

- Me toca pasara la ITV...
- McLaren MSO R, dos coches en uno.
- Lotus Evora GT430 Sport, el más rapido de Lotus.
 - Aston Martin DB11 volante, el más elegante.
 - Lotus Elise Cup 260, más ligero, potente y aerodinámico.
- GTS, la gama más deportiva de los Porsche 718.
 - BMW A7 Sportback, más elegante y tecnológico.
 - Nuevos aires para el Citroën C4 Cactus.
 - El Range Rover se pone al día para seguir siendo la referencia entre los SUV.
 - La familia SUV de BMW crece con el nuevo X2.
 - Volkswagen Tiguan Allspace, para familias numerosas.
 - Emov amplía su flota y su área de servicio en Madrid.
 - Acuerdo entre BMW y El Corte Inglés para recargar los coches electricos.
 - Abarth Aquadra Ascauto Pedraza.
 - Manu Campa, cuando arte y pasión por los coches van de la mano.
 - F1: Gp de Japón, EE.UU y México.
 - Formula E: arranca la pretemporada.
 - 10 Horas de Resistencia Karting Ángel Burgueño.
 - Alpine Europa Cup, el regreso de un mito a los circuitos.
 - Volkswagen regresa al mítico Pikes Peak con un coche eléctrico.
 - WRC: Rally de Catalunya-España y de Gales- Gran Bretaña.
 - WEC: 6 horas de Mexico y 6 horas de COTA.



ME TOCA PASAR LA ITV...

Durante el año 2016, las emisiones. Esta nueva normativa estaciones de Inspección podría causar cierta polémica Técnica de Vehículos (ITV) pues por ejemplo, en Madrid, españolas llevaron a cabo la donde el año pasado se llevaron revisión de 19.509.380 a cabo más de dos millones de vehículos. Del total de vehículos inspecciones técnicas en las 68 inspeccionados, 3.661.854, no estaciones de Inspección superaron a la primera la Técnica de Vehículos que están a inspección obligatoria (18,77% disposición de los conductores, del total). Éstos últimos están de el servicio está liberalizado desde enhorabuena y es que, en 2011 (a pesar de lo cual, es la aplicación de la normativa CC.AA más cara al hora de europea, el Real Decreto pasar la ITV con un precio de recientemente aprobado por el 53,45€ para coches con motor Consejo de Ministros flexibiliza Diesel y 37,70€ para los de algunos aspectos de la motor de gasolina (precios sin normativa de la Inspección contar promociones o Técnica de Vehículos. Entre las descuentos). Así, si un coche no novedades se facilita la libre pasa una inspección técnica en elección de estación ITV cuando una estación ¿por qué ese fallo el resultado sea desfavorable o grave que en teoría le negativo (hasta ahora era imposibilita circular, pasaría ser obligatorio presentarse para la leve o favorable en otra nueva inspección en la misma estación? ¿estarían utilizando estación) pero ojo, porque criterios distintos con máquinas también obliga a las estaciones a distintas? ¿permisividad para disponer de herramientas de ganar clientes?, el tiempo lo dirá. lectura de diagnóstico que se Por cierto, lo que no ha variado conectan con los ordenadores es el desfasado sistema de la de los vehículos, para poder pegatina obligatoria, cuando ya inspeccionar ahora los sistemas pagamos una tasa para notificar de seguridad electrónicos y a la DGT que nuestro coche ha mejorar del control de pasado favorablemente la ITV.

MCLAREN MSO R, DOS COCHES EN UNO



Si tienes mucho dinero y no terminas de decidirte entre comprarte un **coupé** o un **descapotable**, McLaren Special Operations (MSO) tiene la solución a tus problemas y es que, tomando como base el McLaren 675 LT, ha creado **dos unidades exclusivas e idénticas** para un cliente a las que ha llamado MSO R Coupé y Spider. En ambas unidades la carrocería está bañada en **pintura Liquid Silver** y le ha añadido una franja central de **fibra de carbono visible (VCF)**, un material que también está presente en el parachoques delantero, el capó, los guardabarros, los espejos retrovisores, la parte superior del marco del parabrisas en la versión descapotable, el techo y la

cubierta trasera del motor, mientras que su **interior** predomina el acabo en Alcántara negro con costuras rojas, combinación que se invierte en los asientos, que además, incorporan logotipo de MSO R bordado en negro en el reposacabezas, también cuenta con un **cuadro de instrumentos** digital hecho especialmente y, por último, incorpora una **placa** que les identifica como coches exclusivos hechos por MSO. Pero los cambios no se limitan lo estético, MSO **también ha modificado el motor** M838TL biturbo V8 de 3.8 litros para **incrementar su potencia** de los 675 CV a **688 CV** con un par motor de 700 Nm.



ASTON MARTIN DB11 VOLANTE, EL MÁS ELEGANTE

Tras el exitoso lanzamiento al mercado el año pasado del Aston Martin DB 11 Coupé, buque insignia de la marca británica, se suma ahora la versión DB 11 "Volante", un **elegante descapotable** equipado con un **nuevo motor** V8 con doble turbocompresor de **510 CV** asociado a un **cambio automático** de ocho velocidades y con tres modos de conducción. Al estar construido sobre la **nueva estructura de aluminio** que se estrenó en el **DB11 Coupé**, el Volante es ahora **más ligero y rígido** que el modelo anterior, el DB 9. Sin duda, su principal característica es su **capota de lona** de accionamiento eléctrico, disponible en tres colores (burdeos, negro o gris), que no sólo se abre en 14 segundos y se cierra en 16 segundos, sino que **además**, ahora se puede **manipular desde** la llave o **incluso circulando** a menos de 50Km/h y dado que ocupa **menos espacio**, el maletero tiene **más capacidad**. Un techo al que los ingenieros le han sometido a más de **100.000 ciclos** [equivalente a 10 años de vida] en cámaras climáticas especiales diseñadas para simular las condiciones en los entornos más duros del mundo. Para disfrutarlo durante todo el

año, su **volante** es **calefactado** y en la plazas traseras cuenta con **anclajes ISOFIX** para los niños. **Estéticamente**, destaca por su **capó de aluminio** de una sola pieza o los nuevos **paneles de madera o fibra de carbono** en los respaldos de los asientos,



LOTUS ELISE CUP 260, MÁS LIGERO, POTENTE Y AERODINÁMICO



De cara al 70^º aniversario del primer coche fabricado por Colin Chapman que tendrá lugar el año que viene, Lotus continúa lanzando **ediciones especiales** a base de someter a una “cura de adelgazamiento” a sus modelos. Ahora, lanza al mercado el nuevo Lotus Elise Cup 260, del que sólo se fabricarán **30 unidades**. Esta nueva versión está basada en el Elise Cup 250 y del Lotus Race 250, un modelo que además de ser el **más ligero** de los Elise Cup, es **más potente** y ha visto **mejorada su aerodinámica**, una combinación de mejoras, que le han permitido rodar 2,5 segundos más rápido que el Elise Cup 250 en el circuito de Hethel. Su peso en vacío es de solo **862 Kg**, es decir, 15 Kg menos que el Elise Cup 250. Esta reducción de peso es **gracias** al uso masivo de la **fibra de carbono**, material que encontramos en el labio inferior del paragolpes delantero, toma de aire del capó, difusor trasero, alerón trasero, los umbrales de la puerta y en los asientos tipo baquet. Su motor de cuatro cilindros 1.8 litros



sobrealimentado desarrolla ahora **253 CV** (7 CV más que el Elise Cup 250) con una par motor de 255 Nm está asociado a una **caja de cambios manual** de seis velocidades, con el que acelera de 0-100 Km/h en **4,2 segundos** y alcanza una **velocidad máxima de 243 Km/h**. Otra de las mejoras que se han llevado a cabo en el Elise Cup 260 ha sido su **aerodinámica**, que ahora, gracias a su **alerón trasero** inspirado en el del **Lotus 3-Eleven**, a su **paragolpes delantero** rediseñado y a su **difusor trasero**, el Lotus Cup 260 es **capaz de generar** una carga superior a los 180 kilos circulando a máxima velocidad, es decir, **un 44%** más que el Elise Cup 250. De serie equipa neumáticos Yokohama Advan Neova AD08R 205/45 R16 delante y 235/40 R17 detrás, frenos AP delante y Brembo detrás y por primera vez en un Elise, amortiguadores con una regulación de hasta 24 posiciones. en su interior, predomina la combinación de fibra de carbono, cuero y Alcántara y el mecanismo de palanca de cambios queda a la vista.



GTS, LA GAMA MÁS DEPORTIVA DE LOS PORSCHE 718



Porsche amplía su **gama** de modelos con **motor central** con dos nuevos biplaza: el 718 Boxster GTS y el 718 Cayman GTS. En **ambos modelos**, la **potencia** de su motor bóxer de 2.5 litros y cuatro cilindros se ha **incrementado** y ahora es de **365 CV**, es decir, 15 CV más que el modelo 718 S y 35 CV más que el GTS anterior con motor atmosférico. Para **lograr** este **aumento** de potencia, estas dos nuevas versiones **cuentan** con un colector de admisión de nuevo desarrollo y con un turbocompresor optimizado. Los dos modelos están **disponibles** con **caja de cambios manual** de seis velocidades u **opcionalmente** con la **transmisión de doble embrague** Porsche Doppelkupplung (PDK) y cuentan con un **extenso equipamiento de serie**, como el Paquete Sport Chrono, el sistema de control de par Porsche Torque Vectoring (PTV) con diferencial autoblocante mecánico trasero y la amortiguación activa Porsche Active Suspension Management (PASM), que reduce la altura al suelo de la carrocería en diez milímetros. En combinación con la transmisión PDK y el Paquete Sport Chrono, los modelos GTS aceleran de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos y alcanzan los 290 Km/h como velocidad máxima. **Estéticamente**, destacan por su **nuevo**



faldón Sport Design del **frontal** que enfatiza su carácter deportivo. Como es típico en los modelos GTS, los módulos de las luces delanteras y los faros bixenón están tintados en negro. En la **parte trasera**, los pilotos tintados, así como los logotipos, el faldón posterior y los tubos del sistema de escape deportivo situados en el centro, son de color negro, dándoles así una apariencia única. Los logotipos GTS negros en la base de las puertas y las llantas de 20 pulgadas pintadas en ese mismo tono, con un acabado satinado, completan la vista lateral. En su **interior**, predomina el **Alcántara**, un tejido que podemos encontrar, por ejemplo, en el volante, la consola central y los reposabrazos y de serie, en la parte central del salpicadero se encuentra el cronómetro del Paquete Sport Chrono. Sus **asientos deportivos Plus** con logotipo GTS en los reposacabezas se pueden regular eléctricamente en dos direcciones y proporcionan un mayor confort y apoyo lateral. Para aquellos que les guste disfrutar en los circuitos de la deportividad de estos dos nuevos modelos, está **disponible** la aplicación para móviles **Porsche Track Precision App (PTPA)**, que les permite grabar, ver y analizar los datos de conducción en su propio teléfono.

BMW A7 SPORTBACK, MÁS ELEGANTE Y TECNOLÓGICO



Basado en el prototipo Audi Prologue, Audi ha presentado la segunda generación del A7 Sportback, la **berlina** de cuatro puertas con **alma de Gran Turismo**, con la que al igual que en el nuevo A8, anuncia su nuevo lenguaje de diseño de los turismos de gran tamaño. Con respecto a la **anterior versión**, sus dimensiones **apenas** han **variado**: es igual de largo y de alto, pero algo más estrecho y su batalla es casi 2 cm mayor (4.969 mm de largo, 1.422 mm de alto, 1.908 mm de ancho y una batalla de 2.926 mm) y la capacidad de su maletero tampoco ha variado (535L o 1.390L con los asientos traseros abatidos). **Estéticamente**, como en el modelo anterior, la **trasera** se estrecha de forma gradual, en un diseño que recuerda al de un yate. El **gran portón** del compartimento del equipaje termina en un borde curvado que **integra** un **spoiler** que emerge automáticamente cuando se alcanza una velocidad de 120 km/h. Una estilizada banda luminosa, elemento característico común en los modelos superiores de la gama Audi, une los dos **grupos ópticos traseros**, compuestos de 13 segmentos verticales, mientras que en la **parte delantera**, la **parrilla Singleframe** más ancha y baja que la del Audi A8, los estilizados **grupos ópticos** que en el acabado superior tiene la **tecnología HD Matrix LED** con Audi laser light, las entradas de aire de contornos definidos y la parte delantera plana se encargan de transmitir su deportividad. En su **interior**, sus ocupantes disfrutan ahora de **más espacio** y de **asientos más confortables**, que en el caso de los delanteros, ofrece múltiples regulaciones y funciones de ventilación y masaje para el tope de gama, mientras que los **traseros** son **individuales** (opcionalmente se ofrece una configuración 2+1). Al igual que ocurre en el

A8, su **salpicadero** es completamente **digital**, con la consola central orientada hacia el conductor, en el que encontramos **dos pantallas**, una de **10,1 pulgadas** (si equipa MMI Navegación Plus) con la se maneja el sistema de infotainment y otra inferior de **8,6 pulgadas**, que da acceso al sistema de climatización, a funciones de confort y a la entrada de texto. **Opcionalmente**, está disponible la instrumentación **head-up display** que proyecta la información más importante en el parabrisas. El **MMI Navegación plus** también incluye la instrumentación Audi virtual cockpit, con una pantalla de 12,3 pulgadas. A través del **botón AI**, el conductor puede activar el Audi AI **remote parking pilot** y el **Audi AI remote garage pilot**, que maniobran de forma autónoma el A7 Sportback para entrar o salir de una plaza de aparcamiento o un garaje. Junto a de los sistemas Audi AI, el nuevo A7 Sportback cuenta con un total de **39 sistemas** adicionales de asistencia al conductor. Opcionalmente se puede equipar con la **dirección dinámica** a las cuatro ruedas y se puede elegir entre **cuatro configuraciones** para la suspensión: con muelles convencionales de acero, la suspensión deportiva (reduce 10 mm la altura) la amortiguación controlada electrónicamente y la suspensión neumática adaptativa. Para su lanzamiento estará disponible con el **motor 3.0 V6 TFSI turbo** de **340 CV** con un par máximo de 500 Nm, con el que acelera de 0 a 100 km/h en 5,3 segundos y alcanza una velocidad máxima de 250 km/h. Este motor incluye la **tecnología mild-hybrid (MHEV)** que permite circular en modo de marcha por inercia con el motor desactivado, y arrancar de nuevo fácilmente cuando es necesario a través del BAS a velocidades de entre 55 y 160 km/h.



NUEVOS AIRES PARA EL CITROËN C4 CACTUS



En el primer trimestre del año que viene llegará al mercado el nuevo Citroën C4 Cactus (modelo que se produce en su planta de Madrid para todo el mundo), al que la marca le ha dado aires nuevos, con una **imagen más elegante**, dejando a un lado su aspecto de crossover, para pasar a una **berlina compacta**. Para ello, el C4 Cactus se ha **desprendido** de sus característicos **Airbump®** de **gran tamaño**, que ahora son más finos y van situados en la parte baja de las puertas, perdiendo así su función protectora para convertirse en una moldura decorativa. Así mismo, el nuevo C4 se diferencia del anterior por su **nuevo frontal** más ancho que integra las nuevas luces diurnas de LED, flancos rediseñados y una **traseira generosa y lisa**, que integra **nuevas luces traseras** con efecto LED 3D y estará disponible en 9 colores de carrocería, combinados con 4 packs de colores en zonas concretas del coche y 5 tipos de llantas, dotándole así de una amplia oferta de personalización. En su **interior**, encontramos un salpicadero bajo, con matices refinados, de desarrollo horizontal, y sobre el que parecen flotar la **pantalla táctil central** de 7 pulgadas y



el **cuadro de instrumentos** completamente **digital** que muestra las informaciones esenciales. Sus **ocupantes**, gracias a su batalla larga de 2,60 m, disfrutan de una **habitabilidad generosa**, además de una **gran luminosidad** gracias a su **techo acristalado panorámico**, así como de una **mayor comodidad** gracias a sus nuevos asientos Advanced Comfort, que ofrecen un confort de acogida y postural de primera clase. En el **apartado tecnológico**, el nuevo C4 Cactus se beneficia del programa **Citroën Advanced Comfort®** y **estrena** en Europa la **suspensión** con Amortiguadores Progresivos Hidráulicos™ (Progressive Hydraulic Cushions™ – PHC, incorpora los equipamientos habituales del segmento con **12 tecnologías de ayuda a la conducción** y **3 tecnologías de conectividad**. Por último, en lo que a motores se refiere, estará disponible con **tres de gasolina** PureTech de **82, 110** y uno nuevo de **130 CV**, con caja manual o automática de seis velocidades, mientras que en **diésel únicamente** estará disponible un motor BlueHDi de **100 CV**, pero en otoño estrenará uno de 120 CV con cambio automático.





Concebido hace 50 años pensando en las necesidades del entorno rural, no cabe duda de que el Range Rover se ha convertido hoy en día en el todoterreno de lujo por excelencia y la marca británica lo acaba de **actualizar**, con pequeños **cambios estéticos**, un **habitáculo rediseñado**, con la incorporación del sistema de infoentretenimiento **Touch Pro Duo**, así como de **tecnologías adicionales** para su mayor **confort** y como principal novedad, la incorporación a la gama de una versión **híbrida enchufable**.

Estéticamente los cambios más llamativos se encuentran en la parte delantera, con una nueva parrilla y unos grupos ópticos renovados. En su **interior**, el nuevo Range Rover ofrece un mayor confort a sus ocupantes gracias a unos **asientos más amplios** y suaves, que cuentan con una configuración de 24 posiciones, 25 programas de masaje gracias a la tecnología de masaje Hot Stone de los respaldos, así como reposabrazos calefactados. Todas estas **funciones** se pueden ahora **controlar**, tanto desde el vehículo como en **remoto**, a través de una **app** para smartphones. Además, si los pasajeros necesitan trabajar durante los trayectos, podrán beneficiarse de los 17 puntos de conexión disponibles, entre los que se encuentran tomas de corriente doméstica, puertos USB y HDMI y tomas de 12 voltios. También resultarán prácticos para las personas que se encuentran en viajes de negocios los ocho puntos de acceso Wi-Fi 4G. En materia de **infoentretenimiento**, el sistema **Touch Pro Duo** combina dos pantallas táctiles de **10 pulgadas**



de alta definición en la consola central. Para dotarle de un mayor confort, el nuevo Range Rover cuenta con una serie de **tecnologías adicionales** como el parasol gestual, que permiten abrirlos o cerrarlos mediante un avanzado sistema de gestos, la ionización del aire del habitáculo, el Activity Key, que permite abrir y cerrar el coche sin necesidad de llevar una llave y los faros LED por Píxeles - Láser, que además de otorgar una mayor luminosidad, evita deslumbrar a los conductores que circulan en dirección contraria. En lo que a motorizaciones se refiere, la gran **novedad** es la versión **P400e**, una versión **híbrida enchufable** que combina un motor de gasolina Ingenium 2.0 de cuatro cilindros de 300 CV con un motor eléctrico de 116 CV, dando así una potencia total de **404 CV**, con un par motor de 640 Nm, disponibles a través del sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas, lo que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 6,8 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 220 km/h. El P400e dispone de **dos modos** de conducción: **Parallel Hybrid** que utiliza ambos motores y **Modo EV** con el que funciona exclusivamente con el motor eléctrico con una autonomía de hasta **51 km**. Además, está disponible con dos motores **diésel**: el 3.0 litros de **258 CV** y el SDV8 de 4.4 litros y **339 CV**, así como en dos versiones de **gasolina**: un V8 5.0 sobrealimentado de **525 CV** y un V6 3.0 sobrealimentado de **340 CV**, a lo que se suma la versión **SV-Autobiography Dynamic**, el Range Rover más potente fabricado hasta la fecha gracias a su motor de gasolina V8 sobrealimentado de **565 CV**.





Pasamos muchas horas dentro de nuestro coche respirando su ambiente viciado que nos puede acabar repercutiendo negativamente, por este motivo, Spanish Driving Experience te regala* un tratamiento de ozono si contratas con Mr.Cap. uno de sus servicios por importe superior a 100€.

*para más información:
info@spanishdrivingexperience.com



Mr. CAP
The Car Appearance & Restyling Experts

www.spanishdrivingexperience.com

LA FAMILIA SUV DE BMW CRECE CON EL NUEVO X2



Esta primavera llegará al mercado el **sexto SUV** de BMW, el X2, modelo que con sus 4,36m de longitud, 1,52m de alto y 1,82m de ancho, es 8 cm más corto y 7 cm más bajo que el X1 si bien, la distancia entre ejes es la misma, unas proporciones y un diseño que le otorgan una personalidad propia combinando el perfil robusto típico de un BMW X con la gracia deportiva de un coupé. **Estéticamente**, dos detalles llaman la atención: por primera vez en un BMW, a la **parrilla trapezoidal** característica de BMW se le ha dado la vuelta y ahora es más ancha por la parte inferior, además, en los pilares traseros se ha incluido el **distintivo "BMW"** haciendo referencia a como lo hicieron los clásicos coupés de BMW, como los 2000 CS y 3.0 CSL, subrayando así su ADN deportivo. Otros aspectos a destacar son los pasos de rueda de aspecto cuadrado, sus llamativos tubos de escape y marcadas estriberas laterales, junto a una elegante línea del techo, líneas impecables y un estilizado diseño de las ventanillas. Además, por primera vez, estará disponible en los **acabados M Sport y M Sport X**, que de serie incorporan la suspensión deportiva M con tarado más firme y altura de marcha más baja. Para su lanzamiento, el X2 estará disponible en la versión BMW X2 xDrive20d, un **diésel** de **190 CV** con tracción inteligente a las cuatro ruedas BMW

xDrive y cambio Steptronic de ocho velocidades de serie y, el BMW X2 sDrive20i, con motor de **gasolina** de **192 CV** con el deportivo cambio de doble embrague Steptronic de siete velocidades. Más adelante se **sumarán** las versiones BMW X2 sDrive18i de tres cilindros y 140 CV y los BMW X2 sDrive18d y X2 xDrive18d de cuatro cilindros de 150 CV. Los **sistemas de asistencia** basados en cámaras, disponibles para el nuevo BMW X2, ayudan a garantizar una mayor seguridad y tranquilidad en distintas situaciones de conducción. Así, el Driving Assistant (opcional) incluye aviso de salida del carril, Speed Limit Info con indicación de prohibición de adelantar y BMW Selective Beam [asistente de luz de carretera antideslumbramiento], así como el aviso de colisión y aviso de peatones con función de frenado en ciudad, sistema de control de crucero activo con función Stop & Go, el asistente de retenciones, mientras que el Control de Distancia de Aparcamiento y la cámara para marcha atrás, cuyas imágenes se transfieren al display de control, hacen que maniobrar sea más fácil, preciso y cómodo. Por último, en materia de **infoentretenimiento**, de serie incluye una pantalla de 6,5 pulgadas, que puede sustituir por otra de 8,8 pulgadas si se opta por un sistema de navegación y se puede equipar con el Head Up Display.



La segunda generación del Tiguan llegó al mercado el año pasado y, ahora, Volkswagen ofrece el nuevo Tiguan Allspace una alternativa atractiva e ideal para aquellas familias aventureras que necesitan mayor espacio interior gracias a sus **7 plazas de serie**, una longitud exterior 215 mm mayor y una distancia entre ejes 109 mm más larga que la del Tiguan, lo que le permite ofrecer un **mayor espacio** tanto a los **pasajeros** como al **equipaje**, además de una mayor flexibilidad. El nuevo Tiguan Allspace ofrece 2 acabados que cuentan con más equipamiento de serie que el anterior modelo: la versión **Advance** que incluye la tercera fila de asientos de serie, un paquete exterior exclusivo con acabados cromados que presenta una cobertura de aluminio en los retrovisores; barras de techo en plata y un spoiler delantero plateado. Equipa llantas Tulsa de 17", un portón trasero eléctrico y el asistente Front Assist con ACC. Esta versión se ofrece con un paquete de lanzamiento sin coste para el cliente que consiste en App-connect con Media Control; asistente de aparcamiento Park Assist; navegador Discover Media con pantalla de 8" y una cámara trasera Rear View. El segundo acabado, el **Sport** añade

el sistema Keyless (de apertura sin llave), un portón trasero con sistema de apertura y cierre "Easy Open/Easy Close"; faros LED con ajuste automático y llantas de aleación Kingston 18", vista 360º Area View y el techo solar corredizo. El Tiguan Allspace ofrece **6 motores**: tres de **gasolina** 1.4 TSI de **150 CV** con cambio manual o DSG de 6 velocidades; y un 2.0 TSI de **180 CV** y de **220 CV** ambos con cambio DSG de 7 velocidades y tracción total 4Motion. Los tres motores **diésel** 2.0 TDI ofrecen **150 CV** en versión manual de 6 velocidades y DSG de 7 con tracción delantera o 4Motion; **190 CV** DSG7 4Motion y **240 CV** DSG7 4Motion. En materia de **seguridad**, además del tradicional sistema de airbag frontal para conductor y acompañante, viene equipado de serie con un sistema de airbag de cabeza para pasajeros, tanto de la zona delantera como de la trasera, e incluye airbags laterales delante, así como los sistema de vigilancia del entorno "Front Assist" con frenada de emergencia en ciudad; el sistema proactivo de seguridad de los ocupantes "Pre-Crash" y opcionalmente, el asistente de mantenimiento de carril Lane Assist y el sistema de frenado de emergencia Emergency Assist, entre otros.



EMOV AMPLÍA SU FLOTA Y SU ÁREA DE SERVICIO EN MADRID



Emov refuerza su **presencia** en Madrid con **50** nuevos Citroën C-Zero 100% eléctricos, que se incorporarán a la flota en la segunda quincena de noviembre hasta alcanzar los 600 vehículos. Este incremento permitirá a emov ser el operador con más vehículos, lo que mejorará considerablemente la disponibilidad del servicio en momentos de alta demanda. Asimismo, el objetivo de la compañía es

continuar **aumentando** su **área de influencia** para que más vecinos de Madrid tengan acceso al uso de los coches compartidos, por este motivo, a lo largo de la segunda quincena de noviembre, el distrito de Hortaleza entrará en la zona de servicio de emov, añadiendo **4,9 kilómetros cuadrados**, que se suman a un área total que abarca **74 kilómetros**. Desde que se iniciara el servicio, en diciembre de 2016, el número de usuarios registrados en emov sobrepasa ya las **145.000 personas**. La tendencia por una movilidad sostenible y eficiente se demuestra en los más de 7 millones de kilómetros que han recorrido los usuarios por las carreteras madrileñas desde el inicio del servicio. En este periodo, los trayectos realizados en los coches eléctricos de emov han posibilitado que se deje de emitir en la ciudad de Madrid más 690 toneladas de CO2. La edad media de los usuarios que han utilizado el servicio es de 36 años. Si se hace una distinción por género, los hombres representan un 71% y las mujeres un 29%. El tiempo medio del recorrido se sitúa alrededor de los 20 minutos, estableciendo un coste medio del viaje de 4,8€, (comprende desde el momento que se abre el coche hasta que se aparca y cierra desde la aplicación).

ACUERDO ENTRE BMW Y EL CORTE INGLÉS PARA RECARGAR LOS COCHES ELÉCTRICOS

El compromiso por la movilidad eléctrica del **Grupo BMW** se ha visto reafirmada con el nuevo acuerdo al que ha llegado con **El Corte Inglés**, por el cual, en sus centros de **Sanchinarro** y **Pozuelo** se han instalado varios **cargadores BMW i Wallbox** en un espacio preferente. En concreto, el centro de Sanchinarro ha recibido cuatro cargadores, mientras que el de Pozuelo, tres. El Corte Inglés, que comparte con el Grupo BMW el trato cercano y Premium hacia sus clientes, aporta la energía eléctrica necesaria sin coste para aquellos visitantes que precisen cargar su coche eléctrico. La BMW i Wallbox permite cargar en corriente monofásica hasta 7,4kW y en trifásica hasta 11Kw y en ellos se pueden cargar no sólo los coches de las marcas BMW i (BMW i3, BMW i8), BMW iPerformance (225xe, 330e, 530e, 740e, X5xDrive40e) y MINI (Countryman Cooper S E), sino que también se pueden recargar los de coches eléctricos de otras marcas. BMW Group lanzó el BMW i3, su primer modelo 100% eléctrico de producción en serie, hace cuatro años. Es el único fabricante Premium con movilidad eléctrica en dos y cuatro

ruedas y a día de hoy cuenta con nueve modelos electrificados repartidos entre las marcas BMW, BMW i, MINI y BMW Motorrad. Hasta 2016 se vendieron 100.000 vehículos electrificados y el objetivo del Grupo BMW es vender otros 100.000 en 2017.





DE LOS CREADORES DE DIVERSIÓN Y RENDIMIENTO

nueva GAMA ABARTH



MEJORES EFECTOS ESPECIALES



MEJOR BANDA SONORA



MEJOR RENDIMIENTO



DE LAS PANTALLAS A TU GARAJE

LOS PROTAGONISTAS DE UNA TEMPORADA DE ÉXITOS ESTÁN LISTOS PARA PRESENTARTE LA MAYOR PERFORMANCE DE LA HISTORIA. VISITA TU CONCESIONARIO ABARTH Y DESCUBRE TODA LA GAMA. UNA VEZ ENCIENDAS EL MOTOR, NO PODRÁS CONDUCIR OTRO COCHE.

DISFRUTA DURANTE DOS AÑOS DE TU NUEVO ABARTH DESDE 7.300€

Y YA DECIDIRÁS SI LO DEVUELVES, LO CAMBIAS POR UN NUEVO ABARTH O TE LO QUEDAS PAGANDO UNA ÚNICA CUOTA FINAL.

DOS AÑOS SIN CUOTAS, TIN 0%, TAE 1,47% Y SIN INTERESES,
ENTRADA 6.982,48€, ÚNICA CUOTA A LOS 25 MESES: 10.584€*

EMISIONES DE CO₂ GAMA ABARTH 595: 134-145 G/KM. CONSUMO MIXTO GAMA ABARTH 595: 5,8-6,2 L/100KM.

Oferta correspondiente a un ABARTH 595 1.4 16v T-JET 106 kW (145 CV) E6. PVP Recomendado: 17.566,48€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionario y fabricante, entregando un vehículo usado a cambio con una antigüedad mínima de 3 meses titularidad del Cliente. Gastos de matriculación no incluidos. Importe total del crédito: 10.584€ Tin 0,0%. Comisión de Apertura (3%): 317,52€ al contado. Precio total a plazos: 17.884€. Importe total adeudado: 10.901,52€. Financiación ofrecida por **FCA CAPITAL** Oferta válida solo para particulares hasta el 30/06/2017 en Península y Baleares. Al final del plazo contratado, podrás devolverlo (según condiciones del contrato), cambiarlo o quedártelo pagando la cuota final. Intereses subvencionados por Fiat Chrysler Automóviles Spain S.A. **FCA CAPITAL** España

ASCAUTO
Concesionario Oficial

Alcorcón. Avda. Leganés, 60 - Tel. 91 641 45 14
Móstoles. Simón hernández, 71 - Tel. 91 647 37 37

SÍGUEENOS EN:
www.ascauto.com





Tras la **buena acogida** que tuvo la primera edición de la **Abarth Squadra Ascauto**, que tuvo lugar el pasado verano, **Ascauto** volvió a convocar a sus clientes para realizar la **segunda edición**, que aprovechó para **estrenar** dos unidades Abarth (un **124 Spider** y un **595**) decoradas especialmente para este evento que se utilizaron para abrir y cerrar la caravana de los **17 coches** que participaron. Al igual que en la primera edición, se **citó** a los participantes en las instalaciones de **Ascauto**

María de el Paular, en Rascaría, donde, además de contemplar en su claustro la colección de **52 cuadros de Vicente Carducho**, realizaron una **visita guiada** de la mano del Hermano Martín, **Prior del Monasterio** a su **zona monástica**: la Iglesia, la Sala Capitular, la Capilla de los Apóstoles, el Transparente, la Sacristía, el Refectorio y Claustro de la Recordación. Finalizada la visita, la caravana hizo cumbre en el **Puerto de Navafría** rumbo a **Pedraza**, donde los coches quedaron aparcados



en **Móstoles**, donde tuvo lugar el **briefing** de la **ruta de 212 Km** organizada por **Spanish Driving Experience**, que incluía **dos puertos de montaña** (Navacerrada y Rascaría), así como varias

coches quedaron aparcados en su preciosa **Plaza Mayor** mientras los participantes **degustaron** de una **deliciosa comida**. Previo paso de nuevo por el puerto de Navafría, los participantes llegaron al **Karting Ángel Burgueño**,



carreteras secundarias, que pusieron a prueba las prestaciones y la deportividad característica de los Abarth. Desde Móstoles, la caravana se dirigió a **Alcorcón**, para hacer una breve parada en las **nuevas instalaciones** de Ascauto y desde allí, puso rumbo al **Puerto de Navacerrada**, el más alto de la Sierra de Guadarrama, en cuyo alto realizaron otra **pequeña parada**. El siguiente destino de la Squadra Abarth Ascauto fue el **Monasterio de Santa**

donde después de sortear los karts y de un breve briefing, disputaron una breve sesión de entrenamientos cronometrados que sirvieron para confeccionar la parrilla de salida de una **carrera de resistencia de 50 minutos**, con dos paradas en boxes para cambiar de piloto. Ya de noche y como **broche final** a esta segunda edición de la Abarth Squadra Ascauto (ya se piensa en su tercera edición), tuvo lugar la **entrega de premios** a los tres primeros clasificados



MANU CAMPA, CUANDO ARTE Y PASIÓN POR LOS COCHES VAN DE LA MANO



que estamos ante una foto y no ante un retrato. Sus clientes contactan con él a través de las redes sociales y casi todos ellos son propietarios de un coche clásico y le utilizan para vincularse de una manera artística con su coche, en cuyo caso, le envían sus propias fotografías de su coche. También se da el caso de clientes que simplemente quieren tener un cuadro suyo de algún coche del que aunque no sean propietarios, les fascine en cuyo caso, él mismo se encarga de documentarse. En cualquier caso y como él mismo reconoce, la clave está en no ser tímido y contactar con él para ver que necesidades tiene y ver si las puede llevar a cabo o no. De entre todos los cuadros que ha pintado, su favorito siempre es el último que ha hecho, el motivo según él, es que esto le anima a pintar mejor y a esforzarse más en el siguiente y es que, la motivación

es fundamental en su trabajo. El próximo 30 de noviembre tendremos la gran oportunidad de disfrutar de sus obras en en el

Pocas personas pueden presumir de haber hecho de su afición su modo de vida y más aún, hacerlo disfrutando de ello y Manu Campa es uno de ellos. Este joven madrileño (34 años) licenciado en Bellas Artes por la Universidad Complutense de Madrid, dejó de trabajar en cosas que no le apasionaban para dedicarse a pintar, en su estudio en el centro de Madrid, coches clásicos, su gran pasión y afición (es propietario de un “escarabajo” del año 53), que nada tiene que ver con su entorno familiar y, hoy en día se ha convertido en todo un referente en el mundo del automovilismo. Porsche, con su estética inconfundible es sin duda la marca automovilística que más le ha inspirado, no ya sólo a nivel profesional, sino también como coleccionista (le gustaría hacerse con un 356 o con un “cola de pato”) y así, después de pintar muchos Porsches han aparecido vínculos con coleccionistas de medio mundo e incluso con la propia marca a través de Porsche Ibérica, hasta el punto de que hoy en día, esta marca copa el 95% de sus cuadros. Para pintar uno de sus cuadros se inspira de sus propias fotos de eventos a los que asiste, o de colaboraciones con fotógrafos de medio mundo y cada cuadro le lleva de media una semana de trabajo, de ahí que en ellos, esté reflejado hasta el más mínimo detalle del coche retratado, lo que en algunas ocasiones incluso nos puede hacer creer



Espacio Mood, junto al Teatro Lara en el centro de Madrid, en una exposición que sólo durará tres días. Pero Manu Campa no se limita al ámbito nacional, para 2018 ya está preparando dos exposiciones que tendrán lugar fuera de España, concretamente en Nueva York y otra nada menos que en Kuwait.



F1: GP DE JAPÓN, A FERRARI LE CRECEN LOS ENANOS



El GP de Japón que ponía fin a la gira asiática de la F1 consumió el drama para Vettel, que pasó de tener una ventaja de 14 puntos en el parón del verano, a tener una desventaja de 59 puntos con Hamilton cinco carreras después. El motivo: dos abandonos y ninguna victoria frente a las cuatro de Hamilton, que en Austin podría incluso proclamarse Campeón del Mundo. En los entrenamientos, Hamilton logró la décima pole de la temporada, la 71ª de su carrera, seguido por Bottas, aunque su penalización por cambiar la caja de cambios le mandó al sexto puesto, dejando a Vettel segundo, seguido por los dos Red Bull. Sainz y Alonso cerraron la parrilla de salida como consecuencia de las penalizaciones recibidas. Pese a que fue una salida limpia, el abandono de Sainz en su última carrera con Toro Rosso (en EE.UU. participará con Renault) debido a un pinchazo, hizo salir al Safety Car y tras la reanudación, los problemas de motor que ya se habían detectado durante la vuelta de formación en el Ferrari de Vettel por un fallo en una bujía, le obligaron a abandonar la carrera. Sin la presión de Vettel, Hamilton se distanció casi seis

segundos de Verstappen antes de hacer su parada en boxes tras la cual, Bottas con una estrategia distinta, pasó a liderar la carrera. Verstappen entonces se fue acercando a Hamilton, hasta situarse a un segundo de un nervioso Hamilton, que por radio, se quejaba de Bottas, hasta que finalmente se dejó adelantar en la 28ª vuelta. Las dos vueltas que Bottas continuó en pista permitieron a Hamilton abrir de nuevo una ventaja de seis segundos sobre Verstappen, por lo que todo parecía indicar que Hamilton tenía controlada la carrera, sin embargo, unas vibraciones en sus neumáticos a falta de tres vueltas permitió de nuevo a Verstappen pegarse al Mercedes. Llegó entonces el turno de doblar a Massa y a Alonso, que estaban peleando por el décimo puesto y aquí Verstappen dijo adiós a sus opciones de victoria, pues primero Alonso y luego Massa le molestaron, haciéndole perder mucho tiempo. De esta manera, Hamilton lograba así su octava victoria de la temporada, seguido a 1,2 segundos por Verstappen y por Ricciardo. Bottas fue cuarto, Raikkonen quinto, Ocon sexto, Pérez séptimo, Magnussen octavo, Grosjean noveno y Massa décimo.



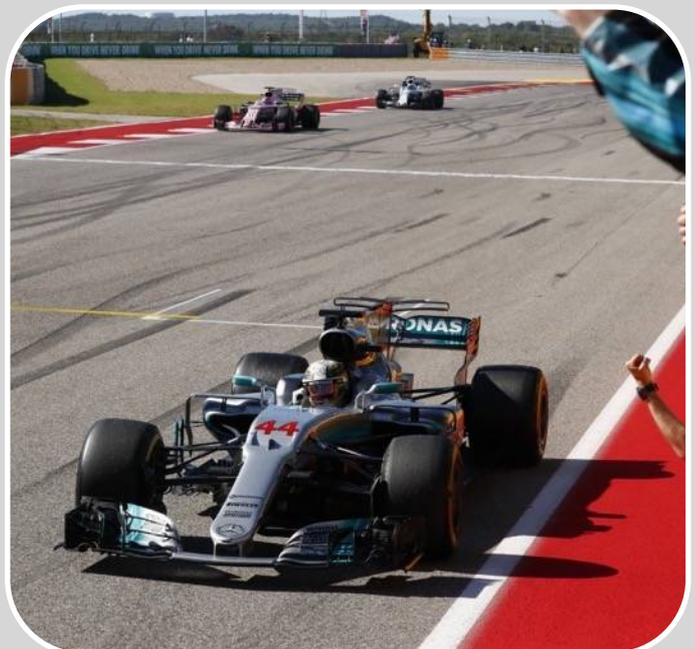
F1: GP DE EE.UU., ESPECTÁCULO AL PURO ESTILO AMERICANO



No cabe duda de que el GP de EE.UU. no dejó indiferente a nadie y es que tuvo de todo: presentación de los pilotos al más puro estilo americano, luchas, adelantamientos increíbles, juego de estrategias, emoción, un final de infarto y por si fuese poco, polémica final. También sirvió para que por fin, Alonso desvelase su futuro (se queda en McLaren, eso sí, con un jugoso contrato y vía libre para participar en las 24 Horas de Daytona). Fue también testigo de la confirmación del talento de Sainz, que por fin tuvo un coche competitivo en su estreno con Renault, así como del estreno de Brendon Hartley (piloto de Porsche en el WEC) en la F1 con Toro Rosso, también vio a Mercedes proclamarse por cuarto año consecutivo Campeón del Mundo de Constructores, pero sobre todo, dejó prácticamente sentenciado el campeonato para Hamilton (le basta ser 5º en México) que dominó el GP y logró su 62ª victoria. Su superioridad en los entrenamientos libres se reafirmó en los cronometrados, en los que logró su 72ª pole, seguido por Vettel, que el viernes optó por cambiar el chasis de su Ferrari y por Bottas. Sainz y Alonso volvieron a pasar a la Q3 y finalmente, tras la sanción de Verstappen (16º) por cambiar el motor, acabaron séptimo y octavo respectivamente. En Ferrari cruzaron los dedos para que esta vez no fallase nada y al apagarse el semáforo, Vettel logró adelantar a Hamilton en una gran salida, pero la alegría sólo le duraría 6 vueltas al piloto de Ferrari, el tiempo que tardó Hamilton en recuperar de nuevo la primera posición y empezar a distanciarse. Por detrás, la lucha entre Bottas y



Ricciardo permitió que sumase Raikkonen, mientras que Verstappen, era ya sexto, si bien, el abandono de Ricciardo y las paradas de Hamilton, Vettel, Bottas y Raikkonen, sumado a su estrategia de dos paradas, le permitió incluso llegar a liderar la carrera. La buena carrera de Alonso (era 8º) acabó en la 24ª vuelta, cuando su motor Honda dijo basta. Sainz en su lucha con los dos Force India, hacia un increíble adelantamiento a Pérez y se pegaba a Ocon para luchar por el sexto puesto, pero la falta de gasolina le hizo bajar su ritmo en las últimas vueltas y acabó finalmente séptimo. La segunda parada de Verstappen a 19 vueltas del final puso nervioso a Ferrari, que mandó parar a Vettel, lo que le costó bajar al cuarto puesto a 18 vueltas para el final. Con ruedas nuevas, el alemán poco a poco se fue acercando a Bottas, y en una increíble maniobra, le adelantaba a seis vueltas para el final y a continuación adelantaba a Raikkonen, un Raikkonen que en las últimas vueltas se tuvo que defender de Verstappen, hasta que en la penúltima curva de la última vuelta, el holandés le adelantaba y acababa tercero. La sorpresa vino cuando el holandés se estaba preparando para subir al podio y le comunicaron que había sido sancionado con 5 segundos por adelantar a Raikkonen por fuera de la pista (polémica sanción para muchos, pero acorde al reglamento, como se ha aplicado a otros pilotos por hacer lo mismo y no ceder la posición), así que finalmente Raikkonen fue tercero. Verstappen fue cuarto, Bottas quinto, Ocon sexto, Sainz séptimo, Pérez octavo, Massa noveno y Kvyat fue décimo.



F1: GP DE MÉXICO, TÍTULO PARA HAMILTON



Hamilton llegó a México sabiendo que prácticamente era ya Campeón del Mundo, de hecho, le bastaba con ser quinto si Vettel ganaba y octavo si era segundo. No obstante, el piloto alemán no se dio por vencido y sorprendió a todos logrando su 50ª pole cuando todos se la daban ya a Verstappen, que se tuvo que conformar con el segundo puesto, por delante de los dos Mercedes. Sainz en su segunda carrera con Renault acabó noveno, pero ganó una posición por la sanción de 20 puestos a Ricciardo, mientras que Alonso, que podía haber estado perfectamente entre los 10 primeros, se vio perjudicado por los 20 puestos de sanción y finalmente acabó 18º. La carrera y, por tanto, la lucha por el título estuvo marcada por la salida: Verstappen encontró un hueco para pasar a Vettel en la primera curva con toque incluido que dañó el alerón delantero de Vettel y Hamilton vio la oportunidad de adelantar a los dos, pero acabó con su neumático trasero derecho pinchado por Vettel, lo que obligó a los dos a entrar a boxes al acabar la primera vuelta y a tener que remontar posiciones. Este incidente dejó en cabeza a Verstappen, seguido de lejos por Bottas,



mientras que Raikkonen tras una mala salida, lograba situarse tercero alargando su parada en boxes hasta la aparición del Virtual Safety Car en la 32ª vuelta como consecuencia del abandono de Hartley y es que claramente este no era el GP de los motores Renault (Ricciardo, Hulkenberg, Hartley y Sainz tuvieron que abandonar la carrera). Vettel que también paró con el VSC, volaba sobre el Circuito Hermanos Rodríguez con los neumáticos ultrablandos e iba ganando posiciones, hasta que ya en el cuarto puesto fue consciente de que ya no podía llegar al segundo puesto y por tanto, decía adiós al Mundial. Por detrás, Hamilton, que también aprovechó el VSC para parar y montar el súperblando, usó la calculadora mientras ganaba posiciones y finalmente acabó noveno, después de protagonizar una bonita lucha con Alonso. De esta manera, Hamilton lograba matemáticamente su cuarto título, igualando a Prost y a Vettel. La segunda victoria de Verstappen pasa casi inadvertida pese a lograrla con una gran autoridad (20 segundos sobre Bottas), Raikkonen acabó tercero, Vettel cuarto, Ocon quinto, Stroll sexto, Pérez séptimo, Magnussen octavo, noveno Hamilton y Alonso décimo.



FORMULA E: ARRANCA LA PRETEMPORADA



La cuarta temporada de la Formula E comenzó con los tests de pretemporada, que por primera vez no tuvieron lugar en Donington Park, sino en una versión reducida del Circuito Ricardo Tormo de Valencia, al que le instalaron dos chicanes en la recta principal. Como novedad técnica, los pilotos pudieron probar los 10 kW extra que dispondrán en carrera esta temporada, con lo que la potencia de los Formula E pasará a ser de 180 kW, en lo que será la última temporada de las baterías de 28kW/h de Williams Advanced Engineering. Tan sólo 4 de los 10 equipos se mantienen sin cambios en sus asientos: Audi Sport, Andretti Formula E, Mahindra Racing y Renault e.dams. Entre los cambios, destacan la incorporación de Piquet Jr. a Jaguar Racing, Lotterer y Jani, pilotos de Porsche que se incorporan a Techeetah y a Dragon Racing respectivamente y la baja de Pechito López en el equipo DS Virgin, que ha sido sustituido por Alex Lynn, piloto que ya el año pasado le sustituyó en el ePrix de Nueva



York, logrando la pole. Oliver Turvey, piloto de NIO Formula E Team fue el más rápido en los tests con un tiempo de 1m21.822seg, seguido por el piloto de Audi Sport, Abt con un tiempo de 1m21.946seg y por el Techeetah de Vergne, que marcó un tiempo de 1'22'078. Sobre el trazado valenciano, también se pudo ver al volante de un Mahindra al español Daniel Juncadella que acabó 16º con un tiempo de 1'23'564. La próxima cita será ya en Hong Kong, el 3 de diciembre, que como novedades, incluirá en su calendario las ciudades de Santiago de Chile, Sao Paulo, Roma y Zurich [se han caído Buenos Aires y Mónaco], lo que supondrá un aumento a 14 carreras en lugar de las 12 de la pasada temporada. Esta cuarta temporada también estrenará una nueva normativa que afectará a la obtención del punto extra por lograr la vuelta rápida en carrera, que ahora, será necesario acabar la carrera entre los diez primeros para lograrlo, no como hasta ahora que no hacía falta acabar la carrera.



10 HORAS DE RESISTENCIA KARTING ÁNGEL BURGUEÑO



Después de haber organizado algunas ediciones de carreras de resistencia de 2 horas para sus socios y amigos, el Karting Ángel Burgueño decidió este año organizar la I edición de las 10 Horas de Resistencia con premios muy atractivos gracias a los patrocinadores (una tarjeta de 500€ para cada piloto del equipo ganador, un test con el equipo Birel Art Spain, con adquisición de datos y coaching para el segundo clasificado y por último, una noche en el Hotel Arzuaga con spa y visita a bodega para cada piloto del tercer equipo clasificado). Además, la inscripción incluía dos platos de comida y como no, una fiesta con cocktail una vez finalizada la carrera. Para que nada fallase a nivel de cronometraje, durante la carrera, contaron con la experiencia de COCA cronometraje, mientras que Olibrothers Producciones se encargó de la cobertura audiovisual y fotográfica. Así pues, el éxito estaba asegurado y prueba de ellos es que contaron con un total de 18 equipos, que incluso sorprendió a los organizadores por su elevado nivel de profesionalidad y de la igualdad de pilotaje, que quedó reflejada en la lucha por la pole (0,058 segundos entre los tres primeros

clasificados), que finalmente fue para el equipo RX TUCARBOX- MIRADOM TEAM, A las doce se dio la salida de las 10 horas, con la obligación de parar cada hora y media para repostar (8 litros), así como de realizar un mínimo de 9 paradas en boxes (con o sin cambio de piloto) y de respetar los tiempos de cada piloto (mínimo 1 hora). Cumplidas las 10 horas y tras completar un total de 743 vueltas, los ganadores y dominadores de la prueba (lideraron prácticamente la totalidad de la carrera), el equipo RX TUCARBOX- MIRADOM TEAM, fueron recibidos con fuegos de artificio al cruzar la meta, al igual que en los GP de F1 nocturnos. Donde si hubo lucha fue por el segundo puesto, donde se estuvieron alternando los equipos CREATIA TEAM (2º clasificado final a 3 vueltas de los ganadores) y LMKC ENDURANCE durante gran parte de la carrera, pero al final, éste último acabó sexto, dejando el tercer puesto al equipo LA MANCHA ENDURANCE. Como colofón a la prueba, y tras la fiesta, tuvo lugar la entrega de premios. En definitiva, un éxito tanto de organización como de participación en esta primera edición, de la que desde el Karting Ángel Burgueño aseguran pensar repetir.



ALPINE EUROPA CUP, EL REGRESO DE UN MITO A LOS CIRCUITOS



Unas semanas antes de las primeras entregas de los inéditos A110 Première Édition a sus clientes, Alpine ha presentado el A110 Cup, la versión de competición del Alpine que ha sido desarrollada por Signatech, que inscribe a los Alpine A470 en el Campeonato Mundial de Resistencia FIA WEC y que también tiene una sólida experiencia en el desarrollo de productos de competición-cliente. Esta versión está equipada con el motor 1,8L turbocomprimido de

inyección directa del coche de serie, si bien, su potencia se ha incrementado en 18 CV y pasa a ser de 270 CV gracias a un filtro de aire y a una línea de escape específicos para la competición, si bien, su par motor no se ha alterado y se mantiene en 320 Nm, un motor que va asociado a una caja de cambios secuencial de seis marchas específicamente desarrollada en el marco de una colaboración entre Signatech y 3MO. El Alpine A110 Cup, que se comercializará con un precio de 100.000 € y cuya producción estará limitada a poco más de veinte unidades para la primera temporada, se someterá a un intenso programa de pruebas de desarrollo de la mano de los pilotos Alpine en FIA WEC, Nicolas Lapierre y Nelson Panciatici, en el que también colaborarán otros pilotos, profesionales o amateurs, en una gran variedad de circuitos, con el fin de acumular al menos 7500 km, el equivalente a tres temporadas completas de la Alpine Europa Cup. Esta competición será organizada y promovida por Signatech, bajo la aprobación de la FIA, se desarrollará en seis citas y doce carreras. La temporada se abrirá los días 1 y 2 de junio en el Circuito Paul Ricard (Francia) y proseguirá en Alemania, en Gran Bretaña, en Bélgica y en España.

VOLKSWAGEN REGRESA AL MÍTICO PIKES PEAK CON UN COCHE ELÉCTRICO

Volkswagen, que no competía en la Pikes Peak International Hill Climb, también conocida como “la carrera hacia las nubes” desde 1987, cuando lo hizo con un espectacular Golf bimotores, ha decidido volver para su edición del 2018 en la categoría de coches eléctricos. Esta decisión forma parte de la nueva estrategia empresarial de Volkswagen, que aspira a convertirse en el principal productor de vehículos eléctricos, con hasta 23 modelos totalmente eléctricos en 2025. Para su regreso, Volkswagen Motorsport en estrecha colaboración con el departamento de Desarrollo Técnico, en Wolfsburg está desarrollando un coche completamente eléctrico con la intención de batir el récord en la categoría de coches eléctricos (8'57'118) establecido el año pasado por Rhys Millen con un 2016 eD PP100 (el récord absoluto está en manos de Sebastian Loeb con un tiempo de 8'13'878 a los mandos de un Peugeot 208 T16 Pikes Peak establecido en 2013). La prueba, que se viene disputando desde 1916 en las Montañas Rocosas,

cerca de Colorado Springs sobre un circuito de 19,99 Km, con un desnivel de 1.440 metros hasta la meta, que se encuentra a 4.300 metros sobre el nivel del mar, se disputará el 24 de junio.





Rally RACC Catalunya-España, Ogier a un paso del título: Meeke con su Citroën C3 WRC se impuso en esta cita mixta de tierra-asfalto, después de ganar 8 de los 19 tramos. Esta victoria, la segunda de la temporada, le ha servido para darle moral en una temporada en la que los malos resultados hicieron que fuese sustituido en el equipo por Mikkelsen hace tres pruebas. El británico, que terminó la jornada de tierra del viernes en tercer lugar, se situó al frente de la clasificación tras la disputa del primer tramo de asfalto del sábado, puesto que ya no abandonaría hasta la finalización del rally, imponiéndose finalmente por 28 segundos a Ogier y por 33 segundos a Tanak. De esta forma y tras la debacle del equipo Hyundai, que vio como sus tres coches abandonaron (Sordo, Mikkelsen en sustitución de Paddon, y Neuville), dejan a Ogier y su equipo, M-sport con opciones de proclamarse campeones en la próxima cita en Gran Bretaña, además, Tanak pasa a ser segundo en la clasificación con un punto de ventaja sobre Neuville. La buena noticia la pusieron los españoles Nil Solans y Miki Ibañez (Ford Fiesta R2T), que después de ganar en la anterior cita el Mundial en la categoría WR3, ganaron en Cataluña el título en la categoría Junior WRC, lo que les permitirá correr el año que viene el WRC2 con un con un Fiesta R5 de M-Sport

Rally de Gales Gran Bretaña, quinto título para Ogier: Pese a alinear cuatro coches (Neuville, Sordo, Mikkelsen y Paddon), Hyundai no pudo evitar que tanto Ogier como M-Sport se proclamasen Campeones del Mundo a falta del Rallye de Australia, gracias a la victoria de Evans (séptimo piloto diferente en ganar este año) y al tercer puesto de Ogier más los puntos logrados en el Power Stage. Con su victoria, la primera en el WRC, el británico no sólo se vengaba de la dura derrota que sufrió en Argentina, donde perdió por sólo 0,7 segundos con Neuville, sino que además, se convirtió en el primer británico en ganar el rallye galés desde que lo hiciese Richard Burns en 2000. El británico que se puso líder ya en la segunda jornada, consolidó su liderato al día siguiente, ganando seis de los 9 tramos, seguido por Ogier, que pese a tener que hacer el último tramo del día con sólo tres discos de freno después de golpear una piedra en el penúltimo tramo, aventajó en 0,5 segundos a Neuville. El belga no tiró la toalla y al día siguiente adelantó a Ogier en la clasificación, situándose segundo, puesto que le bastaba para seguir luchando por el título si se imponía en el Power Stage y Ogier no lograba puntuar en esa especial, pero finalmente, el francés acabó cuarto, sumando 2 puntos extra que matemáticamente le aseguraban su quinto título mundial.



CURSOS **MOTORSPORT**

INGENIEROS MECÁNICOS AFICIONADOS

ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA
DINÁMICA VEHICULAR Y SETUP
DISEÑO Y ANÁLISIS DE PIEZAS
CONDUCCIÓN DEPORTIVA



cursosdemotorsport@gmail.com

WEC: 6 HORAS DE FUJI, TOYOTA SALVA EL MATCH POINT



Con cuatro victorias en los últimos cinco años, Toyota llegaba a Fuji con la intención de seguir con su racha triunfadora en casa y de seguir aspirando a lograr el campeonato, pero Porsche les devolvió a la realidad y, no sólo acaparó la primera línea de la parrilla de salida, sino que además, la pole fue por segunda vez este año para Bamber, Bernhard y Hartley, los líderes del campeonato. Así pues, todo indicaba una vez más que los Porsche dominarían la carrera y dejarían sentenciado el campeonato. No fue así y al día siguiente, Toyota se adaptó mejor a las bajas temperaturas y a la constante lluvia que cayó y además, se benefició de las constantes interrupciones que hubo (seis periodos de Safety Car, uno de Full Course Yellow e incluso dos banderas rojas). Las malas condiciones climatológicas obligaron a que la carrera comenzase detrás de Safety Car, que estuvo en pista durante los primeros 12 minutos. Ya con bandera verde, el Porsche 919 Hybrid nº2 se fue distanciando de los dos Toyota, mientras que el otro Porsche bajaba hasta el cuarto puesto tras un toque con el Toyota número 8 (Buemi), que le hizo perder un flap de la parte delantera derecha. Los 12 segundos de ventaja que había logrado Bamber desaparecieron cuando debido a la niebla, a los 40 minutos de carrera tuvo que volver a salir el Safety Car. Pasados 40 minutos y viendo que no mejoraba el tiempo, Dirección de Carrera optó por sustituir el Safety Car por una bandera roja, situación que pilló al Porsche 919 Hybrid nº 2 sin haber repostado, por lo que nada más reanudarse de nuevo la carrera, no le quedó más remedio que entrar en



boxes, reincorporándose en cuarta posición por detrás del otro Porsche 919 Hybrid, que poco pudo hacer ante la velocidad de los Toyota, que pasaron a liderar la carrera con el Toyota TSO50 HYBRID nº8 seguido por el otro Toyota TSO50 HYBRID. Cuando a punto estaba de cumplirse el 75% de la carrera, una densa niebla volvió a caer sobre el Circuito de Fuji, lo que provocó una nueva salida del Safety Car, pero la visibilidad fue empeorando, especialmente en el primer sector, lo que obligó a detener una vez más la carrera, que ya no volvería a reanudarse. En ese momento, Nakajima con el Toyota TSO50 HYBRID nº 8 lideraba la carrera, seguido por Conway con el otro Toyota y por los Porsche 919 Hybrid nº1 pilotado por Tandy y el Porsche 919 Hybrid nº 2 con Hartley al volante, pero ya con una vuelta menos. Al haberse completado el 75% la carrera (4 horas y 24 minutos, se dio la carrera por completada y por tanto, se otorgaron el 100% de los puntos. De esta manera, Toyota GAZOO Racing va a China aún con opciones de luchar por el campeonato puesto que Toyota está a 58,5 puntos de Porsche en la clasificación del Mundial de Constructores, mientras que Buemi y Nakajima están ahora a 39 puntos de Bamber, Bernhard y Hartley en el campeonato de pilotos. En la categoría LMGTE PRO, la victoria fue para el Ferrari 488 GTE nº 51 de Pier Guidi y Calado, pasan a liderar la clasificación de pilotos, mientras que el español Miguel Molina también con Ferrari, logró la victoria en la categoría LMGTE AM. En el apartado de constructores, Ferrari ventaja ya en 47 puntos a Porsche, que ahora es segundo.

SIGUENOS EN [FACEBOOK](#)



[TWITTER](#)



[LINKEDIN](#)



O A TRAVÉS DE NUESTRA WEB WWW.SPANISHDRIVINGEXPERIENCE.COM