

Motor

EXPERIENCES

Noviembre 2019



Lexus LF-30 Electrified

EDITORIAL

En los últimos años, ciudades como Madrid han visto como las bicicletas pasaban de ser un “juguete” de nuestros hijos a ser un medio más de transporte gracias en parte al impulso dado desde los ayuntamientos, que no sólo han gastado recursos en la creación de una red de “carriles bici” (ya mayoría de ellos por cierto infrautilizados), sino que incluso se ha aprobado ordenanzas municipales que van en contra de las normas de circulación, poniendo en peligro tanto a los ciclistas como a los conductores. Así mismo se han creado empresas municipales de alquiler por minutos como ese caso de BiciMad en Madrid, que poco a poco ha ido ampliando sus estaciones a zonas que van más allá del centro de la ciudad, restando estacionamiento a los coches. A este fenómeno se ha sumado el auge de los llamados Vehículos de Movilidad Personal o VMP, que de la mano de empresas de alquiler por minutos han masificado el uso de los patinetes eléctricos. Por si todo lo anterior fuese poco, ahora también hay que añadir al ya complicado tráfico diario de una ciudad los repartidores de comida a domicilio y las flotas de motosharing o motos eléctricas de alquiler por minutos. Ecológicamente, todo lo anterior estará muy bien, el problema es que en muchos casos, han llegado a la ciudad sin estar regulado su utilización, dando lugar a conflictos tanto con los conductores como sobre todo, con los peatones. Para empezar, salvo en el caso de las motos eléctricas de alquiler, en el resto de los casos, sorprendentemente ninguno de sus usuarios está obligado a utilizar el casco, algo incompresible ¿verdad? Además, parece ser

que sus usuarios se creen exentos de cumplir con las normas de circulación y así por ejemplo, es muy frecuente ver como se saltan los semáforos en rojo o van con “cascos” escuchando música o hablando por teléfono, infracciones que de cometer un conductor sería sancionado al momento. Pero sin duda el colectivo más afectado está siendo el de los peatones, pues además de ir sorteando por las aceras a sus usuarios, tienen también que esquivarlos en los pasos de peatones y ya el colmo, tienen que hacer una auténtica gymcana por la acera para no chocarse con los patinetes y bicicletas abandonadas en las aceras por sus usuarios. Por todo ello, creemos que tanto los legisladores como los responsables del cumplimiento de las leyes deberían tomar cartas en el asunto para que sus usuarios tengan las mismas responsabilidades y obligaciones que el resto de los conductores, pues cabe recordar que ya ha habido casos de atropellos mortales o de heridos por atropello. De menta parece que la DGT va a prohibir a los patinetes eléctricos y las bicicletas estacionar en las aceras, algo es algo...



CONTENIDO

PRODUCTO

- 05** Lexus LF-30 Electrified, un anticipo de los futuros eléctricos de Lexus
- 06** El Porsche Taycan amplia su gama con el nuevo 4S
- 07** Subaru BRZ Special Edition, 20 unidades más deportivas
- 08** BMW M8 Gran Coupé y M8 Competition Gran Coupé
- 09** Porsche celebra los 10 años del Panamera con el Panamera 10 Years Edition
- 10** Golf 8ª generación, el mito se actualiza
- 11** BMW Serie 2 Gran Coupé, la berlina de la Serie 2
- 12** El Toyota Yaris estrena cuarta generación
- 13** Nuevos BMW X5 M y BMW X5 M Competition y BMW X6 M y BMW X6 M Competition



TECNOLOGÍA

- 14** Toyota E-Palette "Tokio 2020", el transporte automatizado de Tokyo 2020
- 15** Acuerdo estratégico entre Iberdrola y Mercedes-Benz para impulsar la movilidad sostenible
- 15** Porsche y Boeing se asocian en el mercado de la movilidad aérea



LIFESTYLE

- 16** X edición de la Land Rover Discovery Challenge
- 17** Tag Heuer presenta la quinta edición limitada homenaje al Monaco por su 50º aniversario
- 17** Mercedes-Benz vívoactive® 3 smartwatch, algo más que un smartwatch



EL PERSONAJE

- 18** ¡El personaje: Eduardo Barreiros



COMPETICIÓN

- 19** F1 Gp de Japón; sexto título consecutivo de Mercedes
- 20** F1 Gp de México; Ferrari regala la victoria a Mercedes
- 21** Formula E; Porsche y Mercedes se unen la resto en Valencia
- 22** WEC 6 Horas de Fuji; Toyota, suma y sigue
- 23** WRC Rally de GB; Tänak acaricia el título
- 24** Jan Solans y Mauro Barreiro, campeones del Junior WRC
- 25** WRC Rally de Cataluña-España; Tänak entra en el Olimpo





Lexus LF-30 Electrified, un anticipo de los futuros eléctricos de Lexus

Con motivo del Salón del Automóvil de Tokio, Lexus ha ido un poco más allá con su visión "Lexus Electrified" con la presentación del LF-30 Electrified, una visión de cómo serán sus modelos eléctricos en 2030. Este concept car de 5.090mm de largo, 1.99mm de ancho, 1.600mm de alto y con una batalla de 3.200mm, está equipado con cuatro motores eléctricos (uno en casa rueda) que generan una potencia máxima de 400 kW (536 CV) con un par máximo de 700 Nm, lo que le permite alcanzar una velocidad máxima de 200 Km/h y acelerar de 0-100 Km/h en 3,8 segundos. La tecnología "Lexus Advanced Posture Control" (tecnología que la marca pretende aplicar a todos sus modelos), se encarga de regular la potencia de los motores eléctricos con el fin de ajustar el comportamiento del coche al gusto del conductor. Gracias a su batería de 110 kWh situada en la zona inferior, el Lexus LF-30 Electrified tiene una autonomía (WLTP) de 500 Km, se puede recargar inalámbricamente y cuenta además con un sistema de gestión energética basado en inteligencia artificial. Como es de esperar a un coche de estas características, no podía faltarla la capacidad de conducción autónoma y cuenta además con el "Lexus Airporter", un dron que puede encargarse por ejemplo de llevar las maletas desde la puerta de casa al maletero del vehículo. Exteriormente, la forma de la carrocería presenta un frontal que fluye con elegancia hacia la parte posterior,

más lineal y afilada y, aprovechando la forma del vehículo sin capó, gracias a que se trata de un BEV, la característica parrilla de doble punta de flecha de Lexus ha ido evolucionando hasta abarcar toda la arquitectura del vehículo. Cuenta con unas ventanillas que se extienden de manera continua de delante a atrás y cuyo grado de opacidad de las ventanillas se puede ajustar libremente, unos poderosos guardabarros y unos faros frontales con forma de alas. Por último, el color del frontal del vehículo y los patrones luminiscentes permiten saber desde fuera si el vehículo está circulando en modo normal o en modo de conducción autónoma. En su interior, la zona del conductor se ha diseñado sobre la base del nuevo concepto de "Tazuna" de Lexus y en él, todos los mandos y otros controles se pueden manipular cómodamente, incorpora interfaces de nueva generación, como control por gestos y visualización mejorada de la información del vehículo mediante realidad aumentada. Los ocupantes de las plazas traseras podrán disfrutar de unos asientos con tecnología de "músculo artificial" que no sólo se ajustan a sus cuerpos, sino que además, ofrecen varias funciones, como inclinación, relajación y alerta. Así mismo, el techo de cristal cuenta con control por voz cuenta y con una gran pantalla "SkyGate" que se vale de realidad aumentada para mostrar información de todo tipo.



El Porsche Taycan amplia su gama con el nuevo 4S

Tras la presentación el pasado mes del Taycan, el nuevo deportivo eléctrico de Porsche en las versiones Turbo S y Taycan Turbo, llega ahora el Taycan 4S, la tercera versión de esta berlina, que pasa convertirse en la variante de entrada de este modelo (108.337€). Esta nueva versión estará disponible con dos tamaños de batería: de serie viene con la Performance, de una sola capa, con una capacidad total de 79,2 kWh, con la que se consigue hasta 390 kW de potencia (530 CV) y una autonomía de 407 Km. Opcionalmente, se puede montar la batería Performance Plus, de doble capa, que tiene una capacidad total de 93,4 kWh, una potencia de 420 kW (571 CV) y una autonomía de 463 Km, la mayor de la gama Taycan. Lo que no varía son sus prestaciones, pues en ambos casos, el Taycan 4S acelera de 0 a 100 km/h en 4,0 segundos y alcanza una velocidad máxima de 250 km/h. El motor síncrono de imanes permanentes situado en el eje trasero tiene una longitud de 130 milímetros y, por tanto, es exactamente 80 milímetros más corto que el de los Taycan Turbo S y Taycan Turbo y al igual que las otras dos versiones, su tracción es integral y su transmisión de dos velocidades está situada en el eje posterior. De serie viene equipado con la suspensión neumática adaptativa con tecnología de tres cámaras, que incluye el control

electrónico de la amortiguación PASM (Porsche Active Suspension Management). En el apartado de frenos, en el eje delantero lleva unos discos de freno de 360 mm de fundición de acero con ventilación interna y pinzas fijas de seis pistones, mientras que los del eje trasero son de 358 mm con pinzas de cuatro pistones. Exteriormente, esta nueva versión se distingue de la versión Turbo y Turbo S por sus llantas de 19" Taycan S Aero optimizadas aerodinámicamente, así como por las pinzas de freno pintadas den rojo. Su faldón delantero tiene también una nueva geometría, los estribos laterales y el difusor trasero son negros y por último, los faros LED con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) son de serie. En su interior, el cuadro de instrumentos curvado e independiente es el punto más alto del salpicadero, justo en el eje central de la vista del conductor. Una pantalla central de información y entretenimiento de 10,9" y otra opcional para el copiloto se combinan para formar una banda de vidrio integrada en un panel negro. De serie viene con un acabado parcialmente en cuero, así como con asientos delanteros confort con ocho posibilidades de ajuste eléctrico y por primera vez, Porsche ofrece la posibilidad de elegir un habitáculo donde no hay elementos de cuero, sino de materiales reciclados.



Subaru BRZ Special Edition, 20 unidades más deportivas

Hace ya siete años, fruto de la cooperación entre Toyota y Subaru vieron la luz el Subaru BRZ y el Toyota GT86, un deportivo ligero, asequible de precio y barato de mantenimiento, tracción trasera y capaz de transmitir la experiencia de su conducción y la potencia de su motor bóxer atmosférico 2.0 de inyección directa de 200 CV y 205 Nm de par máximo asociado a un cambio manual de 6 velocidades. Ahora, este deportivo está disponible en España en una versión especial y limitada a 20 unidades denominada “BRZ Special Edition”- están ya disponibles en la red de concesionarios oficiales con un exclusivo equipamiento adicional tanto exterior como interior. Así, esta nueva versión “Special Edition” enfatiza su carácter deportivo con unas nuevas llantas de aleación multiradio de aluminio en color negro brillante de 17”, a juego con los retrovisores, la antena y su alerón, cuyos aletines son del mismo color que el de la carrocería, disponible en los siete colores de las versiones ya existentes, incluyendo el Blue Pearl tan característico de la marca. En su interior, el “Special Edition” cuenta con unos asientos delanteros bicolor Alcántara en color negro y cuero en color canela, colores que también encontramos en los interiores de las puertas. Además, las costuras de contraste en color canela resaltan en los asientos traseros, volante, salpicadero, palanca de cambios y cuadro de mandos. Pero esta versión no se limita exclusivamente a cambios estéticos, pues también cuenta con amortiguadores Sachs que le aportan una mayor deportividad.





BMW M8 Gran Coupé y M8 Competition Gran Coupé

En el Salón del Automóvil de Los Ángeles, BMW presentará dos nuevos deportivos de cuatro puertas y altas prestaciones dentro de su ofensiva de modelos en el segmento premium: el BMW M8 Gran Coupé y BMW M8 Competition Gran Coupé, ambos derivados directamente del nuevo BMW M8 Coupé, y desarrollados junto al BMW M8 GTE de competición para pruebas de resistencia. Los dos nuevos modelos comparten el motor V8 con tecnología M TwinPower Turbo, que desarrolla 600 CV y 625 CV respectivamente, que va acompañado de un sistema de escape deportivo y de una caja de cambios M Steptronic de ocho velocidades con Drivelogic, lo que les permite acelerar de 0-100 Km/h en 3,3 y 3,2 segundos respectivamente. Su sistema de tracción total M xDrive con el diferencial M activo da por defecto prioridad al eje trasero en el modo 4WD, reparto que aumenta aún más en el modo 4WD Sport, pudiendo llegar incluso a transmitirse íntegramente al eje trasero si se selecciona el modo 2WD que desactivando el DSC (control dinámico de estabilidad). El chasis y la aerodinámica también han sufrido modificaciones que se han probado en intensas jornadas de desarrollo en las pistas de pruebas del Grupo BMW, en Nürburgring-Nordschleife, así como en otros circuitos. Para empezar, la distancia entre ejes es 200 mm mayor que en las variantes coupé del BMW

M8, circunstancia de lo que se benefician los ocupantes de las plazas traseras para las que está disponible un tercer asiento para trayectos cortos. Además, es 23 cm más largo, 3 cm más ancho y 6 cm más alto. De serie incluye amortiguadores controlados electrónicamente y dirección electromecánica M Servotronic y su sistema de frenado específica M permite dos configuraciones diferentes para el tacto del pedal de freno. Mediante el botón M Mode, el conductor puede seleccionar tres modos diferentes de conducción (Road, Sport y Track), que varían la configuración del motor, amortiguadores, dirección, sistema de tracción M xDrive y del sistema de frenado. Estéticamente, se distinguen por sus amplias tomas de aire, unas branquias M en las aletas, retrovisores aerodinámicamente optimizados, su alerón y difusor trasero, así como por sus dos salidas de escape dobles. De serie además, incluyen faros LED adaptativos con luz láser BMW, mientras que en su interior, cuentan con asientos deportivos M, el BMW Head-Up Display específico M, el BMW Live Cockpit Professional de serie con el sistema de navegación y asistente personal inteligente BMW (IPA - Intelligent Personal Assistant). En materia de ayudas a la conducción, incluyen el BMW Driving Assitant y asistente de aparcamiento BMW.



Porsche celebra los 10 años del Panamera con el Panamera 10 Years Edition

El 19 de abril de 2009, Porsche presentaba un nuevo modelo, el Panamera, designado internamente como G1, un modelo con el que la marca combinaba deportividad y confort y que junto con el Cayenne, supuso una diversificación de su, hasta entonces, gama tradicional de modelos deportivos. Esta primera generación que estuvo llena de novedades tecnológicas, dio paso en 2016 a la segunda generación (G2), aún más deportivo y elegante, pero con el mismo espacio generoso, disponible en tres tipos de carrocería: berlina, versión larga y Sport Turismo y que al igual que el G1, ha servido como plataforma tecnológica para implementar innovaciones que más tarde se transferirían a otros modelos Porsche. Ahora, para celebrar su 10º aniversario en el mercado, a lo largo de los cuales se han vendido 250.000 unidades, Porsche lanza al mercado la edición especial Panamera 10 Years Edition que en España estará disponible en los modelos Panamera 4 y Panamera 4 E-Hybrid así como para las variantes Sport Turismo equipadas con los mismos motores y, con un amplio equipamiento de serie. Su carrocería de color negro con cristales de privacidad contrasta con sus exclusivas llantas Panamera Sport Design de 21" de color Oro Blanco Metalizado satinado y, con el logotipo "Panamera10" en las puertas delanteras del mismo color. Este logotipo conmemorativo del aniversario está también presente en el interior, concretamente frente al copiloto, así como en el umbral de las puertas. Su interior también de color negro con costuras en Oro Blanco, viene con techo panorámico, asientos confort calefactados con 14 regulaciones y el escudo Porsche en el reposacabezas, las puertas de cierre confort, la radio digital y el sistema de sonido BOSE® Surround. En cuanto a su equipamiento, viene de serie con faros mátrix LED con PDLS Plus incluido, el Asistente de Cambio de Carril y el Asistente de Mantenimiento en el Carril con reconocimiento de señales de tráfico, así como

con el Asistente de Aparcamiento con cámara de marcha atrás. También de serie son la suspensión neumática adaptativa de tres cámaras, que incluye el sistema de amortiguación activa Porsche Active Suspension Management (PASM) y la dirección Power Steering. En el caso de las versiones híbridas del Panamera 10 Years Edition, el cargador es de 7,2 kW de capacidad de carga en lugar del de 3,6 kW con el que están equipadas las otras variantes de la gama





Golf 8ª generación, el mito se actualiza

Desde su lanzamiento al mercado en 1974, se han vendido un total de 35 millones de unidades del Golf repartidas entre sus siete generaciones. Ahora, su octava generación, que saldrá a la venta a finales de año, llega para seguir siendo el referente en su segmento y, aunque estéticamente no supone ninguna revolución, llega cargo de tecnología y con una ofensiva híbrida en sus motorizaciones. Construido sobre la plataforma MQB al igual que la versión anterior, sus medidas son muy similares: 4,28m de largo, 1,79 m de ancho, 1,46 m de alto, una distancia entre ejes de 2,64m y con un maletero de 380 litros. Estéticamente, mantiene el característico pilar C del Golf, sus nuevos grupos ópticos de LED son más estilizados, la parrilla es más estrecha y el techo es más bajo y tiene más caída hacia el portón. A pesar de estos sutiles cambios, el Golf tiene ahora un aspecto más achatado, alargado y dinámico, lo que sumado a que cada parte de su carrocería ha sido remodelada y rectificada en el túnel del viento, se ha mejorado su coeficiente aerodinámico, que ahora es de 0.275. Por último, estará disponible en los niveles de equipamiento Golf (el básico), Life, Style y R-Line. Donde más se aprecia la diferencia con respecto a la anterior generación es en su interior, donde encontramos un puesto de conducción completamente digital compuesto por un “Digital Cockpit” de 10,25”, un sistema de infoentretenimiento de 8,5” o de 10”), un volante multifunción y, opcionalmente un “Windshield Head-up display”, lo que sumado al nuevo control por voz, que

incluye “Alexa”, hace que los botones físicos tradicionales prácticamente hayan desaparecido. Así mismo, el nuevo Golf está siempre conectado gracias a la eSIM integrada que se conecta a los servicios de “We Connect” y además, como novedad, es el primer Volkswagen que se conecta de serie con su entorno a través de Car2X, un sistema que es capaz de compartir la información del tráfico que recoge y compartirla con otros coches equipados con este sistema. Respecto a las motorizaciones, el nuevo Golf es una clara apuesta por los motores híbridos, pues contará con hasta cinco versiones: tres mild hybrid (eTSI) de 48 V (110 CV, 130 CV y 150 CV) y dos híbridas enchufables (eHybrid) de 204 CV y de 245 CV en la versión GTE. Además, estará disponible en dos motores de gasolina TSI de tres cilindros 1.0 de 90 CV (no disponible en España) y de 110 CV, así como de cuatro cilindros 1.5 de 130 CV y 150 CV, en dos motores diésel TDI 2.0 de cuatro cilindros de 115 CV y 150 CV y por último, en una versión de gas natural de 130 CV. Dependiendo de la versión, el cambio será manual o automático de doble embrague DSG de 7 velocidades. En cuanto a los sistemas de ayudas a la conducción, el “Travel Assist”, permite la conducción asistida hasta los 210 Km/h conectándose al control de crucero adaptativo activo y al sistema de aviso de salida de carril. Además, cuenta con el “Front Assist”, un asistente de giro, suspensión adaptativa DCC e incluso tres tipos de faros LED, con faros matriciales LED IQ-Light como tope de gama.



BMW Serie 2 Gran Coupé, la berlina de la Serie 2

La próxima primavera llegará al mercado el BMW Serie 2 Gran Coupé, versión con el que BMW lleva por primera vez el concepto coupé de cuatro puertas a la categoría de compactos Premium. Con unas medidas de 4.526 mm de largo, 1.800 mm de ancho, 1.420 mm de alto, una distancia entre ejes de 2.670 mm, su interior ofrece un amplio espacio a sus ocupantes, especialmente en las plazas traseras (33 milímetros más de espacio para las piernas que en el BMW Serie 2 Coupé) y cuenta con maletero de 430 litros (40 litros más que el coupé de dos puertas). Exteriormente presenta un aspecto más dinámico y musculoso que la Serie 2 de la que se diferencia, además de por sus cuatro puertas sin marco, por sus faros delanteros con tecnología LED (opcionalmente pueden ser adaptativos) ligeramente inclinados, su parrilla de riñones, que más grande con barras contorneadas y angulares y que en el caso del tope de gama es con diseño de malla. Su línea del techo tiene una elegante caída, la forma alargada de las ventanillas reduce el peso visual de la parte trasera y la línea de los hombros, que se extiende hasta bien llegada a la parte trasera, tiene un efecto que parece alargar la carrocería. Así mismo, en la parte trasera luce unas nuevas ópticas que se extienden hasta el centro de la parte posterior uniéndose en una brillante banda negra que llega hasta el emblema de BMW en el centro. Todas las variantes del BMW Gran Coupé están equipadas con llantas de aleación ligera de 16", 17" ó de 18". Estará disponible en tres motores: el BMW 218i de tres cilindros y 140 CV asociado a

una caja de cambios manual de seis velocidades (opcionalmente se puede equipar con la transmisión Steptronic de doble embrague de siete velocidades), el BMW 220d de cuatro cilindros y 190 CV, asociado a una transmisión Steptronic de ocho velocidades; ambos con tracción delantera. Como tope de gama, el BMW M235i xDrive de cuatro cilindros y 306 CV, asociado a una transmisión Steptronic Sport de ocho velocidades, tracción a las cuatro ruedas, diferencial mecánico Torsen de deslizamiento limitado, dirección M Sport y frenos M Sport. Opcionalmente se puede equipar bien con una suspensión M Sport que rebaja 10 mm la altura de la carrocería o, con la suspensión adaptativa que incluye la tecnología VDC (Control Variable de los Amortiguadores entre Comfort y Sport). De serie viene además equipado con la tecnología ARB del BMW i3s, que junto con el BMW Performance Control permite controlar el deslizamiento de las ruedas de una forma mucho más precisa y rápida que antes. En cuanto a las ayudas a la conducción, de serie viene equipado con el aviso de colisión y de peatones con función de frenado en ciudad y reconocimiento de ciclistas y la alerta de cambio involuntario (ente 70 km/h y 210 km/h), Opcionalmente está disponible el control de crucero activo con función Stop & Go, el Driving Assistant con advertencia de colisión trasera y de tráfico cruzado y el Parking Assistant con el innovador asistente de marcha atrás. En materia de infoentretenimiento, incorpora el BMW Intelligent Personal Assistant, estrenado en el BMW Serie 3 Berlina.



El Toyota Yaris estrena cuarta generación

A mediados del año que viene llegará al mercado la cuarta generación del Toyota Yaris y lo hará cargado de novedades. Para empezar, está fabricado sobre la nueva plataforma Toyota New Global Architecture (TNGA) en su variante GA-B, una variante de la GA-C empleada en la nueva generación de Prius, el C-HR y el Corolla, así como de la GA-K usada en los nuevos Camry y RAV4. A diferencia del resto de los modelos de su segmento que han crecido con la llegada de una nueva generación, gracias a esta nueva plataforma, el Yaris es 5mm más corto (3,94m) a pesar de lo cual, su batalla es ahora 50mm mayor; es 50mm más ancho, lo que le permite disfrutar de un mayor espacio en su interior, además, la mayor anchura de las vías delantera y trasera le confieren una imagen más estilizada; pese a que es 40mm más bajo, no se reduce el espacio a sus ocupantes ya que el conductor y el pasajero van sentados más bajos y, por último, el centro de gravedad es 15 mm más bajo. En su interior hay un aumento de la calidad percibida y el diseño de la zona del conductor ha sido desarrollado en torno al concepto de “Las manos en el volante, la vista en la carretera”, con toda la información muy visible al conductor, mediante la pantalla central del sistema Toyota Touch, una pantalla TFT multiinformativa en el panel de instrumentos un sistema Head-Up Display de 10” a color, el diseño

ergonómico de los controles hace que sean intuitivos de localizar y de utilizar. Además, con el fin de mejorar la visibilidad, se ha reducido el tamaño del volante. Por último, se puede equipar con un cargador inalámbrico de smartphones, entrada y arranque sin llave y con una cálida iluminación especial para el habitáculo. En el apartado mecánico, el nuevo Yaris estará disponible con el nuevo sistema híbrido 1.5 Dynamic Force basado en el motor de gasolina de tres cilindros y un motor eléctrico con una nueva batería de ión de litio que es un 27% más ligera que la anterior batería de hidruro de níquel. En su conjunto, dispone de un 15% más de potencia combinada y su consumo se ha reducido un 20%. En otros países estará además disponible en motores de gasolina de 1,0 y 1,5 litros. En materia de seguridad, el nuevo Yaris ha sido diseñado para ser el vehículo urbano más seguro del mundo, para lo cual, cuenta con el nuevo sistema Toyota Safety Sense, que de serie incluye avanzados sistemas de asistencia al conductor como el Control de Crucero Adaptativo Inteligente que funciona a cualquier velocidad y el Sistema de Mantenimiento de Trayectoria que se equipan en los últimos modelos de Toyota, todo ello de serie y además, es el primer vehículo de su segmento en introducir el airbag central.

Nuevos BMW X5 M y BMW X5 M Competition y BMW X6 M y BMW X6 M Competition

La familia M de BMW crece y lo hace de la mano de sus modelos Sports Activity Vehicle (SAV) y Sports Activity Coupe (SAC), el X5 y el X6 en las versiones M y M Competition. En ambos modelos, la potencia de su motor V8 M TwinPower Turbo 4.4 desarrolla una potencia de 600 CV (25 CV más que los modelos predecesores) con un par motor de 750 Nm para las versiones M, mientras en el caso de las versiones M competition, la potencia sube hasta los 625 CV (50 CV más) y su par motor es el mismo. Todos ellos van asociados a una transmisión M Steptronic de ocho velocidades con Drivelogic, cuyas características de cambio pueden ajustarse utilizando el botón Drivelogic del selector de marchas M. El sistema de tracción total M xDrive ha sido especialmente calibrado y combinado con el diferencial activo M del eje trasero, por defecto, da prioridad al eje trasero, reparto que aumenta si se selecciona el modo 4WD Sport. Las versiones M aceleran de 0-100 Km/h en 3,9 segundos, mientras que las M Competition lo hacen en 3,8, pero ambas tienen limitada su velocidad máxima a 250 Km/h, que se puede

aumentar hasta los 290 Km/h si se equipan con el M Driver's Package. Sus chasis también se ha modificados con numerosas medidas para optimizar la rigidez de la carrocería y los soportes de suspensión. Así, de serie cuentan con suspensión adaptativa M con amortiguadores controlados electrónicamente, el sistema de estabilización activa de balanceo y la dirección M Servotronic. Exteriormente, estas versiones cuentan con amplias tomas de aire, branquias M situadas en las aletas delanteras, retrovisores aerodinámicamente optimizados, alerón trasero, faldón trasero con elementos difusores y dos parejas de tubos de escape. Además, las versiones Competition equipan unas exclusivas llantas de aleación ligera M de 21" en el eje delantero y de 22" en el trasero. En su interior encontramos de serie el BMW el Head-Up Display con lecturas específicas M, asientos multifunción M, tapicería de cuero integral Merino BMW Individual de grano fino, BMW Live Cockpit Professional con sistema de navegación, asistente personal inteligente BMW y el asistente de aparcamiento BMW.



Toyota E-Palette “Tokio 2020”, el transporte automatizado de Tokio 2020

De cara a los próximos Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Tokio 2020, Toyota suministrará 20 vehículos e-Palette versión “Tokio 2020”, con un diseño especial para cubrir la movilidad de los atletas y del personal auxiliar por las villa olímpica y paralímpica mediante una ruta de transporte automatizado. Estos vehículos eléctricos automatizados se han adaptado específicamente para su uso durante los Juegos Olímpicos, teniendo en cuenta durante el proceso de desarrollo las opiniones de los atletas respecto a sus necesidades de movilidad. Esta versión del e-Palette (el primer vehículo de Toyota desarrollado expresamente para aplicaciones de movilidad autónoma como servicio) cuenta con grandes puertas y rampas eléctricas para que grupos numerosos de atletas, incluidos los paralímpicos, puedan acceder de forma rápida y fácil. Está diseñado de forma simétrica entre la parte

delantera y la trasera, con una inconfundible forma cúbica y las ruedas situadas en las cuatro esquinas, el vehículo ofrece un espacio interior amplio y confortable. Como reflejo de la apuesta de Toyota por una “Movilidad para todos” (Mobility for all), incorpora asideros y asientos fáciles de usar independientemente de la altura. El vehículo también tiene colores contrastados entre el suelo, los acabados, los asientos y otros componentes para ayudar a las personas daltónicas. El vehículo estará controlado por un sistema de conducción automatizada que puede circular hasta 20 Km/h a nivel SAE2 4, con la ayuda de un operario de seguridad a bordo. Toyota se propone aprovechar los conocimientos derivados del uso del e-Palette en Tokio 2020 para seguir desarrollando el vehículo como base para aplicaciones futuras de movilidad como servicio.



Acuerdo estratégico entre Iberdrola y Mercedes-Benz para impulsar la movilidad sostenible



Iberdrola y Mercedes-Benz han firmado un acuerdo estratégico que permitirá a ambas compañías seguir impulsando el despliegue de la movilidad eléctrica en España, romper barreras de entrada y promover la circulación “cero emisiones”, facilitando así la transición al vehículo eléctrico. La alianza se sustenta en proyectos claves a lo largo de los próximos tres años, tanto en el segmento de las recargas domésticas y de empresas, como en el despliegue de la red de recarga pública en el país. De esta forma, Mercedes-Benz incluirá las soluciones de movilidad de Iberdrola (recarga en hogar y pública) en el proceso de comercialización de sus vehículos eléctricos en España e

Iberdrola suministrará e instalará puntos de recarga a todos los clientes de la nueva gama EQ y furgonetas eléctricas de Mercedes-Benz en un paquete con tarifa plana. Así, los clientes de la nueva gama EQ y furgonetas de Mercedes-Benz podrán realizar la recarga con energía 100% verde, procedente de fuentes de generación limpia de forma sencilla con su móvil a través de las aplicaciones de recarga para el hogar y la recarga pública de Iberdrola, desde la que los conductores de vehículos eléctricos pueden geolocalizar, reservar y abonar sus recargas. Por su parte, Iberdrola facilitará el acceso a la red de recarga pública realizada por la compañía en condiciones muy especiales, las que establece su Paquete de Energía, además de contar con recargas gratis durante seis meses. El Plan de Movilidad Sostenible de Iberdrola contempla el despliegue de 25.000 puntos de recarga de vehículo eléctrico en España hasta 2021, dirigido a hogares, empresas, así como en zonas urbanas e interurbanas de acceso público. El plan incluye la instalación de estaciones de recarga rápida, súper rápida y ultra rápida en las principales autovías y corredores del país durante 2019, permitiendo recorrer España de punta a punta. En resumen, este acuerdo permite a ambas compañías aunar esfuerzos con una oferta que simplifica y facilita la decisión al cliente para sumarse a la movilidad eléctrica.

Porsche y Boeing se asocian en el mercado de la movilidad aérea

Un estudio de Porsche Consulting realizado en 2018 prevé que el mercado de la movilidad aérea urbana crecerá a partir de 2025. Dicho estudio también indica que las soluciones de movilidad aérea urbana transportarán pasajeros de forma más rápida y eficiente que los actuales sistemas de desplazamiento terrestre, a un coste más bajo y con mayor flexibilidad. Es por ello que Porsche quiere ir más allá de ser un fabricante de vehículos deportivos y convertirse en una marca líder en movilidad Premium. Para lograr semejante reto ha firmado con Boeing un acuerdo para explorar el mercado de la movilidad aérea urbana premium y la



ampliación del tráfico de las ciudades al espacio aéreo. Con esta asociación ambas compañías aprovecharán sus puntos fuertes y sus conocimientos únicos del mercado para estudiar el futuro de los vehículos premium de movilidad aérea urbana. Fruto de esta asociación, las compañías van a crear un equipo internacional que trabaje sobre varios aspectos de la movilidad aérea urbana, que incluya los análisis del mercado potencial para vehículos premium y los posibles casos de utilización y junto con Aurora Flight Sciences (empresa subsidiaria de Boeing) están desarrollando ya un concepto para un vehículo 100% eléctrico de despegue y aterrizaje vertical.

X edición de la Land Rover Discovery Challenge

Un año más y ya son 10, Land Rover España organizó la Land Rover Discovery Challenge, una prueba solidaria en la que personajes públicos y periodistas representando a ONG's se enfrentan a diversas pruebas en las que se pone a prueba su espíritu aventurero, su capacidad de trabajo en equipo, su astucia, inteligencia, fuerza física y sus dotes como pilotos. En esta ocasión y con motivo de su primera década, la Land Rover Discovery Challenge volvió a Marrakech con 30 participantes (10 personajes públicos y 20 periodistas del sector del motor y de la sociedad), alguno de los cuales no sólo repetía participación, sino que incluso había ganado en alguna de las nueve ediciones anteriores. Se dividieron en 10 equipos formados cada uno de ellos por un celebrity y dos periodistas, representando a las cinco ONG's seleccionadas para esta edición: Grandes Amigos, Asociación Española contra el Cáncer, Asociación Nuevo Futuro, Fundación APASCOVI y Fundación Bobath. En la primera de las dos intensas jornadas, los participantes llegaron al lago

Takerkous situado a los pies de las majestuosas montañas del Alto Atlas, donde después de realizar una prueba de resistencia en la que tuvieron que remolcar sus Land Rover Discovery por un recorrido establecido con la ayuda de una cuerda a lo largo de un recorrido establecido, se refrescaron en una divertida prueba de canoas y ya por la tarde, afrontaron la última y más colorida prueba del día, una Gymkana por el zoco de la Medina. En la segunda jornada, los participantes pusieron a prueba sus habilidades de conducción y las propiedades 4X4 de los Land Rover Discovery, para posteriormente practicar deporte extremo con pruebas de rappel, tiriolina y puente tibetano. La Asociación Nuevo Futuro, representada por Laura Matamoros y Anabel Alonso fue finalmente la ganadora de la prueba y por tanto, de un Land Rover Discovery. Los equipos liderados por Raquel Meroño y David Bustamante consiguieron el segundo puesto para la Fundación Bobath y la Asociación Española Contra el Cáncer (AECC), con José Bono y Ángel Martín logró el tercer puesto.



Tag Heuer presenta la quinta edición limitada homenaje al Monaco por su 50º aniversario



En un evento llevado a cabo en Shanghái, Tag Heuer ha presentado la última de las cinco ediciones limitadas que a lo largo del año han celebrado el 50º aniversario del icónico Monaco y que en esta ocasión, está inspirada en el período comprendido entre 2009 y 2019. Disponible con una correa de piel de becerro negra perforada con forro interior negro y perfiles grises, este modelo cuenta con una caja poco convencional de acero inoxidable granulada y pulsadores pulidos. La esfera de color carbón con efecto rayos de sol

cuenta con índices chapados en oro negro y revestidos con SuperLuminova®. Las subesferas chapadas en rodio también cuentan con un resplandeciente efecto rayo de sol. Con el fin de obtener una estética más dinámica y llamativa, las agujas de la subesfera y el segundero central son de color rojo intenso, al igual que el índice situado a las 12. Las agujas de horas y minutos chapadas en oro negro cuentan con una franja de SuperLuminova® para garantizar la legibilidad en cualquier situación. Al igual que en el modelo original, los pulsadores se encuentran en el lado derecho de la caja mientras que la corona pulida se sitúa a la izquierda, una característica poco convencional que ha caracterizado al modelo Monaco durante los últimos 50 años. Este reloj de pulsera, que rinde homenaje a los años 2000, presenta el escudo «Monaco Heuer» grabado en el fondo de caja, así como las inscripciones «2009-2019 Special Edition» y “One of 169”. Con un diseño inspirado en el modelo original, el fondo de caja de acero inoxidable presenta un acabado vertical y circular cepillado y pulido. La caja alberga el prestigioso Calibre 11, una versión moderna del movimiento de cronógrafo con cuerda automática que hizo su debut en el interior del modelo Monaco original de 1969.

Mercedes-Benz vivoactive® 3 smartwatch, algo más que un smartwatch

Con el estreno del sistema de infoentretenimiento MBUX en la nueva Clase A y su posterior introducción en posteriores nuevos modelos de Mercedes-Benz, es posible “hablar” a nuestro coche y que este nos conteste. Ahora, Mercedes-Benz ha dado un paso más, de la mano de Garmin, presentando el smartwatch Mercedes-Benz vivoactive® 3, que en los nuevos CLA y GLE es más un simple smartwatch que registra nuestra actividad física. Ahora, gracias a la aplicación Mercedes me puede detectar el ritmo cardíaco de su conductor, cómo se siente y mejorar automáticamente su sensación de bienestar mientras conduce. Para ello el smartwatch se conecta a través de la aplicación Mercedes me mediante el Smartphone al MBUX transmitiendo el pulso



así como otros datos como el nivel de estrés o la calidad del sueño, que complementan la precisión del algoritmo inteligente, que a su vez recomienda el programa de Confort apropiado, sugiriendo un cambio en la música, la luz, la temperatura o, incluso, dependiendo del equipamiento, masajes en los asientos, garantizando así una llegada a destino lo más relajada posible. Compatible con Android e iOS, está disponible en blanco y plateado o negro y plateado, está fabricado en plástico, acero inoxidable y silicona, su esfera es de 43,4 mm de diámetro y su pantalla táctil a color está fabricada en vidrio Corning Gorilla, es sumergible hasta las 5 ATM y, entre otros idiomas, se puede configurar en español. Por último, su batería dura hasta 7 días, aunque si el modo GPS está activado se reduce a 13 horas.





El personaje: Eduardo Barreiros

El 24 de octubre se cumplió el centenario de Eduardo Barreiro, un gallego nacido en Gundiás (Orense) que sin estudios superiores acabó siendo uno de los mayores empresarios de España, capaz de crear un imperio industrial que contribuyó decisivamente a la motorización de España. Todo comenzó cuando con 6 años, su padre inició un negocio familiar de línea de autobuses (Orense-Luintra-Orense) con un Panhard Levasor, línea que amplió a otra con el recorrido Orense-Los Peares-Orense. En 1931, con doce años, comenzó a trabajar como revisor en la línea familiar de autobuses y poco antes del inicio de la Guerra Civil comenzó a compaginarlo como aprendiz en un taller de mecánica. Finalizada la Guerra continuó trabajando en la línea de autobuses de su padre reconstruyendo autobuses para la línea familiar en un pequeño taller y fue entonces cuando comenzó a adaptar motores para que pudiesen ser utilizados con gasógeno. En 1945, tras vender la línea de autobuses, fundó BECOSA (Barreiros Empresa Constructora, S.A.), empresa con la que ante la escasez de gasolina y con el fin de poder cubrir las necesidades de sus vehículos utilizados en las obras de las contratas, a partir de 1949 comenzó a transformar los motores de gasolina a diésel. En 1951 dio su primer gran salto al trasladarse a Madrid, concretamente en el Km 7 de la Carretera de Andalucía, donde en 1954 fundó Barreiros Diésel, empresa dedicada a la fabricación de motores. Su segundo gran salto lo dio en 1957, cuando en competencia con empresas inglesas, americanas y francesas y tras superar unas durísimas

pruebas en las que el propio Barreiros condujo el "Abuelo", ganó el concurso convocado por el Ministerio de Defensa del Gobierno de Portugal para fabricar 300 camiones militares todo terreno para su Ejército. En 1963 se produjo su tercer gran logro: el acuerdo con Chrysler Corporation por el cual les cedió el 40% de Barreiros Diésel a cambio de fabricar las marcas Dodge y Simca, para lo que fundó Barreiros Chrysler. En esa época realiza una inversión de 4.200.000.000 ptas. de la época para ampliar 2.000.000 de m² la fábrica de la que salen 21.000 Dodge y 62.000 Simca, así como otro millón de pesetas en la red comercial de distribución (se exportan productos Barreiros a 27 países) y además, fundó una empresa financiera pionera en la venta a plazos de automóviles. En 1967 Chrysler Corporation aumentó su participación en un 77% del capital y dos años más tarde, en 1969, Eduardo Barreiros abandonó definitivamente la empresa. En estos años, Barreiros, además de haber contribuido notoriamente al desarrollo industrial del país, había creado 25.000 puestos de trabajo directos y 100.000 indirectos y, con sus exportaciones, ayudó a la balanza de pagos. Tras cumplir los 10 años a los que se comprometió a no realizar ninguna actividad relacionada con el motor, ganó un concurso en Cuba con el motor Barreiros de 8 cilindros y firmó un contrato con Fidel Castro para producir motores diésel de diversas cilindradas y a partir de ese momento se centró en este negocio. El 19 de febrero de 1992, a los 72 años falleció de forma inesperada en La Habana.



F1 Gp de Japón; sexto título consecutivo de Mercedes

El tifón Hagibis, fue el protagonista del GP de Japón al obligar a anular la jornada de sábado, dejando para el domingo los entrenamientos cronometrados y la carrera. Un Gran Premio en el que Mercedes aprovechó su primer match ball para proclamarse por sexta vez consecutiva Campeón del Mundo de Constructores, igualando así a Ferrari (1999-2004) y en el que al margen de los tres equipos grandes, el español Carlos Sainz volvió a ser el mejor. Se sabía que Suzuka iba a ser territorio Mercedes y los libres del viernes así lo demostraron, pero los entrenamientos del domingo dejaron un inesperado doblete de Ferrari, liderado por Vettel que lograba su primera pole desde el GP de Canadá y la quinta consecutiva para Ferrari. Poco duraría la alegría en el equipo italiano, pues horas más tarde sus dos pilotos fallaban en la salida (Vettel se quedaba parado después de adelantarse al semáforo y Leclerc patinaba en exceso) lo que aprovechó Bottas para ponerse primero y Hamilton tercero, una salida que estuvo marcada por el toque entre Leclerc y Verstappen, incidente que dejaba a Sainz 5º. A pesar de que ambos continuaron en carrera, Leclerc tuvo que parar en la 3ª vuelta a cambiar su alerón roto, mientras que Verstappen, 18º, acabaría abandonando en la 14ª vuelta. Viendo que Vettel no podía seguir el ritmo de Bottas, Vettel paró en la 14ª vuelta para montar de nuevo neumáticos blandos, a lo que Mercedes reaccionó parando a Bottas una vuelta más tarde para montar el compuesto medio, mientras que Hamilton continuaba en pista 5 vueltas más y optaba también por

medios, tras lo cual, las posiciones se mantuvieron, lo que enfadó a Hamilton que no entendía el motivo. Por detrás, sólo una estrategia a dos paradas permitió a Albon ganar a Sainz el cuarto puesto. La segunda parada de Vettel dejaba a las dos Mercedes liderando la carrera, pero la segunda parada de Bottas a 16 vueltas del final, obligó moralmente a parar también a Hamilton a 10 vueltas del final, parada que le dejaba nuevamente tercero, pero esta vez, con neumáticos blandos. Esto hizo posible que poco a poco Hamilton recortase su diferencia con Vettel, llegando a pegarse al Ferrari a falta de tres vueltas para el final. Pese a contar con peores neumáticos, Vettel pudo aguantar los ataques de un Hamilton que reclamaba más potencia a su equipo. Esta lucha benefició a Bottas que lograba su primera victoria desde Bakú, con 13 segundos de ventaja sobre Vettel y sobre Hamilton. Albon fue cuarto, Sainz 5º, Leclerc 6º, aunque tras la carrera fue sancionado con 15 segundos lo que le hizo perder una posición en favor de Ricciardo, Gasly fue 8º, Pérez fue 9º pese a abandonar gracias a que por error, se dio por finalizada la carrera una vuelta antes de lo estipulado y 10º fue Hulkenberg. En el Mundial, Hamilton con 338 puntos y Bottas con 274 son ya los únicos que matemáticamente pueden luchar por el título, Leclerc es tercero con 221 puntos, Verstappen y Vettel están empatados a 212 puntos y Sainz con 76 puntos es ya sexto. En el Mundial de Constructores, Mercedes con 612 puntos es ya campeón, le sigue Ferrari con 433 puntos, Red Bull con 323 y McLaren, con 111 puntos.



F1 Gp de México; Ferrari regala la victoria a Mercedes

Una vez más, Ferrari tenía el doblete al alcance de la mano, pero su estrategia ha permitida a Mercedes lograr la victoria. En cuanto a Sainz, fue una carrera para olvidar, pues después de realizar una gran salida en la que se colocó 4º, poco fue perdiendo posiciones debido a un mal rendimiento de sus neumáticos duros y acabó 13º. En los entrenamientos, Verstappen fue el más "pillo" y se llevó la pole por delante de los Ferrari de Leclerc y Vettel, pero horas más tarde fue sancionado con tres puestos por mejorar la vuelta ignorando una bandera amarilla que había en la última curva debido al accidente de Bottas. Así, Ferrari lograba su 6ª pole consecutiva y Verstappen pasaba al cuarto puesto, por detrás de Hamilton. Esta sanción no afectaba a Sainz, que una vez más realizaba una gran Q3 y terminaba 7º, aunque con la desventaja de salir con neumáticos blandos. En la salida, esta vez los Ferrari no fallaron y mantuvieron las posiciones, mientras que Hamilton y Verstappen se tocaron en la primera curva, incidente del que se benefició Albon, que pasó al tercer puesto y Sainz que se situó cuarto por delante del británico, mientras que Verstappen bajó al 8º puesto por detrás de Bottas. Este no sería el único incidente del holandés, pues unas vueltas más tarde un toque con Bottas pinchó su neumático trasero derecho y tuvo que parar en boxes. En Ferrari optaron por estrategias distintas para sus pilotos: dos paradas para Leclerc (medios y duros) y una parada (duros) con Vettel, la misma que Hamilton, aunque éste paró 14 vueltas antes ante la imposibilidad de adelantar a los Ferrari

en pista. Esta decisión acabó siendo la correcta, pues el británico, que contaba con un nuevo ingeniero, le permitió liderar la carrera cuando Vettel hizo su parada a 34 vueltas del final y pese a tener neumáticos más nuevos que Hamilton, no pudo acercarse lo suficiente al Mercedes y viendo que Bottas tampoco podía adelante al alemán, sólo faltaba saber si los neumáticos más frescos de Leclerc le permitirían llegar al trio de cabeza. Vuelta a vuelta, la diferencia se iba reduciendo hasta que llegó a contar con el finlandés, pero a 13 vueltas para el final, el monegasco cometió un error y a partir de ese momento ya no pudo volver a acercarse a Bottas. Hamilton lograba así su 10ª victoria de la temporada, seguido por Vettel y por Bottas, que mantenía así la lucha por el título. Leclerc se tenía que conformar con el 4º puesto, Albon termino 5º, Verstappen logró remontar hasta el 6º puesto; Pérez, para delirio de los aficionados fue 7º, Ricciardo 8º, Gasly fue 9º y Hulkenberg 10º tras la sanción de 10 segundos que recibió Kvyat por mandar al alemán contra las protecciones en la última vuelta. En la clasificación de pilotos, Hamilton, con 363 puntos y a falta de solo tres carreras aventaja ya en 74 puntos a Bottas, Leclerc, con 236 puntos mantiene la tercera Vettel es cuarto, pero ya a sólo 6 puntos de su compañero, Verstappen es quinto con 220 y Sainz, por un punto, pierde el sexto puesto con Gasly. En el apartado de constructores, Mercedes suma 652 puntos, Ferrari es segundo con 466 puntos, Red Bull es tercero con 341 puntos y McLaren, que no puntuó mantiene la cuarta posición con 111 puntos.

Formula E; Porsche y Mercedes se unen al resto en Valencia

Audi, BMW, Mercedes y Porsche: podría parecer el DTM, pero no, es la Formula E que en Valencia ha visto comenzada su sexta temporada con la esperada llegada de Porsche y de Mercedes. Su llegada además ha traído un baile de pilotos y es que, sólo cinco equipos repiten pilotos: Audi Sport (di Gassi y Abt), Envision Virgin Racing (Bird y Frijns), Mahindra Racing (D'Ambrosio y Wehrlein), Nissan e.Dams (Buemi y Rowland) y Venturi (Massa y Mortara). Lotterer abandona DS Techeetah para hacer pareja con Neel Jani en Tag Heuer Porsche. Su hueco lo cubrirá el portugués Da Costa, que la temporada pasada corrió con el equipo BMW Andretti. Max Gunther que debutó la temporada pasada, se ha pasado al equipo BMW Andretti. Su ex-equipo Geox Dragon tendrá una nueva pareja de pilotos formada por Hartley y Müller, ambos debutantes en la FE. Mercedes-Benz EQ debutará con Vandoorne y con el holandés De Vries. Panasonic Jaguar Racing, contará con Evans y con el debutante Calado y por último, en el equipo NIO Racing se

mantiene Turvey, que hará pareja con el chino Na. En cuanto al calendario Suiza, Honk Hong y Mónaco se caen del calendario y en su lugar regresa Londres, mientras que Seúl y Yakarta debutarán en la FE. Durante los 3 días de tests llevados a cabo en el circuito Ricardo Tormo, 21 de los 24 coches rodaron en el mismo segundo, poniendo de manifiesto la gran igualdad entre los equipos. Al igual que el año pasado, el mejor tiempo fue el equipo BMW Andretti, esta vez de la mano de Max Gunther con un tiempo de 1'15"087, seguido por el Mahindra de Wehrlein a 0'103 segundos y por el Gex Gragon de Müller a 0'111 segundos. Respecto a los equipos debutantes, tanto Porsche como Mercedes tuvieron problemas de juventud y se limitaron a sumar kilómetros de rodaje de cara la primera carrera que tendrá lugar el 22 de noviembre en Arabia Saudí. Así, los pilotos de Porsche Lotterer y Jani sólo pudieron ser 19º y 22º respectivamente, mientras que los de Mercedes, Vandoorne y De Vries fueron 20º y 21º respectivamente.





WEC 6 Horas de Fuji; Toyota, suma y sigue

Pese a la entrada en vigor del nuevo sistema de handicaps en función de la clasificación que penalizaba 1,4 segundos por vuelta al Toyota nº 7 y 1 segundo al Toyota nº 8, el equipo Toyota GAZOO Racing vivió un fin de semana perfecto: doblete en los entrenamientos y doblete en la carrera, la séptima consecutiva del equipo y tras cuatro participaciones, el TS050 HYBRID se despedía invicto de Fuji. Si en Silverstone, la victoria fue para el Toyota nº 8 de Conway Kobayashi y López, en esta ocasión, la victoria fue para el Toyota nº 8 de Nakajima, Buemi y Hartley, autores también de la pole. Bruno Senna con el Rebellion, que adelantó a Kobayashi en la salida fue el único que osó poner en apuros el doblete de Toyota en casa, pues gracias al handicap del Toyota, pudo mantener la segunda posición hasta el primer relevo, mienta a partir del cual los dos Toyota comenzaron a distanciarse del Rebellion. En una carrera tranquila, el único sobresalto para el Toyota nº8 fue un Drive&Through que tuvo que cumplir a falta de dos horas un por sobrepasar el límite de velocidad en el pit-lane, sanción que permitió al otro Toyota reducir a medio minuto la diferencia ente ambos Toyota. El Rebellion nº1 completó el podio pero ya a 2 vueltas de los Toyota, lo que deja de manifiesto la superioridad del equipo japonés. Así, tras esta segunda carrera, los dos coches de Toyota están empatados a 44 puntos, 24 puntos más que los holandeses De Vries, Van Der Garde y Van Eerd (Oreca nº 29 del Racing Team

Netherland), ganadores en la categoría LMP2 y Toyota Gazoo Racing con 52 puntos aventaja en 35 puntos a Rebellion Racing y a Team LNT que están empatados a 17 puntos. En la categoría GTE, Aston Martin fue el gran triunfador de la prueba, en la que sólo la mala suerte les privó de lograr la pole y finalmente, el Aston Martin Vantage GTE nº 95 se tuvo que conformar con el tercer puesto en la parrilla, pole que sí logró en la categoría GTE AM. Ya en carrera, su fuerte ritmo, sumado a una acertada estrategia de paldas en boxes, permitió a Sorensen y Thiim lograr la victoria, mientras que el otro Aston Martin pilotado por Lynn y Martin terminó tercero. Para completar el gran fin de semana de Aston Martin, el equipo TF Sport lograba la victoria en la categoría GTE Am. El podio en la categoría GTE Pro lo completó el Porsche 911 RSR nº 92 de Christensen y Este tras rematar desde la última posición. Este podio sumado al sexto puesto de sus compañeros Bruni y Lietz, que pese a salir desde la pole sufrieron innumerables contratiempos, les permite ser los nuevos líderes de la categoría en la que los tres primeros están separados por sólo 2 puntos: Christensen y Este tienen 36 puntos, Sorensen y Thim tiene 35 y Bruni y Lietz 34. En el apartado de constructores, Porsche es primero con 70 puntos, Aston Martin es segundo con 65 puntos y Ferrari es tercero con 43 puntos. Por último, el español Miguel Molina, con el Ferrari nº 71 terminó quinto, a dos vueltas de los anadores.



WRC Rally de GB; Tänak acaricia el título

El piloto estonio se recuperó del abandono de Turquía de la mejor manera posible: con una victoria, la quinta en las últimas siete pruebas y además sumaba el máximo de puntos posibles, con lo que aumentaba su ventaja con Ogier a 28 puntos a falta de dos pruebas para que acabe el Mundial (España y Australia). La prueba comenzó con el Toyota de Meeke en primera posición con 2,1 segundos de ventaja sobre Neuville, tras imponerse en el primer tramo del jueves por la tarde de sólo 3,58 Km, un tramo en el que pese a lo corto que era, Tänak terminó decimotercero a casi 9 segundos por un problema en las luces de su Toyota. Al día siguiente, el piloto irlandés, pese a no ganar ningún tramo, se mantuvo al frente de la clasificación y llegó a tener hasta 9,2 segundos de ventaja sobre Ogier, pero un trompo en una paella del último tramo le hizo perder dos posiciones y acabar el día tercero. Tanak recuperaba el tiempo perdido el día anterior y terminaba primero con 3,4 segundos de ventaja sobre Ogier, segundo por sólo 0,2 segundos. Neuville, el tercer piloto en la batalla por el título, terminaba la jornada cuarto a 4,8 segundos de Meeke y a 8,4 segundos de Tänak. El sábado, o "súper sábado" como se le conoce al disputarse casi la mitad de la distancia del rallye (151,24 km cronometrados repartidos en siete tramos), era una jornada decisiva ante la corta etapa del domingo, por eso, la

constancia de Tänak le permitió acabar el día con 11 segundos de ventaja, pese a ganar sólo uno de los siete tramos, mientras que Neuville, que se impuso en dos tramos, subió del cuarto al segundo puesto superando a Ogier en 6,3 segundos. En la última jornada estaba previsto que se disputasen 38,42 km repartidos en cuatro tramos más el Power Stage, pero por razones de seguridad el tramo de Great Orme, de 4,74 Km se tuvo que suspender. Como la mejor defensa es un buen ataque, Tänak ganó la primera pasada por el tramo de Alwen de 10,41 Km, mientras que Evans, que regresaba al WRC tras sufrir una lesión en la espalda se impuso en otros dos tramos. Tänak ponía el broche de oro a su quinta victoria en las últimas siete pruebas ganando el Power Stage, mientras que Neuville era segundo a 10,9 segundos de Tänak, Ogier terminó tercero a 12,9 segundos del belga y Meeke, con su cuarto puesto daba a Toyota unos puntos muy importantes en la lucha por el Mundial de constructores. La clasificación tras esta prueba queda de la siguiente manera: Tänak, 250 puntos, Ogier, 212 puntos y Neuville 199 puntos. En el apartado de constructores, el Mundial se aprieta, con sólo 8 puntos de diferencia entre Hyundai primero con 340 puntos, y Toyota, segundo con 332 puntos. Ya a más distanciada está Citroën con 278 puntos y Ford con 200 puntos.

Jan Solans y Mauro Barreiro, campeones del Junior WRC

Hasta nueve pilotos llegaban a la última cita del Junior WRC con opciones matemáticas de proclamarse campeón dado que con el sistema de puntuaciones había un total de 72 puntos en juego. De ellos, el piloto sueco Tom Kristensson y el español Jan Solans separados por un sólo punto eran los máximos favoritos al título. En juego, además del título, estaba la oportunidad de competir la temporada que viene en 5 pruebas del WRC 2 con un Fiesta R5 y disponer para ello de 200 neumáticos Pirelli. Como era de esperar, ambos pilotos se fueron alternando el liderato de la prueba en la primera jornada en la que finalmente el piloto español acabó primero con 16,3 segundos de ventaja sobre Kristensson, pero además, con 5 tramos ganados frente a los 4 de su rival. La lucha por el título se acabó al día siguiente cuando Kristensson perdió tres minutos por culpa de un pinchazo, mientras que Jan Solans y su copiloto Mauro Barreiro se mantuvieron al margen de

problemas. Libre de presión, el piloto español afrontó la última jornada con una mayor tranquilidad, limitándose a gestionar los 3 minutos y 24,4 segundos que tenía de ventaja sobre Tom Kristensson. Así, sin tomar más riesgos de los necesarios, logró su segunda victoria tras la conseguida en Italia, con una ventaja de 2 minutos y 51 segundos sobre Kristensson, que a pesar del pinchazo que le dejó si opciones de lograr el título, ganó los 15.000€ del premio al novato 2019. Con este título, el vigente campeón de la Beca Junior R2, Jan Solans, se suma a la ilustre lista de pilotos como Sébastien Loeb, Dani Sordo, Sébastien Ogier, Craig Breen, Elfyn Evans o su hermano Nil Solans, ganadores de este certamen. Este título es además otro éxito del programa de promoción de jóvenes talentos inaugurado hace ya dos años por la Real Federación Española de Automovilismo, el Rallye Team Spain, que este año también ha ganado las categorías ERC3 Junior y ERC3 con Efrén Llanera y Sara Fernández.





WRC Rally de Cataluña-España; Tänak entra en el Olimpo

Hyundai llegó España con su alineación de gala (Neville, Sordo y Loeb) con un objetivo: hacer labor de equipo para restar el mayor número de puntos posible a Tänak y, de paso, frenar en seco la recuperación de Toyota, que tras la última prueba se había acercado peligrosamente en la clasificación de constructores. Esto último si lo logró, pero no pudo evitar que el piloto de Toyota se proclamase Campeón del Mundo (el primero para un piloto de Toyota desde que en 1994 lo lograra Auriol). Ogier el otro aspirante al título y segundo en la clasificación fue el gran derrotado por culpa de la fiabilidad de su Citroën, que en el segundo tramo sufrió un fallo hidráulico en la dirección asistida, que en el tercer tramo le hizo perder casi tres minutos y terminaba el día en 17ª posición, a 4 minutos de Loeb, que encabezó el triplete de Hyundai, seguido por Neville a 1,7 segundos y por Sordo a 7,6 segundos. En cuanto al líder del Mundial, el estonio terminaba 5º a 21,7 segundos, pero a sólo 8,4 segundos de su compañero Meeke. Como era de esperar, el sábado Neville se puso al frente de la clasificación tras el primer ramo del día y a partir de ese momento no paro de aumentar su ventaja hasta acabar el día con 21,5 segundos de ventaja sobre Sordo. Tänak, en un gran sábado, ganaba cuatro de los siete tramos y en el último tramo lograba arrebatarse el tercer puesto a Loeb por

sólo 0,6 segundos. En cuanto a Ogier, el francés lograba remontar hasta el 8º puesto, por detrás de los dos Ford, pero ya con nulas opciones de recuperar más posiciones en los 74,14 Km de los 4 tramos cronometrados del domingo. En la última jornada, Tänak quería la segunda palza para sentenciar el Mundial, pero Sordo aguantaba bien la presión del estonio hasta que en un emocionante Power Stage, Tänak no sólo marcaba el mejor tiempo con lo que sumaba los 5 puntos extra, sino que además, adelantaba en 6,1 segundos a Sordo, con lo que arrebataba al español la segunda posición por sólo 0,4 segundos, mientras que Neville lograba su tercera victoria de la temporada con 17,2 segundos de ventaja sobre el estonio. El recientemente proclamado Campeón del Junior WRC, el español Jan Solans que debutaba en el WRC 2 con un Ford Fiesta R5 MKII terminaba 9º, justo por detrás de su hermano Nil. Con este resultado, Tänak, con 263 puntos es a falta de Australia, matemáticamente Campeón del Mundo, Neville, con 227 puntos, mientras que la lucha por el subcampeonato está muy abierta con Neville segundo con 227 puntos y Ogier tercero con 217 puntos. En cuanto al Mundial de Constructores, Hyundai, con 380 puntos aumenta a 18 puntos su ventaja con Toyota, Citroën es tercero con 284 puntos y Ford es cuarto con 218 puntos.