

Motor

EXPERIENCES

Noviembre 2018



**McLaren Speedtail - BMW Serie 3 - Mercedes Clase B - BMW X7 -
F1 - FE - DTM - WRC- WEC**

Dice el refranero que “no hay mal que 100 años dure, ni cuerpo que lo resista” y es que, sin duda, a los conductores madrileños la gestión de la actual Junta de Gobierno, con la Alcaldesa Manuela Carmena y su Concejal de Medio Ambiente y Movilidad, Inés Sabanés a la cabeza, se nos está haciendo eterno. No cabe duda que como otras grandes ciudades europeas, Madrid necesita tomar medidas para resolver los problemas que genera el tráfico rodado, medidas que obviamente, no serán del agrado de todos. El problema surge cuando una medida crea problemas en lugar de resolverlos, que es lo que ha hecho este Ayuntamiento con su proyecto estrella de su política medioambiental, Madrid Central, aprobado en Junta de Gobierno extraordinaria el pasado 29 de octubre y es que, cada día que pasa, nos damos cuenta de que esta medida se ha creado sin haber previsto sus consecuencias dadas las peculiaridades de Madrid. Tampoco se ha invertido en ofrecer a los madrileños alternativas al uso del coche, como la creación de aparcamientos disuasorios o en reforzar el transporte público. Prueba de ello, es el hecho de que ha sido el propio Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid el que ha avisado de que algunos medios de transporte como el metro, podrían llegar a colapsarse y solicitaba al Ayuntamiento los estudios que se supone ha elaborado para implantar esa medida. La falta de este informe ha provocado que la Comunidad de Madrid haya decidido romper relaciones con el Ayuntamiento y ya no se reunirá más con él mientras no lo reciba. Otra muestra de la improvisación es que tampoco se había pensado en los padres que tienen que llevar a

sus hijos a los colegios ubicados dentro de Madrid Central, por lo que a la plataforma formada por las familias afectadas no le quedó más remedio que movilizarse para buscar una solución. Más ejemplos, se había fijado el 23 de noviembre como su fecha de implantación y pese a que Inés Sabanés había manifestado por activa y por pasiva que su entrada en vigor no se iba a aplazar ni retrasar, finalmente se ha cambiado al 30 de noviembre para que no coincidiese con el “Black Friday”, como si no se supiese con antelación en que fecha iba a caer ese día. Todo esto ha llevado al Grupo Municipal del PP a presentar un recurso contencioso-administrativo contra la nueva Ordenanza de Movilidad que también contempla Madrid Central y a pedir a los tribunales medidas cautelares. Por si todo esto fuese poco, la llegada de las primeras lluvias otoñales ha vuelto a colapsar Madrid, en gran parte, debido a que muchos de sus túneles están total o parcialmente cerrados por filtraciones de agua, algo que ya ocurrió el año pasado y por lo que el Ayuntamiento vuelve a culpar al anterior Grupo de Gobierno por la falta de mantenimiento, ¡como si antes no lloviese en Madrid! Por cierto, según la portavoz de Cs, la ejecución presupuestaria de infraestructuras como puentes y túneles ha sido del 1,7% del total previsto. En definitiva, malos tiempos para los automovilistas.



CONTENIDO

PRODUCTO

- 05** McLaren Speedtail, el primero de su especie
- 06** Chequerd Flag, nueva edición limitada del Jaguar F-Type
- 06** Más potencia y lavado de cara para el Audi R8
- 07** BMW Serie 3 séptima generación, un paso adelante
- 08** Nuevo Clase B, ahora más deportivo y tecnológico
- 09** SEAT León ST CUPRA Black Carbon, deportividad familiar
- 10** BMW X7, el tope de gama de la familia X de BMW
- 11** Volkswagen T-Cross, el hermano pequeño de la familia SUV
- 12** Suzuki Jimmy, cuando el tamaño no importa



TECNOLOGÍA

- 13** Proyecto "Hora 25" de Audi, sin atascos en la ciudad
- 14** Carga solar de Hyundai
- 14** Jaguar hace sonar a su eléctrico



CONTENIDO

LIFESTYLE

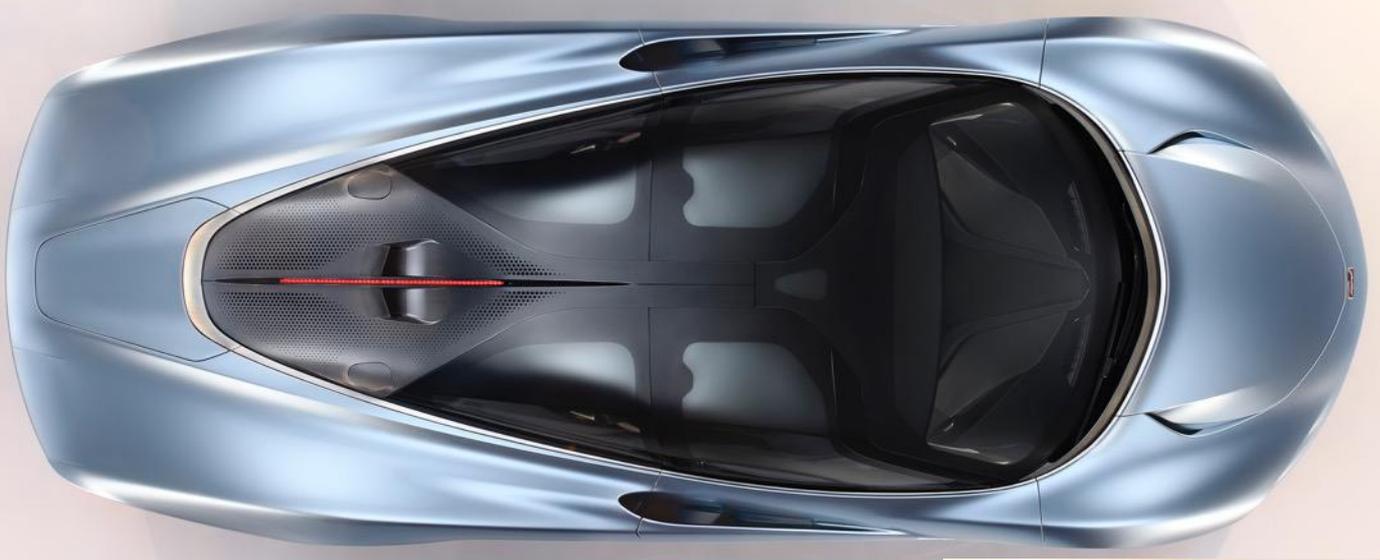
- 15** El Regalo de María, un cuento con fines solidarios
- 16** Tag Heuer Carrera Calibre Heur 01 Aston Martin Special Edition
- 16** Legends, el homenaje de Manu Campa a los Porsche clásicos



DEPORTES

- 17** F1 Gp de Japón; Verstappen, el tercer hombre
- 18** F1 Gp de EE.UU; Iceman deja helado a Hamilton
- 19** F1 GP de México; Verstappen brilla y Hamilton campeón
- 20** FE; arranca la quinta temporada en Valencia
- 21** El apellido Schumacher de nuevo en lo más alto
- 21** W Series, objetivo una mujer en la F1
- 22** Antonio García repite título en el IMSA con suspense incluido
- 22** Carlos Sainz, de nuevo en el Dakar
- 23** DTM; Audi a punto de amargar la fiesta de Mercedes-Benz
- 24** WRC Rally de Gran Bretaña; Ogier, de nuevo en la lucha
- 25** WRC Rally de Cataluña-España; el regreso del maestro
- 26** WEC 6 Horas de Fuji; no el resultado deseado





McLaren Speedtail, el primero de su especie

El McLaren Speedtail es el primer "Hyper-GT" y el primero de los 18 nuevos modelos que se anunciarán en el plan de negocios "Track 25" de McLaren. Se trata de un superdeportivo híbrido del que sólo se fabricarán 106 unidades, que pese a su precio (2 millones de euros), ya están todas vendidas. Se trata del McLaren más potente jamás construido gracias a su motor híbrido gasolina-eléctrico de 1.050 CV, que le permite acelerar de 0-300km/h en 12,8 segundos y alcanzar los 403 Km/h, superando así la velocidad punta récord de los 391km/h del McLaren F1, una velocidad máxima que se alcanza en el Modo "Velocity", que optimiza el tren motriz, activa la aerodinámica y que rebaja 35mm la altura del Speedtail. Además de su potente motor, su eficiente aerodinámica contribuye a mejorar la aceleración y la velocidad máxima, pues cada elemento y cada aspecto del Speedtail han sido diseñados con la misión de reducir la carga aerodinámica y maximizar la velocidad punta. Para empezar, es más estrecho que un McLaren P1, pero más de medio metro más largo (5.137mm). Su forma nos recuerda a la de una gota de agua visto desde arriba, y su perfil esculpido crea el primer contacto más suave del aire con el deflector delantero, mientras que la cola alargada reduce las turbulencias. La elegancia de sus líneas ha sido creada bajo la premisa de "reducir": todos los paneles están realizados en fibra de carbono y esculpidos para reducir la resistencia; las cámaras digitales de visión trasera sustituyen los tradicionales espejos en las puertas para ayudar aún más en el rendimiento

aerodinámico; las cubiertas aerodinámicas en las ruedas delanteras reducen las turbulencias alrededor de los pasos de rueda; y una silueta sin costuras realzada por la reducción de líneas de cierre (incluyendo la cubierta trasera en una sola pieza) que no interrumpe la continuidad visual de la carrocería ni el flujo de aire. Los alerones traseros activos patentados aseguran que la continuidad del diseño no se vea comprometida, manteniendo la resistencia al mínimo. El Speedtail está fabricado sobre una estructura de fibra de carbono McLaren monocasco hecha a medida y se beneficia de una ingeniería ligera que incluye un cuerpo de fibra de carbono, suspensión activa de aluminio, frenos de carbono cerámicos y neumáticos P-ZERO desarrollados a medida con Pirelli, socio tecnológico de McLaren. En su interior, el conductor se sienta en un asiento de fibra de carbono hecho a medida, situado en medio del habitáculo, que cuenta además con otros dos asientos también de fibra de carbono, colocados ligeramente hacia atrás. Al frente del conductor se encuentra un moderno sistema de control, con pantallas de alta definición y pantallas táctiles que recorren el tablero, eliminado así casi todos los botones e interruptores. El parabrisas que, gracias su tecnología electrocrómica, carece de parasoles, se curva hacia arriba para formar parte del techo, una cúpula acristalada que incluye las puertas diédricas. Con sólo pulsar un botón y gracias a la tecnología electrocrómica, tanto la cúpula como la parte superior acristalada de las puertas se vuelven opacas.

“Chequerd Flag”, nueva edición limitada del Jaguar F-Type



Con motivo del 70º aniversario de la presentación del XK 120, Jaguar lanza al mercado la edición limitada “Chequered Flag” del F-Type. Exteriormente se distingue por sus llantas de 20” en Gloss Black con un acabado en “Diamond Turned”, que se complementan perfectamente con el acabado en rojo de las pinzas de los frenos. Además, incluye el “Exterior Black Design Pack”, que se beneficia del trabajo de la división de Special Vehicles Operation en los faldones laterales, creando una apariencia más ancha. Su interior cuenta con el techo en contraste negro (versión Coupé), el lujoso tapizado en piel Windsor junto con los asientos deportivos Performance con

sus reposacabezas integrados, el acabado de la consola central en Dark Brushed Aluminum y un discreto logo con la reconocida bandera a cuadros de las carreras así como una franja en piel roja en la parte superior del volante marcando con ella las 12 en punto. Está disponible con los motores de gasolina Ingenium de 2.0 litros de cuatro cilindros de 300CV y 400Nm o con los V6 de gasolina sobrealimentados de 3.0 litros de 340 CV y 450Nm ó 380 CV y 460Nm, todos con un cambio Quickshift de ocho velocidades y tracción trasera salvo la versión más potente, disponible también con el sistema de cuatro ruedas motrices de Jaguar con el sistema Intelligent Driveline Dynamics.



Más potencia y lavado de cara para el Audi R8



Tras la presentación del R8 LMS GT3 en el Salón del Automóvil de París, Audi ha renovado el R8 con un diseño más deportivo y motores más potentes en sus dos versiones (Coupé y Spyder), cuya comercialización comenzará a principios de 2019. Estéticamente, la parrilla delantera Singleframe muestra una línea aún más ancha y plana. Unas marcadas barras dividen las amplias entradas de aire y las finas ranuras del capó son reminiscencias de uno de los iconos de la marca, el Audi Ur-quattro. El nuevo spoiler delantero es ahora más ancho, al igual que la rejilla de ventilación de la parte posterior y el difusor ha sido orientado hacia arriba. Todas estas modificaciones subrayan la imagen deportiva del Audi

R8. En el vano motor, el filtro de aire va situado bajo una nueva tapa de tres elementos, disponible en material plástico o bien de fibra de carbono. Además, dependiendo del motor, se podrá elegir entre tres paquetes exteriores. El nuevo Audi R8 está equipado de serie con llantas de 19” (opcionales unas ultraligeras de 20” con diseño de cinco radios en V) y los discos de freno de serie de acero se pueden sustituir por otros discos carbocerámicos. Además, se ha mejorado la suspensión para mejorar la estabilidad y se ha ajustado la dirección. El nuevo R8 mantiene el V10 atmosférico 5.2 y estará disponible en dos niveles de potencia: R8 V10 quattro (570 CV) y el R8 V10 Performance quattro (620 CV).





BMW Serie 3 séptima generación, un paso adelante

La próxima primavera llegará al mercado la séptima generación del BMW Serie 3 en su versión berlina, el modelo de mayor éxito comercial de BMW. Para empezar, esta nueva generación es 85 mm más larga (4.709 mm), 16 mm más ancho (1.827 mm) y 1 mm más alto (1.442 mm). Su distancia entre ejes es 41 mm mayor (2.851 mm), mientras que sus vías son 43 mm más anchas delante y 21 mm detrás. Todo ello se traduce en un habitáculo más espacioso con un maletero de 480 L y sobre todo, en un mayor aplomo y agilidad. También estrena un nuevo diseño más moderno y deportivo, en el que gran la parrilla con los riñones de BMW, los protuberantes faros full LED de serie (opcionalmente LED con BMW Laserlight) y los faros opcionales de niebla como los Air Curtains integrados en las tomas de aire exteriores, son los elementos dominantes en la parte frontal del coche. Lateralmente, la curva Hofmeister en el borde posterior de las ventanillas laterales ahora está integrado en el pilar C, mientras que en la parte trasera, destacan las líneas horizontales, la doble salida de escape y los pilotos LED, elegantemente oscurecidos. En su interior, disponible en cuatro acabados (Básico, Sport, Luxury y M Sport), el diseño integrado de los paneles de puertas y salpicadero, junto a la alta consola central, crean una sensación conjunta de espacio y aire deportivo. Estrena un nuevo volante deportivo, así como un nuevo conjunto de pantallas del Control Display y de la instrumentación, mientras que en la consola central se encuentra el cambio o selector de marcha de nuevo diseño, el botón de encendido, el iDrive Controller, los botones de la unidad Driving Experience Control y el freno electromecánico de estacionamiento. Su comportamiento dinámico es ahora notablemente más ágil gracias a un nuevo chasis mejorado que le dota de mayor rigidez, unos nuevos amortiguadores con función de desplazamiento, una estructura y apoyos de suspensión más rígidos (suspensión adaptativa M con amortiguadores con control electrónico opcional), una reducción de 55 Kg en su peso, un centro de gravedad más bajo, una distribución de

peso del 50:50 entre ejes y a sus vías más anchas. En materia de ayudas a la conducción ofrece una gama aún más amplia de sistemas disponibles de serie y opcionalmente que, además de mejorar aspectos específicos del confort y la seguridad, sientan las bases para la conducción autónoma, como la alerta de colisión y peatones con función de frenado en ciudad, control de crucero activo con función stop&go, asistente de mantenimiento de carril con protección de colisión lateral, sistemas de advertencia de tráfico cruzado y cruces, control de carril y dirección, ayuda de esquivar, la última generación del head-up display de BMW, cámara de visión trasera con sensores o el aparcamiento automático. Opcionalmente está disponible el Live Cockpit Professional una instrumentación digital con una pantalla de 12,3" y un Control Display de 10,25". En materia de infoentretenimiento, debuta el BMW Intelligent Personal Assistant, que responde cuando el usuario dice "Hola BMW" o el BMW Digital Key. Para su lanzamiento estará disponible en las versiones de gasolina 320i de 184 CV y 330i de 258 CV y en las versiones diesel 318d de 150 CV, 320d y 320 d xDrive de 190 CV y el 330d de 265 CV con caja cambios de ocho velocidades Steptronic o manual de 6 velocidades según modelo. En verano estará disponible la versión más potente, el BMW M340i de 340 CV con tracción integral inteligente xDrive y diferencial deportivo M.





Nuevo Clase B, ahora más deportivo y tecnológico

Estas Navidades saldrá a la venta la tercera generación del Mercedes Clase B con una nueva estética, nuevos motores, un interior más amplio y digital y con más tecnología. Exteriormente, el nuevo Clase B, que tiene una batalla de 2,729 mm, cuenta con un aspecto más deportivo, gracias a unos voladizos cortos, a su línea del techo ligeramente más baja, a sus llantas más grandes, al voluminoso spoiler del techo o a los faros LED High Performance, (MULTIBEAM LED opcionales). Además, algunos elementos de la parte trasera como las luces traseras divididas, los reflectores desplazados hacia abajo e integrados en el parachoques trasero y la sección inferior de éste en color de contraste negro, con efecto difusor y un listón cromado, acentúan su anchura. Unas modificaciones que además han servido reducir su coeficiente cx. Su interior toma rasgos de su hermano menor, el Clase A, pero con personalidad propia. Así, en lugar de tener un tablero de instrumentos dividido en dos cuerpos básicos horizontales, en el Clase B este elemento es de un solo volumen. Delante del conductor hay disponible tres versiones de pantallas: dos pantallas de 7"; una pantalla de 7" y otra de 10,25" y en la versión widescreen, dos pantallas de 10,25" y opcionalmente, está disponible el Head-up-Display. Del Clase A, hereda el sistema multimedia MBUX y está ya preparado para el servicio de vehículo compartido entre particulares mediante la Mercedes me App Car Sharing. Sus ocupantes podrán disfrutar de opciones hasta ahora reservados a vehículos de segmentos superiores, como los asientos climatizados y los asientos multicontorno con

función de masaje ENERGIZING. Por último, el maletero no ha variado esencialmente en comparación con el antecesor, pero se ha optimizado para permitir un uso más efectivo con una superficie de carga plana gracias al piso variable, que con los asientos abatidos (40:20:40), dispone de un volumen máximo de 1.540 litros y en España, vendrá de serie con el portón trasero EASY-PACK, (opcionalmente se puede equipar con el HANDS-FREE ACCESS). En el apartado mecánico, estará disponible en cinco versiones: dos de gasolina (B 180 de 136 CV y B 200 de 163 CV) y tres diesel (B 180 d de 116 CV, B 200 d de 150 CV y, el B 220 d de 190 CV) disponibles con cambio de doble embrague 7G-DCT u 8G-DCT según versión. Más adelante les seguirán otros motores, así como modelos con tracción integral 4MATIC. En materia de ayudas a la conducción, por primera vez, el Clase B puede circular de forma semiautónoma en determinadas situaciones. Para ello explora el tráfico en su entorno hasta una distancia de 500 m utilizando sistemas mejorados de cámaras y radares, así como datos cartográficos e informaciones sobre el tráfico para prestar asistencia al conductor. Gracias a estos datos, el asistente activo de distancia DISTRONIC que forma parte del paquete de asistencia a la conducción puede ayudar al conductor en numerosas situaciones y adaptar confortablemente la velocidad del vehículo en función del trazado de la ruta prevista. A ello se añaden el asistente activo de parada de emergencia y un asistente activo para cambio de carril de funcionamiento intuitivo o un asistente de frenado activo.

SEAT León ST CUPRA Black Carbon, deportividad familiar

El nuevo León ST CUPRA Black Carbon es una versión limitada a 100 unidades para el mercado español del SEAT León ST CUPRA. Por lo tanto, está equipado con el motor 2.0 TSI de 300 CV, tracción total 4Drive y cambio automático DSG de seis velocidades. Como su nombre indica, su carrocería está pintada en el color “Negro Midnight” metalizado y cuenta con varios embellecedores y elementos en fibra de carbono. De serie, incluye dos kits que, además de aportar cambios estéticos, mejoran su prestaciones así como su aerodinámica. El primero de ellos, el “Aero Pack”, incorpora un difusor delantero en fibra de carbono, faldones laterales con detalle en fibra de carbono, difusor trasero en fibra de carbono y cuatro salidas de escape con mayor sonoridad “CUPRA Sound”). El segundo llamado “Performance Pack”, cuenta con llantas de aleación CUPRA R de 19” Silver Machined, neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2 con tecnología ‘Track Longevity 2.0’,

para conseguir una mayor resistencia del hombro exterior y unos frenos de disco sobredimensionados con pinzas de freno Brembo en color rojo. Además de los elementos incluidos en los kits exclusivos para esta versión ‘Black Carbon’, el equipamiento de serie eleva el modelo a un nivel muy superior. Destacan los asientos de tipo bucket, cuadro de instrumentos digital, techo eléctrico panorámico, sistema de navegación, sistema de conectividad Full Link, cámara de visión trasera y la última tecnología en materia de ayudas a la conducción, como por ejemplo el asistente de atascos (Traffic Jam Assist), el de cambio involuntario del carril, Front Assist, control de crucero adaptativo ACC, o el asistente de luces largas entre otros. Con un peso de 1.545 Kg, esta versión deportiva, es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 250 km/h y de acelerar de 0 a 100 km en tan sólo 4,9 segundos, todo con consumo de 7,2 litros cada 100 Km.





BMW X7, el tope de gama de la familia X de BMW

La ofensiva del Grupo BMW en el segmento de los SUV de lujo se ha materializado con el nuevo BMW X7, que saldrá a la venta en marzo del año que viene. Se trata del modelo más grande de la familia X (5.151 mm de largo, 2.000 mm de ancho, 1.805 mm de alto y una distancia entre ejes de 3.105 mm), por lo que de serie vendrá con una tercera fila de asientos (opcionalmente, la fila central se puede elegir con dos asientos individuales de confort) que contará con reposabrazos, soporte para bebidas y puertos USB. Esta tercera fila de asientos deja al maletero un volumen de carga que va desde los 326 L hasta los de 2.120 L con los respaldos abatidos. Sus ocupantes además de un generoso espacio, podrán disfrutar de climatizador automático de cuatro zonas, luz ambiental, techo panorámico de cristal con tres secciones y asientos tapizados en cuero Vernasca y con ajustes eléctricos, todo ello, de serie, al igual que el BMW Live Cockpit Professional con el BMW Operating System 7.0, que incluye el Control Display y una instrumentación totalmente digital con dos pantallas de 12,3", todo ello, de manejo intuitivo a través de la pantalla táctil, el iDrive Controller, los botones en el volante, el control por voz o mediante el control por gestos y, para ayudar al conductor está además el BMW Intelligent Personal Assistant. La gama de motorizaciones disponibles en su lanzamiento incluye un motor seis cilindros en línea de gasolina para el BMW X7 xDrive40i de 340 CV y dos versiones diesel también de seis cilindros en línea; el BMW X7 xDrive30d de 265 CV y el BMW X7 M50d de 400 CV, todos ellos, con la versión más moderna de la transmisión Steptronic de ocho velocidades, con un escalonamiento de marchas más amplio y una nueva

electrónica de control, así como con la última generación de sistema inteligente de tracción a las cuatro ruedas BMW xDrive, que ahora varía el reparto del par entre las ruedas delanteras y traseras con mayor precisión, así como con suspensión neumática en los dos ejes con nivelación automática, también de serie. Cuando el BMW X deje las carreteras, el conductor podrá aumentar 40 mm la altura del coche en dos fases y opcionalmente, lo puede equipar con el paquete xOff-Road, que incluye los modos de conducción xSnow, xSand, xGravel y xRocks. Como es de suponer, el BMW X7 cuenta con una amplia gama de ayudas a la conducción que procesan las imágenes tomadas por la cámara junto con los datos recogidos por los sensores radar. Así, el BMW X7 equipa de serie el control de crucero con función de frenado, así como el aviso de colisión con detección de peatones con función de frenado en ciudad, que ahora también avisa al conductor si detecta a un ciclista, control de crucero activo con función Stop & Go y, el sistema de reconocimiento de señales de tráfico. También de serie viene equipado con el control de distancia en aparcamiento PDC, que incluye sensores frontales y traseros, el asistente en aparcamiento o el asistente de marcha atrás, el BMW Digital Key o llave digital para abrir o cerrar el coche con un smartphone Samsung con capacidad NFC, a través de la aplicación BMW Connected y la función de actualización remota Remote Software Upgrade. Opcionalmente, se puede equipar con el Driving Assistant Professional, que incluye el asistente en el cambio de carril con asistente para atascos, asistente para la permanencia en el carril con protección activa contra colisiones laterales, la alerta de tráfico cruzado y la alerta de colisión trasera.



Volkswagen T-Cross, el hermano pequeño de la familia SUV

Como parte de la ofensiva SUV de Volkswagen, que comenzó en el 2016 con el Tiguan, Volkswagen lanza al mercado el nuevo T-Roc, el modelo más pequeño de la familia SUV por detrás del T-Cross y, que al igual que el Polo, se fabricará en la fábrica española de Volkswagen en Navarra. Construido sobre la plataforma modular transversal (MQB), que permite que el eje motriz delantero esté situado en una posición muy adelantada, el T-Roc mide sólo 4,11m de largo (sólo 54mm más que el Polo) y 1,56m de alto (112mm más que el Polo) y con una distancia entre ejes de 2,56m. En su interior caben cinco ocupantes y para dotarle de una mayor versatilidad, el asiento trasero desplazable se puede ajustar 14 cm, permitiendo más espacio para las piernas de los pasajeros o más espacio para equipaje. De esta manera, la capacidad del maletero puede variar entre 385 y 455 litros, con un máximo de 1.281 litros con los asientos traseros abatidos. Para su lanzamiento estará disponible en tres motorizaciones: dos de gasolina (un motor 1.0 TSI de tres cilindros de 95 CV o de 115 CV) y uno diésel (1.6 TDI de cuatro cilindros de 95 CV). En función del motor, la tracción delantera se transmite mediante una caja de cambios manual de 5 ó 6 velocidades o con un cambio de doble embrague DSG de 7 marchas. El equipamiento de serie para el nuevo T-Cross incluye numerosos sistemas de asistencia al conductor propios de categorías superiores, como el sistema de monitorización del entorno Front Assist con detección de Peatones y Sistema de Frenada de Emergencia en Ciudad, el asistente de arranque en pendiente, la detección de fatiga y el control de crucero adaptativo ACC (a partir del acabado Advance). Opcionalmente, también está disponible el asistente de mantenimiento de carril Lane Assist, el sistema de protección

proactiva de ocupantes, el asistente de cambio de carril Blind Spot Detection con el Rear Traffic Alert integrado, el control de crucero adaptativo y el Park Assist. El T-Roc podrá además personalizarse y completarse mediante equipamientos opcionales y varios paquetes. En materia de infoentretenimiento, cuenta con cuatro conexiones USB cargador inalámbrico para móviles y una pantalla de 8", radio Composition Media y App Connect.



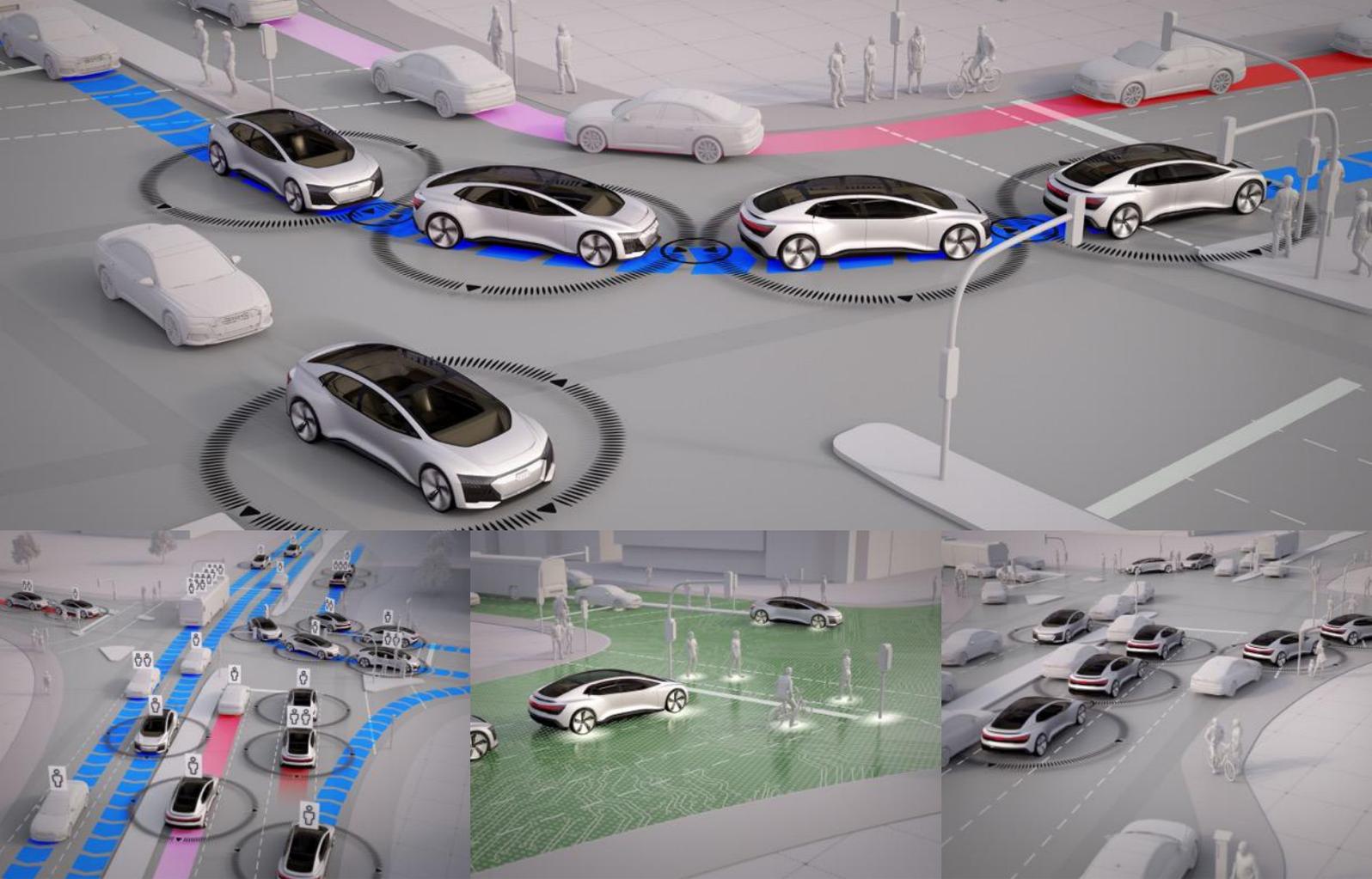
Con casi 50 años de historia a sus espaldas, el Suzuki Jimmy estrena su 4ª generación, personificando completamente el espíritu de sus predecesores y su concepto de ser un 4x4 pequeño y ligero. Exteriormente, conserva varios elementos característicos de sus predecesores. En él, prima la funcionalidad off-road con su sólida carrocería de sólo 3,65 m de longitud de formas cuadradas con capacidad para cuatro pasajeros. Ahora, su pilar A está más elevado, lo que sumado a su capó plano, mejora la visibilidad delantera mientras que su línea de cintura más baja, aumenta la visibilidad lateral. Además, su parrilla delantera es negra y de líneas sencillas y sus llantas de 15" oscuras acentúan su potente exterior. Su sencillo y práctico interior negro es resistente a su utilización off-road, por lo que el panel de instrumentos y todas las áreas circundantes tienen un acabado resistente a los arañazos y a las manchas, mientras que la parte trasera de los asientos y el suelo del maletero están forrados con un material plástico para que sea más fácil de limpiar. Esta

equipado con nuevo motor de 1.5 litros de 102 CV que es más compacto y un 15% más ligero que el anterior 1.3 y se puede equipar con un cambio manual de 5 velocidades o con uno automático de 4 velocidades. Obviamente, cuenta con tracción 4WD en los modos 2H, 4H y 4L gracias a una palanca conectada directamente a la caja transfer, además, cuando dos ruedas situadas diagonalmente pierden tracción, el control de tracción SLD las frena automáticamente para redistribuir el par al otro lado y recuperar así la tracción. Equipa suspensión de eje rígido en ambos ejes y tiene un ángulo de ataque de 37°, un ángulo central de 28° y un ángulo de salida de 49°. En materia de sistemas de ayudas a la conducción, el nuevo Jimmy incorpora el Suzuki Safety Support con la alerta de colisión frontal con freno autónomo de emergencia y detección de peatones, el sistema de reconocimiento de señales de tráfico, la alerta por cambio involuntario de carril y el asistente de luces de largo alcance.



Suzuki Jimmy, cuando el tamaño no importa





Proyecto “Hora 25” de Audi, sin atascos en la ciudad del futuro

Además de por ser la ciudad donde está la sede de Audi, la características de Ingolstadt (140.000 habitantes y un tráfico basado en el automóvil y en el autobús, sin metro ni tranvías), la convierten en la ciudad ideal para ser un “laboratorio” en el que estudiar la circulación en las calles, como es el caso del proyecto de investigación “Hora 25 – Tráfico” llevado cabo por Audi en colaboración con los expertos en tráfico del Instituto Tecnológico de Karlsruhe (KIT) y la consultora de Múnich MobilityPartners. Partiendo de la base de que hoy en día, de media, los conductores emplean unos 50 minutos al volante cada día, esta investigación ha simulado la movilidad del futuro en Ingolstadt. Para ello, Audi ha estado investigando desde el año pasado cómo los coches autónomos cambiarán la vida cotidiana y las conclusiones a las que ha llegado son muy contundentes: la conducción autónoma y la movilidad compartida permitirían reducir considerablemente este tiempo, incluso en el caso de que hubiese un 10 por ciento más de personas desplazándose, de tal manera que si en Ingolstadt circularan exclusivamente coches autónomos, la duración de los trayectos se reduciría en un 25 por ciento. Pero ¿cuántos coches autónomos serían necesarios hoy en día para que el tráfico fuera apreciablemente mejor?, según este estudio, se necesitaría al menos un 40 por ciento. Así, a

largo plazo, una flota de coches autónomos ayudará a resolver los problemas del tráfico en las ciudades. Estos beneficios serán aún más palpables cuando esté combinada con un control inteligente del tráfico y una mayor tasa de ocupación, mediante un aumento en la media del número de personas por coche. Si esta cifra aumentase ligeramente de 1,1 a 1,3 personas debido a que un mayor número de usuarios decidiese compartir coche, no habría más congestiones durante las horas punta. En una red de tráfico completamente automatizada, más personas (un 12% más) se podrán transportar en menos tiempo (un 33% menos) en los desplazamientos cotidianos. Los vehículos conectados, autónomos y compartidos también proporcionarán a las ciudades nuevas oportunidades para utilizar y redistribuir el espacio, con objeto de mejorar la calidad de vida urbana. Por ejemplo, el estudio ha determinado que, con la incorporación de vehículos completamente autónomos, se podrían adaptar las vías de cuatro carriles por sentido para que tuvieran solamente uno, y emplear ese nuevo espacio para peatones o bicicletas en lugar de vehículos. Este estudio tiene en cuenta que, con un mayor número de coches autónomos, tendrían acceso a la movilidad más personas mayores sin carné de conducir y niños, además de que taxis robotizados podrían llevar a cabo el transporte público local.

Carga solar de Hyundai



electrones en las celdas de silicio que generan la electricidad solar. La electricidad de este proceso es transformada al voltaje estándar por el controlador, se almacena en la batería o se utiliza para disminuir las cargas del generador de corriente alterna (CA). Hyundai Motor Group no sólo ha tenido en cuenta la eficiencia sino también el diseño a la hora de desarrollar el sistema de carga solar. Hyundai Motor Group lanzará la primera generación de esta tecnología en sus vehículos después de 2019 para ayudar a cumplir los objetivos de las regulaciones globales y mejorar la eficiencia del combustible del vehículo.

Hyundai Motor y Kia Motors han anunciado sus planes para introducir la tecnología de carga solar en algunos de los vehículos de Hyundai Motor Group. Los paneles solares generadores de electricidad se incorporarán al techo o al capó de los vehículos y serán compatibles con los vehículos de combustión interna, híbrida y eléctrica proporcionando carga eléctrica adicional, aumentando la eficiencia, su autonomía y reduciendo las emisiones de CO₂. El sistema de carga solar se compone de un panel solar, un controlador y una batería. La electricidad se produce cuando los fotones de la luz solar tocan la superficie del panel solar, creando, así, los pares de



Jaguar hace sonar a su eléctrico



legislación europea, la más estricta de todo el mundo. Como parte de los ensayos llevados a cabo por Jaguar, el sonido ha sido probado por miembros de la asociación Guide Dogs for the Blind (Perros Guía para personas con discapacidad visual). Se trata de un sonido que es audible y discreto, y que no se escucha desde dentro del vehículo, un sonido que aumenta en tono y volumen según se acelera, mientras que cuando se circula marcha atrás, se acompaña de un tono adicional que indica el cambio de dirección. El sonido se emite desde un altavoz situado detrás de la parrilla delantera, pudiéndose escuchar en cualquier dirección y no se puede desconectar.

No cabe duda de que uno de los principales riesgos a los que se va a tener que enfrentar el peatón (y especialmente los más vulnerables como son los invidentes) ante la llegada de los coches eléctricos, es su silencio en comparación con un coche de combustión. Por este motivo, los ingenieros de Jaguar ha diseñado el Sistema Audible Vehicle Alert System (AVAS) para el i-Pace, su primer vehículo eléctrico, que cumple holgadamente con la futura legislación mundial que se aplicará a todos los vehículos eléctricos a partir de julio 2019. Los ingenieros de Jaguar han desarrollado un sonido que se puede escuchar a velocidades de hasta 20 km/h sobrepasando los 56dB(A), mínimos requeridos por la



El Regalo de María, un cuento con fines solidarios

Isabel de Villota

Dibujario



María de Villota estaba a punto de presentar su libro "La vida es un regalo" cuando aquel fatídico 11 de octubre de 2013 nos dejó para siempre. Una semana antes, regaló un ejemplar a sus seres más queridos, entre ellos, su hermana Isabel a quien además, le regaló un libro en blanco para que ella también escribiese un libro. Cinco años después, Isabel ha hecho realidad lo que le dijo su hermana y ha presentado "El regalo de María", un cuento para niños que narra la vida de su hermana y que ha escrito con un triple objetivo. El primero de ellos tiene fin benéfico: "un cuento, un tratamiento" y es que, cada cuento que se venda (10€) servirá para que la Fundación Ana Carolina Diez Mahou, fundación de la que María de Villota era embajadora y con la que colaboró tras su accidente y que trabaja para mejorar la calidad de vida los niños con enfermedades neuromusculares, mediante tratamientos de fisioterapia. Su autora dice sin embargo que es al revés, es decir, que por un la compra de un tratamiento, te regalan un libro. El segundo es promover la figura de María y los valores en el deporte, pues sin duda, María fue el ejemplo perfecto de como con el deporte se puede superar todo, no en vano y gracias a él, había encontrado sentido a la vida, por lo que egoístamente y pensando en su hija Isabel, no quería que se perdiese quién fue su tía María. El tercer objetivo era cumplir con la promesa que le hizo a su hermana de escribir un libro al igual que hizo ella. Las ilustraciones de "El regalo de María" han sido gracias al equipo de Dibujario, cuyo director Creativo, Fernando de Pablo, coincidió con María en una conferencia en la que le pidieron que ilustrase su vida y mensaje, por lo que Isabel no se lo pensó a la hora de ver quien podría poner vida a su cuento. Para ello, el equipo de diseño pensó en un dibujo muy sencillo, con unos

colores que podían haber salido de un estuche de cualquier niño, eliminado todo lo superficial, quedándose con lo mas concreto del texto. De todas las ilustraciones, Fernando destaca tres: el primero, el que nos muestra una parte íntima de la vida de María en la que se muestra como podía ser el cuarto de esa María de niña, rodeada de su vocación temprana por la carreras. El segundo es una bandera a cuadros, una bandera que supone el final de una carrera, pero que en acaso de María, es una bandera de continuación, en la que los cuadrados se convierten en la estrella de María. La tercera imagen, quizá la más sencilla, es la de la portada, una foto con un fondo blanco y con una imagen de María que nos viene a todos a la cabeza y con la estrella en la "i" de María de acento. El libro ya está a la venta, tanto en Amazon como en su versión ebook, así como en los distintos eventos de la Fundación.



Tag Heuer Carrera Calibre Heuer 01 Aston Martin Special Edition



Tag Heuer acaba de presentar el TAG Heuer Carrera Calibre Heuer 01 Aston Martin Special Edition, el segundo modelo fruto de la colaboración entre Aston Martin y Tag Heuer que comenzó a principios de este año. Inspirado en las formas geométricas de los Aston Martin, el nuevo reloj es fiel a los colores, formas, estampados y materiales de los Aston Martin, reflejando el espíritu automovilístico de esta asociación. La robusta caja de acero de 45 mm cuenta con un bisel taquímetro de cerámica negra con grabado de Aston Martin y presenta líneas en el lateral para evocar la velocidad, la pista

de carreras y los pistones. El famoso movimiento de la manufatura es visible en la esfera, esqueletizada con un diseño hexagonal que evoca los detalles del nuevo Vantage. Además, otra exclusiva característica de este reloj son las asas de acero talladas, inspiradas en las icónicas líneas de la hermosa carrocería de Aston Martin. Es un reloj con presencia y el perfecto reflejo de la experiencia y del dominio técnico derivados de la asociación entre las dos marcas, que ya está a la venta en las *boutiques* de TAG Heuer y la web, a un precio de 5.900€.



Legends, el homenaje de Manu Campa a los Porsche clásicos



Tras 5 meses de trabajo en su estudio de El Pardo y fiel a su idea de hacer al menos una exposición anual ya sea en España o en el extranjero, del 27 de septiembre al 20 de octubre Manu Campa expuso en la Becurious Gallery de Madrid "Legends", su particular homenaje a las leyendas de Porsche con 13 cuadros de míticos modelos 904, 906, 908, RSR de los '80 iconos del automovilismo para él. La exposición fue todo un éxito, pues salvo dos cuadros (que se acabaron vendiendo a un coleccionista de Hong Kong una vez finalizada), todo los cuadros se vendieron durante la exposición, incluido uno muy especial, pues lo recaudado por él se destinó integralmente a

la Fundación Khanimambo, una fundación que apoya a niños en Mozambique y con la que Manu Campa quiso colaborar. Además de los cuadros, también tuvimos la oportunidad de conocer una nueva faceta suya: la escultura, algo que llevaba tiempo intentando hacer y que gracias a un artista inglés que hace unas esculturas en resina, aprovechó para rendir un homenaje al Porsche 904 decorando 5 piezas únicas. Su próximo objetivo es cruzar el "charco" y cerrar una exposición en Monterey (California/EE.UU), una exposición que coincidiría con la Monterey Car Week y por supuesto, con el Concurso de Elegancia de Pebble Beach.





F1 Gp de Japón; Verstappen, el tercer hombre

Japón ha puesto de manifiesto que tras el parón del verano, Ferrari sigue sin levantar cabeza y lo que es peor, se ve impotente ante las mejoras introducidas por Mercedes al W09, que han permitido a sus pilotos dominar a placer los últimos cuatro Grandes Premios. Por si todo esto no fuera suficiente, a la crisis de Ferrari se ha sumado Verstappen, que en Japón jugó a los bolos con los Ferrari haciendo méritos para fichar por Mercedes. El sábado, Ferrari se hizo el “harakiri” al sacar al inicio de la Q3 a sus dos coches con neumáticos intermedios pensando que las condiciones de la pista iban a empeorar, mientras que el resto, que optó por salir con los súperblandos, pudo hacer una buena vuelta. Ferrari se dio cuenta del error y en el segundo intento cambió de neumáticos, pero fue tarde, pues no sólo comenzó a llover, sino que además, Vettel cometió un error y terminó 9º, mientras que Hamilton lograba su 80º pole. La sorpresa la pusieron los Toro Rosso que en casa de Honda estrenaban un nuevo mapa motor que por primer vez le permitió pasar a la Q3 y acabar 6º y 7º. La cruz, una vez más los McLaren, que no ser por el accidente de Ericsson, hubiesen sido los últimos en la parrilla. Visto la superioridad de los Mercedes, Vettel sólo podía aspirar al tercer puesto, para lo cual, no le quedaba más remedio que remontar, como así hizo. En la primera vuelta y tras una salida limpia, el alemán era cuarto, detrás de Verstappen que había sido sancionado con 5 segundos por no dejar espacio a Raikkonen y dañar al Ferrari, después de que se pasase de frenada en la chicane. En la 8ª vuelta, nada más retirarse el Safety Car que salió para poder limpiar la pista de restos de fibra de carbono por el toque entre Magnussen y Leclerc, vino el segundo incidente del holandés con un Ferrari. Vettel que no quería perder tiempo detrás del holandés, intentó adelantarlo en la curva 12

(spoon) aprovechando que el holandés le había dejado a puerta abierta, pero a última hora, Verstappen se la cerró y se tocaron, siendo Vettel el más perjudicado pues bajó hasta el 19º puesto, mientras que el de Red Bull mantuvo la tercera posición. Por delante, la carrera fue muy tranquila para Mercedes y esta vez no necesitaron dar ordenes de equipo para que Hamilton lograra su 4ª victoria consecutiva, con 12 segundos de ventaja sobre Bottas, que en la parte final de la carrera se vio presionado por Verstappen, que pese a todos los incidentes y la única sanción que recibió (los Comisarios entendieron que su maniobra con Vettel no era sancionable), acabó tercero. Ricciardo una vez más remontaba y tras salir 15º, acabó cuarto, por delante de los Ferrari de Raikkonen y de Vettel, que tras una gran remontada acabó 6º y se consoló logrando la vuelta rápida de la carrera en la última vuelta. Perez fue séptimo, Grosjean octavo, Ocon noveno y Sainz en una gran carrera, salvó los muebles de Renault y acabó décimo, logrando los primeros puntos para Renault en Suzuka desde 2011. Por su parte, Alonso se las tuvo con varios pilotos en la chicane, con Stroll, lo que le costó una sanción de 5 segundos, a pesar de lo cual, acabó 14º. Con 331 puntos y con una ventaja ya de 67 puntos sobre Vettel, Hamilton podría proclamarse campeón del Mundo por quinta vez en EE.UU si logra 8 puntos más que Vettel. Bottas con 207 puntos se afianza en la tercera posición y aventaja en 11 puntos a Raikkonen. En cuanto a los pilotos españoles, Alonso sigue bajando puestos y ahora es décimo con 50 puntos, mientras que Sainz sigue decimosegundo con 39 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes, con 538 puntos, aventaja a Ferrari en 78 puntos, Red Bull es tercero con 319 puntos y Renault con 92 puntos, mantiene el cuarto puesto en su lucha con Haas, que tiene 84 puntos.



F1 Gp de EE.UU; Iceman deja helado a Hamilton

Todo estaba a favor para que Hamilton lograra su quinto título en EE.UU: cuatro victorias consecutivas en las que, además, Mercedes dominó de manera aplastante y, sobre todo, por la sanción de tres puestos en parrilla que recibió Vettel por no respetar la bandera roja en los libres 1. Pero no fue así, Ferrari recuperó su velocidad gracias a que optó por retirar las mejoras introducidas desde Singapur, esta vez su estrategia funcionó, Raikkonen brilló y Vettel, pese a un nuevo error, pudo con Bottas. También influyó que, ante una posible reclamación de Ferrari, Mercedes volvió a sufrir con sus neumáticos traseros al tener que tapar los orificios de las llantas que estrenaron en Singapur, orificios que ayudan a evacuar el calor de los neumáticos, pero que según Ferrari podría ser un elemento que influye en el rendimiento aerodinámico del coche. Ya el sábado se vio que Ferrari se lo iba a poner difícil a Hamilton, que si bien lograba la pole, lo hacía por la mínima (0.061) sobre Vettel, que con la sanción saldría 5º, dejando a Raikkonen 2º con el compuesto ultrablando y con la clara misión de adelantar a Hamilton en la salida y taponarle, como así fue. En la salida, Raikkonen cumplió con lo establecido y adelantó a Hamilton, mientras que Vettel se tocaba con Ricciardo en la lucha por el 4º puesto, haciendo un trompo que le hizo caer hasta la 14ª posición. El abandono de Ricciardo en la 9ª vuelta cuando era cuarto, no sólo dejaba a Verstappen 4º después de haber salido 18º por haber dañado la suspensión en la Q1 y por haber cambiado la caja de cambios, sino que además, fue un momento crucial en el desarrollo de la carrera, pues motivó un periodo de Virtual Safety Car, durante el cual, Hamilton entró en boxes para montar el neumático medio, dejando claro que iba a ir a dos paradas. Con neumáticos nuevos, salió 3º detrás de Bottas, quien no puso problemas al británico para que le adelantase y poco a poco se fue acercando a Raikkonen, pero a diferencia de lo ocurrido en Italia, en esta ocasión, Raikkonen supo tapar los huecos a Hamilton, que desesperado, lo intentaba en cada curva, hasta que finalmente el finlandés paró en la 21ª vuelta,

habiendo contribuido a desgastar los neumáticos de Hamilton, mientras que Verstappen hacía un undercut a Bottas y se colocaba tercero. La ventaja de casi 18 segundos de Hamilton poco a poco se fue reduciendo en parte, debido al blistering que estaba sufriendo, hasta que en la 37ª vuelta y con apenas 8 segundos de ventaja, paró por segunda vez, perdiendo la segunda posición con Verstappen. La tercera posición no le valía para ser campeón, así que el británico fue al ataque, recortando la ventaja de Verstappen y de Raikkonen y a falta de dos vueltas para el final llegó a ponerse en paralelo con el Red Bull y durante unos breves segundos llegó a ser campeón, pero el británico acabaría yéndose en una curva y decía adiós a sus opciones de acabar segundo y por tanto, Campeón. Raikkonen, en el 11º aniversario de su título, lograba su primera victoria desde el GP de Australia de 2013 (Lotus), la 21ª de su carrera, Verstappen era segundo y Hamilton tercero, los tres separados por sólo 3,5 segundos. Vettel adelantaba a Bottas a falta de una vuelta y acababa 4º y Bottas 5º. Hulkenberg y Sainz, 6º y 7º, lograban el mejor resultado para Renault, pese a que Sainz fue injustamente sancionado con 5 segundos por sobrepasar los límites de la pista en la primera curva y la exclusión de Ocon y de Magnussen una vez acabada la carrera, dejaron a Pérez 8º, a Hartley 9º y a Ericsson 10º. En cuanto a Alonso, tuvo que abandonar en la 1ª vuelta después de que Stroll se lo llevase por delante en la primera curva. Con 70 puntos de ventaja sobre Vettel, en México, Hamilton (346 puntos) lo tendrá más fácil para ser campeón, pues le bastaría un 7º puesto. Por su parte, con su victoria, Raikkonen recupera la tercera posición con 221 puntos, frente a los 217 de Bottas. Los españoles mantienen sus posiciones y Alonso, con 50 puntos es décimo y Sainz es 12º con 45 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes, con 563 puntos, aventaja a Ferrari en 66 puntos, Red Bull es tercero con 337 puntos y Renault con 106 puntos, mantiene el cuarto puesto. en su lucha con Haas, que no puntuó tras la posterior descalificación de Grosjean.



GP de México; Verstappen brilla y Hamilton campeón

Se acabó la incertidumbre, Hamilton ya es pentacampeón del Mundo de F1 igualando así a Fangio en títulos. Pese a ello, Hamilton lo logró de la manera que al le hubiese gustado, pues volvió a sufrir con sus neumáticos y se tuvo que conformar con el cuarto puesto (¡y gracias!). Por su parte, Red Bull vivió no de sus mejores fines de semana, dejando claro ya desde el viernes que eran los coches a batir, aunque la fiesta fue por barrios. Si el sábado, el eufórico era Ricciardo después de lograr la pole en el último intento y Verstappen el decepcionado después de haber marcado los mejores tiempos hasta ese momento, el domingo se cambiaron los papeles y Verstappen era el eufórico al lograr su segunda victoria de la temporada, mientras que un frustrado Ricciardo llegó a decir que odiaba a su coche y que no quería correr lo que queda de temporada y que, se lo dejaba a Gasly. No era para menos, pues el australiano tuvo que abandonar, y son ya 8 carreras, cuando era segundo, cuando todo apuntaba a que Red Bull iba a lograr el primer doblete desde Malasia 2016. El dominio de Red Bull en los libres se plasmó en los cronometrados, logrando el primer doblete desde el GP de EE.UU de 2013, mientras que los aspirantes al título, Hamilton y Vettel compartían la segunda fila. Una mala salida de Ricciardo, dejó a Verstappen primero después de una bonita lucha con Hamilton hasta la primera frenada, pero a partir de ese momento, el holandés se fue distanciando hasta lograr una ventaja de 3,5 segundos sobre Hamilton, que fue el primero en parrafada montar los superblandos en la 11ª vuelta, mientras que los dos Ferrari eran los últimos de los seis primeros al hacerlo en la 17ª vuelta. Mientras que Verstappen seguía aumentando su ventaja, tanto Hamilton como Ricciardo sufrían de graining en sus neumáticos, lo que aprovechó Vettel para adelantarles y colocarse segundo en la

39ª vuelta. Un enfadado Hamilton por sus neumáticos veía además como Ricciardo le adelantaba en el mismo sitio que Vettel después de cometer un error en la frenada, el mismo error que cometió Bottas en su lucha con Raikkonen. La segunda parada de Vettel, dejó a los Red Bull liderando la carrera con Verstappen con una cómoda ventaja sobre Ricciardo que iba a una sola parada. Con neumáticos nuevos y ultrablandos, Vettel poco a poco se fue acercando a Ricciardo, hasta que el motor del Red Bull no aguantó más y tuvo que abandonar en la 61ª vuelta, dejando a Vettel 2º y a Raikkonen 3ª, también con una estrategia de una sola parada. La tercera parada de Bottas permitió a Hamilton que hizo dos, ser cuarto y por tanto Campeón. Sexto acabó Hulkenberg, séptimo Leclerc, octavo Vandoorne, noveno Ericsson y décimo Gasly. Los españoles no tuvieron un buen fin de semana: Alonso tuvo que abandonar en la tercera vuelta al meterse un trozo del alerón de Ocon en su radiador y Sainz abandonó por un problema en su batería en la 28ª vuelta, cuando era séptimo tras una gran salida en la que ganó dos posiciones. A falta de dos carreras, Hamilton, con 358 puntos ya es matemáticamente campeón, Vettel es segundo con 294 puntos, Raikkonen es tercero con 236 puntos y Bottas es cuarto con 227 puntos. En cuanto a Alonso y Sainz, pese a que no puntuaron ninguno de los dos, los dos mantiene sus puestos en la clasificación y son 10º y 12º con 50 y 45 puntos respectivamente. En el apartado de constructores, Mercedes mantiene la primera posición con 585 puntos, pero Ferrari en las últimas dos carreras le ha recortado 23 puntos la ventaja y ahora está a 55 puntos de Mercedes. Red Bull es tercero con 362 puntos y Renault, con 114 puntos es cuarto y aumenta a 30 puntos su ventaja con respecto Haas, que otra vez no puntuó.

FE; arranca la quinta temporada en Valencia



Por segundo año consecutivo, la Formula E eligió Valencia para realizar los test de una pretemporada con muchas novedades. La primera y la más importante de ellas, su nuevo monoplaza el Fe Gen2, que además de lucir un diseño futurista, sin alerón trasero y con un Halo, que mediante unos leds de colores mostrarán en carrera el modo de potencia seleccionado por el piloto, es 50 kW más potente (250 kW) y su nueva batería McLaren cuenta además con una mayor capacidad de almacenamiento de energía, por lo que ya no será necesario tener que parar en boxes a mitad de carrera para cambiar de coche, unas carreras que también cambian de formato, pues ya no serán a un número de vueltas determinada, sino que serán a 45 minutos. En Valencia también pudimos ver por primera vez en esta competición 11 equipos, con la llegada de HWA Racelab con el vigente campeón del DTM, el británico Gary Paffett y Stoffel Vandoorne como pilotos, a los que se unió el último día el español Daniel Juncadella. El equipo, fue el que menos rodó durante los tres días de tests (270 vueltas), todo lo contrario que Jaguar, que con 442 vueltas, fue el que más rodó. El resto de los equipos son los mismos pero con ciertas novedades:

Techeetah se ha asociado con DS, que deja Virgin, pasando a denominarse DS Techeetah, pero mantiene al vigente campeón, el francés Vergne y al alemán Lotterer. Por su parte, Virgin pasa a ser equipo cliente de Audi con Bird y Frijns, que sustituye a Lynn. Otra de las novedades es Nissan, que sustituye a Renault en el equipo e.dams, con Buemi como único piloto confirmado ante el plantón que dio Alexander Albon por un posible contrato con Toro Rosso. Otra novedad importante ha sido la llegada de BMW a la FE, que hasta ahora se limitaba a aportar los coches de seguridad, pero ahora, participará de la mano del equipo Andretti y con Alexander Sims y Antonio Felix Da Costa como pilotos. Además de los pilotos de HWA Racelab y del regreso de Frinjs a esta categoría, esta temporada debutan Massa (Venturi), Wehrlein (Mahindra Racing) y Sims (BMW i Andretti Motorsport). Respecto a los tiempos, dominaron los pilotos de BMW i Andretti Motorsport, con Da Costa al frente de la clasificación y con Sims tercero, después de haber sido el más rápido dos días. Entre ellos, se colocó Vergne, mientras que entre los debutantes el mejor fue Massa, que marcó el octavo mejor tiempo. En Ad Diriyah (Arabia Saudí) el 15 de diciembre debutarán oficialmente.

El apellido Schumacher de nuevo en lo más alto



La última prueba del Campeonato Europeo de F3 disputada en Hockenheim ha servido para encumbrar a Mick Schumacher (19 años) al proclamarse campeón con 58 puntos de ventaja sobre el británico Daniel Ticktum, el segundo clasificado. De esta manera, el hijo de Michael Schumacher, que comenzó corriendo en karting en 2008 con el nombre de Mick Betsch para pasar desapercibido, logra su primer título en un monoplaza. Schumacher que llegaba a Hockenheim con 49 puntos de ventaja, acabó fuera de los puntos pese a salir séptimo en la primera de las tres carreras, mientras que Ticktum acabó quinto. El alemán no desaprovechó la segunda

oportunidad que tuvo y acabó segundo, por detrás de Jüri Vips, posición, que sumado al séptimo puesto de Ticktum, le daba matemáticamente el título. Para rematar el fin de semana y ya sin presión, en la tercera y última carrera de la temporada, Mick Schumacher, volvió a subirse al podio al terminar segundo, en una carrera en la que el español Alex Palau acabó tercero, mientras que Ticktum fue cuarto, asegurándose el subcampeonato. En esta, su segunda temporada en este campeonato, Mick Schumacher (PREMA Theodore Racing con motor Mercedes) ha logrado 7 poles, 8 victorias y 14 podios.



W Series, objetivo una mujer en la F1

Desde que en 1958 María Teresa de Filippis debutase en la F1, tan sólo otras cuatro mujeres lo han logrado, pero sólo ella y Lella Lombardi (1974-1976), que además logró puntuar, han tenido la oportunidad de tomar la salida en un Gran Premio. Más recientemente, otras pilotos como María de Villota o más recientemente, Tatiana Calderon, han tenido la oportunidad de rodar con un F1, pero no han llegado a participar en un Gran Premio, mientras que Susie Wolff pudo rodar en unos entrenamientos libres. Para intentar remediar esta situación y ayudar a que las mujeres lleguen a la F1, ha surgido la W Series, una competición que comenzará el año que viene en Europa (está previsto competir también en Australia, Asia y América), en circuitos de prestigio, en el que entre 18-20 mujeres competirán en igualdad de condiciones con los F3 Tatuus T-318 y sin la necesidad de aportar patrocinador alguno. Sus creadores están convencidos de que las mujeres pueden competir en igualdad de condiciones que los hombres, pero creen que es necesario crear una competición exclusivamente femenina para que más mujeres se animen a competir, obtengan experiencia y conocimiento para dar el salto a otras competiciones de mayor nivel, para lo que repartirá un total de 1,5 millones de dólares, de los que



500.000 \$ serán para la ganadora. Las aspirantes deberán superar unas pruebas en pista, evaluaciones del simulador, pruebas de ingeniería técnica, pruebas de condición física, etc bajo la supervisión del ex-piloto de F1, David Coulthard; el ingeniero y Director técnico de F1, Adrian Newey; el ex-director deportivo de McLaren y de Manor, Dave Ryan y, por último, con Matt Bishop, periodista con 15 años de experiencia en la F1, que también se encargarán de supervisar su proceso de entrenamiento.

Antonio García repite título en el IMSA con suspense incluido



Gracias a su gran regularidad, Antonio García y Jan Magnussen (Corvette C7.R) llegaban líderes de la categoría GTLM a Petit Le Mans, la última prueba del IMSA, el Campeonato americano de resistencia. Las cosas comenzaban muy bien para ellos, pues se clasificaban segundos (les bastaba ser cuartos), mientras que sus máximos rivales, los pilotos de Ford, Westbrook y Briscoe lo hacían en 4ª posición (necesitaban ganar). Por delante 10 horas de carrera en las que durante las ocho primeras horas lo tenían todo controlado y parecía que iban a revalidar el título, pero a menos de hora y media para el final, el español cometió un error al salir de boxes y se chocó contra el muro, dañando

seriamente el coche. En ese momento, los de Ford eran terceros y estaban muy cerca de los segundos, el puesto que valía para ser campeones. A pesar de ello, el español logró llevar su coche a boxes y gracias a una gran labor de sus mecánicos, pudo volver a pista. Mientras tanto, el otro Corvette atacó al Ford GT y su estrategia funcionó, pues el Ford acabó bajando hasta la quinta posición, mientras que Antonio García recuperaba una posición y acababa octavo. De esta manera, con 322 puntos, Antonio García y Jan Magnussen revalidaban el título logrado el año pasado por sólo 6 puntos (el 12º para pilotos de Corvette en 20 años) y lo hacían sin lograr una sola victoria, algo que ocurría desde el 2005.



Carlos Sainz, de nuevo en el Dakar



La retirada de Peugeot del Dakar dejaba a Sainz sin la opción de revalidar su victoria y de lograr su tercera victoria en esta prueba. Afortunadamente, esto no será así y Sainz volverá al Dakar el año que viene y lo hará a los mandos de un MINI John Cooper Works Buggy junto a dos viejos conocidos y ex-compañeros de equipo en Peugeot, los franceses Cyril Despres y Stéphane Peterhansel (entre los tres suman 20 victorias en el Dakar), que formarán parte del equipo Motorsport X-raid, socio de MINI. El MINI John Cooper Works Buggy debutó este año en el Dakar en su intento por diversificar sus opciones de cara a derrotar a Peugeot con Mikko Hirvonen, Bryce Menzies y Yazeed Al-Rajhi como

pilotos, de los cuales, tan sólo Hirvonen logró acabar la prueba en 19º puesto. Se trata de un prototipo de tracción trasera que se diseñó para beneficiarse del nuevo reglamento del Dakar, que favorecía a las 2 ruedas motrices frente a las cuatro ruedas motrices, equipado con un motor diésel de 6 cilindros en línea y 3,0 litros de 340 CV. Carlos Sainz ya ha tenido la oportunidad de probarlo, concretamente en el Rally de Marruecos, la 10ª prueba de 2018 de la Copa del Mundo FIA de Rallies Cross Country, prueba en la que tuvo que abandonar en la segunda etapa por un problema en la caja de cambios, si bien, Despres acabó 3º.





DANKE DTM FÜR 30 STARKE JAHRE

DTM; Audi a punto de amargar la fiesta de Mercedes-Benz



En el año de su despedida del DTM, Mercedes-AMG Motorsport llegaba con la intención de lograr el pleno, tras haber ganado ya en la penúltima prueba disputada en el Red Bull Ring los títulos de constructores y de equipos, puesto que, Paul di Resta y Gary Paffett, ambos pilotos de Mercedes-AMG eran los máximos candidatos a lograr el de pilotos, junto con el piloto de Audi, René Rast que venía de ganar las últimas 4 carreras. La parrilla de salida de la primera carrera dejó las cosas muy igualadas, con Paffett en segunda posición seguido de Rast, mientras que el líder de la clasificación, di Resta, se tuvo que conformar con la sexta posición. Como era de esperar hubo un bonito duelo en cabeza entre Paffett y Rast, hasta que el piloto de Mercedes se vio perjudicado por la salida del Safety Car, pues a partir de ese momento, no logró que sus neumáticos alcanzasen la temperatura óptica y vio como Rast lograba su quinta victoria consecutiva y él se tenía que conformar con el cuarto puesto, aunque al menos, recuperara el liderato con seis puntos de ventaja sobre un decepcionado di Resta, que sólo pudo acabar octavo, con 9 puntos de ventaja sobre el piloto de Audi. En la segunda y última carrera de la temporada, di Resta, prácticamente decía adiós al título y al

subcampeonato con su 11º puesto en parrilla, mientras que Rast y Paffett acabaron segundo y tercero respectivamente. El piloto de Audi, en una gran carrera lograría algo insólito hasta la fecha en el DTM: seis victorias consecutiva y con 251 puntos, se quedaba a sólo 4 puntos de Paffett, que acabó tercero con los Audi de Müller y Frijns pegados a él, lo que le hubiese podido costar el título (el segundo logrado por el británico tras el de 2005), si la carrera hubiese durado una vuelta más. Por otro lado, el piloto de Audi, decía adiós a la temporada no sólo con el récord de victorias consecutivas, sino también con un inesperado subcampeonato, pues a mitad de temporada era 15º a 104 puntos de Paffett. En cuanto a Daniel Juncadella, el español no tuvo un buen fin de semana y sólo pudo ser 14º y 15º en las dos carreras, terminado 15º en la clasificación Mercedes-Benz ponía el punto y final a 30 años de participación en esta competición, en la que ha ganado en 190 carreras, 14 títulos por equipos y 7 títulos de constructores, en una temporada en la que ha logrado 9 victorias (el que más), 14 poles (3 de ellas de Daniel Juncadella) 28 podios y además, el Mercedes-AMG C 63 DTM ha sido el coche que más vueltas rápidas a logrado (12).



WRC Rally de Gran Bretaña; Ogier, de nuevo en la lucha

Tras sus tres victorias consecutivas, Tanak llegaba a Gran Bretaña muy optimista y con la moral bien alta y razón lo no faltó, pues los Toyota fueron sin duda los coches más rápidos y el estonio lideró gran parte de la prueba, llegando a liderar provisionalmente el Mundial, pero la victoria se la llevó sin embargo Ogier (la primera en siete prueba), lo que le permite seguir en la lucha por el Mundial, una vez que ya se ha confirmado que la temporada que viene, dejará Ford para irse a Citroën. Ya el jueves tras la disputa del único tramo, Toyota logró un doblete de la mano de Lappi y de Latvala con los cinco primeros en menos de un segundo. Al día siguiente, los buenos presagios de Tanak se hacían realidad y se imponía en 6 de los 8 tramos, lo que le permitía acabar la jornada al frente de la clasificación, con 28,8 segundos de ventaja sobre Neuville, mientras que Ogier era quinto, por detrás de Latvala y Lappi, a 38,2 segundos de Tanak. El sábado, las cosas no le podían ir mejor al piloto de Toyota: Neuville bajaba hasta el 8º puesto al salirse en el segundo tramo del día, perdiendo 45 segundos, con lo que a medio día lideraba con 48 segundos de ventaja sobre Ogier y era virtual líder del Mundial. Pero por tarde y con 41,9 segundos de ventaja, Tanak se tuvo que parar con el radiador roto a 4 Km del final del tramo, el mismo en el que Neuville perdió tiempo. Su abandono le daba el liderato a Ogier aunque con sólo con 4,4 segundos de ventaja sobre Latvala a falta de los 55,64 Km cronometrados repartidos en cinco tramos del último día. Ya en el primer

tramo del domingo, Latvala reducía a 1,7 segundos la diferencia y tras la disputa del segundo tramo se hacía con el liderato con 3,6 segundos de ventaja. Ogier reaccionó ganando los últimos tres tramos y lograba su quinta victoria en este rally con 10,6 segundos de ventaja sobre Latvala, mientras que Lappi completó el podio. Neuville minimizó los daños con el quinto puesto y sumaba 10 puntos más otros dos por el 4º puesto del Power Stage, mientras que Tanak se consolaba con los 4 puntos logrados en el Power Stage, al acabar segundo, por detrás de Latvala. Así, a falta de dos pruebas para que cabe la temporada, la lucha por el campeonato se aprieta: Neuville se mantiene como líder con 189 puntos pero sólo con 7 puntos de ventaja sobre Ogier, que con esta victoria y los 3 puntos logrados en el Power Stage por su tercer puesto, no sólo se mete de nuevo en la lucha por el título, sino que además, recupera la segunda posición, mientras que Tanak es ahora tercero con 168 puntos. El doble podio de Toyota, sin duda, la gran triunfadora de esta prueba, le permite tener ahora 20 puntos de ventaja (317 puntos) sobre Hyundai, mientras que M-Sport Ford sigue tercero con 273 puntos. España será la próxima cita que contará además con los tres últimos campeones del WRC: Solberg (2003) que hará debutar el Polo GTI R5 en la categoría WRC 2, Loeb (2004-2012), que completa su programa de tres rallyes con Citroën y, Ogier (2013-2017), inmerso en la lucha por el título de este año.



WRC Rally de Cataluña-España; el regreso del maestro



La edición 2018 del Rally de Cataluña-España pasará a la historia no sólo por el hecho de contar por primera vez con los tres últimos campeones del WRC (Solberg, Loeb y Ogier) o por lo apretado que ha estado la lucha por la victoria con varios cambios de líder, sino por la victoria de Loeb (la 9ª en esta prueba y la 1ª desde Argentina 2013 y de Citroën en la temporada) en su tercera aparición esta temporada con Citroën. La prueba, la única mixta (tierra y asfalto) del calendario, comenzó con Tanak dispuesto a llegar a Australia con opciones al título y pese a que sólo ganó uno de los tramos del día, acabó la primera jornada liderando la clasificación con 28,6 segundos sobre Sordo, mientras que su rivales Ogier y Neuville terminaron 7º y 9º respectivamente. Al día siguiente sin embargo, todo esto cambió radicalmente. Para empezar, un pinchazo de Tanak en el tercer tramo del día le hizo perder 1m y 45 segundos y bajaba hasta el 8º puesto. Su compañero Latvala tomaba el testigo después de arrebatarse el liderato a Sordo, que pese a terminar la jornada 6º, lo hacía con opciones de acabar en el podio y Ogier, tras una gran remontada acababa el día segundo, a sólo 4,7 segundos de Latvala, mientras que Neuville en su intento de no perder muchos puntos con Ogier remontaba hasta el 5º

puesto. Así, a la última jornada de 61,70 Km repartidas en dos bucles idénticos, los seis primeros llegaban separados por sólo 16,5 segundos. La elección de neumáticos fue crucial para que Loeb, con un compuesto duro, ganase los dos primeros tramos y se hiciera con el liderato, mientras que Ogier se beneficiaba de un pinchazo de Latvala y se hacía con la 2ª posición. Para darle más emoción, Loeb hacía un trompo en el penúltimo tramo y llegaba al último tramo con sólo 3,6 segundos de ventaja sobre Ogier, que pese a ser más rápido que su compatriota, se tenía que conformar con la 2ª posición a sólo 2,9 segundos, aunque sumaba 4 cruciales puntos al marcar el 2º mejor tiempo, mientras que su compañero Evans completaba el podio después de que Neuville deslallantase un neumático trasero en los últimos metros del Power Stage y acabase 4º y sin puntos extra. Tanak era 6º y Sordo 5º. Así, Ogier, con 204 puntos llegará líder a Australia, tres más que Neuville, mientras que Tanak con 181 puntos, prácticamente ha dicho adiós a sus opciones al título. En el Mundial de Constructores, tan sólo 12 puntos separan a Toyota (331 puntos) de Hyundai (319 puntos), mientras que el doble podio de Ford, le permite todavía aspirar a luchar por el segundo puesto con 306 puntos.



WEC 6 Horas de Fuji; no el resultado deseado

Toyota quería a toda costa que Alonso se subiese a lo más alto del cajón junto con Buemi y Nakajima en Fuji, circuito del que es propietario. Por eso no dudó a la hora presionar para que se cambiase la fecha originalmente prevista, pues coincidía con el GP de F1 de EE.UU, petición a la que los organizadores del WEC accedieron, generando por ello un cierto malestar en varios pilotos que además del WEC, participan en el IMSA, pues la nueva fecha coincidía con la de "Petit Le Mans". Los planes, sin embargo, no comenzaron como estaba previsto: el Toyota TS050 Hybrid nº 7 lograba el mejor tiempo. Para solucionarlo, casualmente López superó el límite de velocidad en el pit lane, por lo que se le anuló el tiempo y por tanto, la pole pasó a manos del Toyota TS050 Hybrid nº 8. Al ser la carrera de casa, Nakajima y Kobayashi fueron los pilotos encargados de tomar la salida en una pista húmeda como consecuencia de la lluvia que cayó la noche anterior. Como era de esperar, Nakajima comenzó liderando la carrera sin ningún problema, mientras que Kobayashi remontaba desde a octava posición a la segunda en sólo dos vueltas. Las condiciones cambiantes de la pista y un largo periodo de Safety Car motivaron distintas estrategias entre los Toyota, que dejaron al nº 7 liderando la carrera con Kobayashi al volante, pero con ruedas más nuevas, Buemi comenzó a acercarse al japonés, hasta que éste le cedió el coche a Conway que con la parada de Buemi, recuperó el liderato, que López pudo mantener en su duelo con Alonso. A falta de 30 minutos, las distancias se mantenían constantes y Kobayashi se volvió a subir al Toyota nº 7 para que tuviese el honor de cruzar primero la meta con más de 11 segundos sobre Nakajima, logrando de esta manera la primera victoria de la temporada para el Toyota nº 7, que además marcaba la vuelta rápida de carrera. En la categoría LMGTE Pro, la pole fue para el Aston Martin 95, seguido por el BMW M8 nº 82. En la carrera la desafortunada estrategia

de los Aston Martin, sumado al incidente del Ferrari nº 71 con un LMP2, dejó al Porsche nº 92 de Estre y de Christensen en primera posición, después de haber salido 10º, seguido a 12 segundos por el BMW M8, mientras que el Ford GT nº 67 acabó tercero. Tras esta carrera, Alonso, Buemi y Nakajima mantienen el liderato con 84 puntos, López, Conway y Kobayashi con 71 puntos recuperan la segunda posición y Menezes, Beche y Laurent son ahora terceros con 63 puntos. El doblete de Toyota, que suma 92 puntos, le permite aumentar su ventaja en el apartado de constructores que ahora es de 14 puntos sobre Rebellion Racing. Por su parte, la victoria y el quinto puesto logrado por los Porsche 911 RSR en la categoría LMGTE Pro, hace que su ventaja en la clasificación de constructores sea ahora de 56 puntos sobre Ford. Finalizada la carrera y ante las críticas que está recibiendo Toyota por su dominio, Alonso trató de justificarlo diciendo que la diferencia con sus rivales no es tanta como parece y que tanto los SMP como los Rebellion hacían los mismos tiempos que ellos cuando tenía una vuelta limpia, pero el caso es que el primer no híbrido, el Rebellion nº 1 de Jani, Lotterer y Senna quedó a 4 vueltas.

