sólo 5,2 segundos de Neuville, sin embargo un problema con el alternador en el penúltimo tramo del día puso fin a su remontada y terminaba la jornada en 8ª posición. La otra amenaza de Neuville, Ogier perdía casi un minuto al romper la dirección asistida de su Citroën al chocar contra un pilar de piedra y bajaba hasta el sexto puesto, aunque fue capaz de ganar dos de las tres especiales de la tarde, lo que le permitió acabar la jornada en cuarta posición. Estos incidentes dejaron a Neuville con una cómoda ventaja de 45,7 segundos sobre su compañero Mikkelsen y a Meeke tercero, ya a más de un minuto a falta de sólo tres especiales y 53,16 km del domingo. Sin embargo, el piloto de Toyota

fue sancionado con 10 segundos al equivocarse en la ruta, lo que le relegaba al quinto puesto por detrás de Sordo. Pese a ello, al día siguiente, Meeke logró remontar y llegó a la Power Stage en tercera posición con 5 segundos de ventaja sobre Ogier, pero un pinchazo acabó relegándole a la cuarta posición, a 1,4 segundos de Ogier. Neuville no fallaba en las últimas tres especiales del domingo y lograba su segunda victoria consecutiva de la temporada, con 48,4 segundos de ventaja sobre Mikkelsen, mientras que Ogier, no sólo lograba su cuarto podio a 16,4 segundos de Mikkelsen, sino que además, lograba unos valiosos 5 puntos extra al imponerse en el Power Stage. Sordo, en un mal día perdía dos posiciones y termina el rally en sexta posición, mientras que Tanak finalmente lograba acabar octavo. En el mundial, Neuville suma 110 puntos, Ogier es segundo con 100 y Tanak mantiene el tercer puesto aunque se descuelga un poco en la lucha por el Mundial con 82 puntos. En el Mundial de Constructores, Hyundai sale reforzado del Argentina, con 157 puntos, Toyota es ahora segundo con 120 puntos, Citroën es tercero con 117 puntos y Ford es cuarto con 78 puntos después de que sólo Suninen sumase puntos al acabar séptimo.

