

- El futuro ya está aquí...
- Fiesta de cumpleaños por Iso 70 años de Ferrari.
 - Mercedes AMG project one, un F1 de calle.
 - Lamborghini Aventador S Roadster, a cielo abierto con 740 cv
 - Lotus Evora GT430 Sport, el más rapido de Lotus.
 - Porsche 911 GT3 con paquete Touring, para los más puristas.
 - Audi RS 4 Avant, un familiar de 460 cv.
 - MINI John Cooper Works GP Concept, el MINI más radical.
 - Suzuki Swift Sport, más ligero y rápido.
 - Discovery SVX, el más extremo de Land Rover..
 - KIA Sorento, ahora con más tecnología y con un diseño actualizado.
 - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, el más potente de la gama.
 - BMW X3 M40i, el primer M Performance de la Serie X3.
 - Volkswagen T-Roc, el hermano menor del Tiguan
 - El Leaf, el eléctrico más vendido se renueva.
 - BMW actualiza su compacto eléctrico, el BMW i3.
 - Styled by Courrèges, edición especial del Citroën E-Mehari.
 - Jaguar E-Type Concept Zero, sin duda el eléctrico más bonito.
 - Audi Aicon Concept, mirando al futuro.
 - Sayer, el volante del futuro según Jaguar Land Rover.
 - Historiador Tradición de Cuervo y Sobrinos, réplica de una obra maestra.
 - El Jarama estrena nuevo puente Dunlop.
 - F1: Gp de Italia, Singapur y Malasia.
 - Jaguar I-Pace eTrophy, la primera copa monomarca eléctrica.
 - WEC: 6 horas de Mexico y 6 horas de COTA.



EL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ...

Parece mentira, pero han pasado ya 10 años desde que salió al mercado el primer modelo de iPhone, el iPhone Edge, si bien, en Europa no llegó hasta un año más tarde con el lanzamiento del segundo modelo, el iPhone 3, modelo que supuso una auténtica revolución, al dar un salto enorme en la velocidad de los datos, permitiendo una rápida navegación por internet. También introdujo la App Store y dio rienda suelta a una millonaria industria de apps. Diez años después, el iPhone va ya por el iPhone X. A lo largo de esta década, no sólo ha ido cambiando su tecnología, capacidad de memoria o sistemas operativos, cambios que han dejado desfasados y como piezas de museo a los primeros modelos, sino que su precio se ha incrementado bastante, pasando desde los 450€ del primer modelo, a los 1.159€ del iPhone X. Tanta sofisticación también ha ido acompañado de "clasicos" y que, al igual que averías, que fuera de garantía los iPhone, acaben resultan muy costosas de reparar, lo que ha generado un importante negocio dedicado solamente a su reparación. Esta misma podría ocurrir en un futuro con los coches, que cada vez son más tecnológicos y que van encaminados hacia la conducción autónoma, una tecnologías que supondrán una mayor complejidad en caso de avería ¿surgen entonces negocios especializados en este tipo de averías como en el iPhone? A esto hay que sumar los "injertos" o pantallas que están incluyendo en el salpicadero, pantallas que además de servirnos como navegadores, nos conectan a nuestro smartphone mediante aplicaciones, por lo que podría darse la situación de que dentro de unos años, sus sistemas operativos se queden obsoletos como ocurre con en el iPhone. En definitiva, estos coches del futuro es muy posible que lleguen a la categoría de "clasicos" y que, al igual que los iPhone, acaben resultan muy costosas de



Ferrari puso fin a los actos de su 70º aniversario con un gran evento que tuvo lugar los días 9 y 10 de septiembre en Maranello. Un total de 500 Ferrari llegados de todo el mundo participaron en esta celebración en la que sin duda, destacaron tres eventos. El primero de ellos fue la “**Ferrari Leggenda e Passione**”, una subasta organizada por RM Sotheby’s en la que se subastaron un total de **35** coches de la marca, que tuvo lugar en el circuito de Fiorano. Entre ellos, la estrella de la subasta fue una unidad única del **LaFerrari Aperta**, la número 210, fabricada para la ocasión en un color Rosso Fuoco metalizado con doble franja de carreras en Bianco Italia metalizado en el capó y en la parte trasera. Los **8,3 millones de euros** que alcanzó, [superó a un LaFerrari subastado en diciembre por 7 millones de dólares] serán destinados a la ONG “**Save the Children**”. Entre los coches subastados se encontraba también el Ferrari Ferrari 348 GT/C LM con los colores de **Repsol** que de la



mano de Saldaña, Vilariño y el Príncipe Alfonso de Orleans, acabó 11º y 4º de su clase en las **24 Horas de Le Mans de 1994**, que finalmente fue subastado por 437.000€. El segundo evento fue el **Concours d’Elegance**, en el que participaron un total de **120 coches** divididos en 20 clases. Los ganadores fueron un **Ferrari 340 MM Spider Vignale de 1953** y un **Ferrari Testarossa Spider de 1986**. El primero, logró la victoria en la Mille Miglia de 1953 de la mano de Giannino Marzotto y Marco Crosara, mientras que el segundo es una unidad única, fabricada para celebrar el 20º aniversario de Gianni Agnelli como presidente de Fiat. Por último, el tercer evento del fin de semana fue el **espectáculo Rosso 70**, que tuvo lugar el sábado por la noche, al que acudieron 4.000 invitados, un espectáculo que comenzó con un discurso de bienvenida del presidente Sergio Marchionne y que ilustró la visión y los sueños únicos de Enzo Ferrari y cómo se han cristalizado en todo lo que Ferrari representa en el mundo de hoy.





Desde los inicios del automovilismo deportivo, los ingenieros han soñado con trasladar a la carretera la tecnología de competición. Ahora, con motivo del **50º aniversario de AMG**, Mercedes-AMG, en colaboración con los expertos en Fórmula 1 de Mercedes-AMG High Performance Powertrains, así como con la empresa Mercedes-AMG Petronas Motorsport, lo ha hecho realidad con el Mercedes-AMG Project ONE, un **prototipo** en el que por primera vez se ha **incorporado** prácticamente sin modificaciones la **tecnología híbrida** más avanzada y eficiente de la **Fórmula 1** a un modelo de **carretera**. Además de su agresivo diseño, que muestra ya muchos detalles concretos de cómo será el futuro modelo de serie, lo más llamativo del Mercedes-AMG Project ONE es su sistema de propulsión híbrida enchufable de altas prestaciones compuesto por un **motor de combustión** y **cuatro eléctricos**. El primero, es un motor **V6 híbrido de gasolina** y 1,6 litros de cilindrada con inyección directa y turbocompresor sencillo con asistencia eléctrica, que **procede** directamente de la **Fórmula 1**, un motor que alcanza las 11.000 rpm y que va asociado a un **cambio** manual automatizado de 8 marchas AMG SPEEDSHIFT que transmite la potencia al **eje trasero**. En cuanto a los cuatro motores eléctricos, **uno** está integrado en el turbocompresor, **otro** se encuentra junto al motor de combustión, unido directamente con el cigüeñal, y los **dos restantes** propulsan las ruedas delanteras, generando así una retracción integral y que además, recuperan hasta el 80% de de la energía de la frenada para alimentar a la batería y que además, permite



acelerar y frenar por separado las dos ruedas delanteras. Un conjunto que le permite desarrollar más de **1.000 CV**, superar los **350 km/h** y acelerar de 0 a 200 Km/h en menos de seis segundos y una autonomía de **25 Km** en modo eléctrico. Obviamente, cuenta con varios modos de conducción, que van desde el puramente eléctrico hasta un modo de alto rendimiento, equivalente al utilizado en la Fórmula 1 durante las sesiones de calificación con el fin de obtener los mejores tiempos por vuelta o la función Race Start para salidas de pasado. La clave de las extraordinarias prestaciones del Mercedes-AMG Project ONE es la **estructura monocasco** de fibra de carbono, ultraligera y muy resistente, cuya tecnología procede también de la **Fórmula 1**. El Mercedes-AMG Project ONE cuenta con un equipo de **frenos cerámicos** de alto rendimiento con discos de material compuesto para frenarlo, así como con unas llantas forjadas de aluminio de 10 radios con cierre central, que cuentan con una cubierta radial parcial de fibra de carbono de efecto aerodinámico, que montan unos neumáticos 285/35 ZR 19 Michelin Pilot Sport Cup 2, delante y neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2 335/30 ZR detrás. Su **interior**, con espacio para dos personas, nos traslada a un **F1**, con **asientos** tipo **baquet** con respaldos ajustables integrados en la estructura monocasco del vehículo, así como un **volante** inspirado en la **F1** (recortado arriba y abajo con indicador LED de la marcha acoplada) y pedales ajustables. con el fin de asegurar una óptima visibilidad hacia atrás, el retrovisor interior se ha sustituido por una pantalla que muestra imágenes a tiempo real, captadas por una "mirrorcam".



LAMBORGHINI AVENTATOR S ROADSTER, A CIELO ABIERTO CON 740 CV



Basado en el Aventador S, Lamborghini ha presentado en la pasada edición del Salón del Automóvil de Frankfurt su **versión descapotable**, el Aventador S Roadster. Está equipado con el mismo motor que el modelo coupé, un **V12 de 6,5 litros** con un par motor de 690 Nm a 5.500 rpm, asociado a una **transmisión automática** de siete velocidades y

tracción a las cuatro ruedas y disponible con cuatro modos de conducción (STRADA, SPORT, CORSA y EGO). Pese a ser 50 Kg **más pesado** que la versión coupé, sus **prestaciones** son prácticamente las **mismas**: misma velocidad máxima (**350 Km/h**), misma potencia (**740 CV**) y **sólo** es una décima más **lento** en acelerar de 0 a 100 Km/h (3 segundos). Toda su potencia se transfiere al asfalto con **neumáticos** Pirelli P Zero y llantas Dione de 20 o 21 pulgadas y para frenar cuenta con **frenos cerámicos** de serie. Es por tanto una versión que **combina** las tecnologías y las prestaciones del Aventador S con el placer de conducir descapotado. Su **techo desmontable**, se compone de dos paneles de fibra de carbono de diseño cóncavo para favorecer el espacio en el habitáculo, que se guardan en la parte delantera del coche. **Detrás** de los **asientos** hay una ventana trasera que se activa eléctricamente, y que sirve para aislar el habitáculo del ruido, así como para reducir las turbulencias en el caso de circular sin capota. Por último, gracias al **programa Ad Personam**, el nuevo Aventador S Roadster se puede **personalizar** a gusto del cliente, dándole así un mayor toque de **exclusividad**.

LOTUS EVORA GT430 SPORT, EL MÁS RÁPIDO DE LOTUS

Tras el reciente lanzamiento del Lotus Evora GT 430 GT, Lotus ha lanzado al mercado una nueva versión **más ligera y más rápida** de ese modelo: el GT 430 Sport. Esta nueva versión de **líneas más limpias**, **viene sin** el alerón trasero del GT430, así como sin las tomas de refrigeración sobre los pasos de rueda o su splitter delantero, por lo que su **carga aerodinámica** es ahora de **100 Kg** circulando a máxima velocidad, frente a los 250 Kg del GT430. Esto también ha hecho posible que su peso sea ahora de 1.248 Kg, es decir, **10 Kg menos**, gracias también al empleo masivo de la fibra de carbono (paragolpes delanteros y traseros, paneles de techo y portón trasero). Esta reducción de peso **ha permitido** que, pese a que esta nueva versión equipa el mismo motor 3.5 litros V6 sobrealimentado de 436 CV con un par motor de 440 Nm en la versión con cambio manual y de 450 Nm con cambio automático (disponible a partir de enero del año que viene), pase a tener una **relación peso/potencia** de **2,90 kg/CV** y que alcance una **velocidad máxima** de **315 Km/h** (280 Km/h con cambio automático), **convirtiéndose** así en el Lotus de producción **más**

rápido. En su **interior** encontramos asientos de tipo baquet, fabricados en carbono, con tapizado de piel de Alcántara, mientras que el salpicadero, la consola central, el túnel de transmisión y los paneles de las puertas están forrados con cuero perforado. Opcionalmente, se puede equipar con un sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil que incluye conectividad iPod y Bluetooth, así como un sistema de navegación y una cámara trasera. Además, el programa **Lotus Exclusive** desarrollado por el equipo Lotus. Design, permite personalizar a gusto del cliente.



PORSCHE 911 GT3 CON PAQUETE TOURING, PARA LOS MÁS PURISTAS



Como novedad en la pasada edición del Salón del Automóvil de Frankfurt, Porsche presentó la variante del Porsche 911 GT3 con Paquete Touring (Touring Package), un equipamiento que se remonta a una variante de equipamiento del 911 Carrera RS de 1973.

Exteriormente, la principal **diferencia** respecto el **GT3** radica en la **ausencia del alerón trasero fijo** en la parte trasera, que ha sido **sustituido** por un **spoiler**

retráctil como en el 911 Carrera, equipado con un perfil aerodinámico en el mismo color de la carrocería del vehículo. Así mismo, es **25mm más bajo** y **44mm más ancho** que el **GT3**. y el capó trasero con lamas para la refrigeración está especialmente diseñado y lleva el logotipo "GT3 touring". **Otros elementos** distintivos son los marcos de las ventanillas laterales en color plata, el mismo tono que tienen las colas de escape deportivo y las cubiertas del mecanismo de lavado de faros, así como el logotipo Porsche en la trasera, elementos que en el caso de la opción de equipamiento "**Paquete Touring Exterior Negro**" son de color negro mientras que los faros delanteros y los pilotos traseros están oscurecidos. En el eje delantero monta neumáticos 245/35 ZR 20 sobre llantas de nueve pulgadas, mientras que en el trasero, son 305/30 ZR 20 y llantas de doce pulgadas, llantas que en ambos casos son de aleación forjadas con fijación mediante tuerca central. Su **interior** transmite la



sensación de un vehículo **deportivo clásico**. El volante, con la marca en el lugar de las doce de un reloj, la palanca de cambio, los reposabrazos del panel de puertas, la tapa del compartimento de almacenaje de la consola central y los tiradores interiores de las puertas están tapizados en un cuero de alta calidad y tacto suave, mientras que la parte central de los asientos está hecha con tela negra. Los reposacabezas

llevan el logotipo de Porsche grabado en relieve y todas las costuras del interior tapizado parcialmente en cuero están hechas con hilo negro. El toque final en el habitáculo lo ponen las molduras de aluminio negro. Está equipado con el **motor bóxer atmosférico** de seis cilindros y cuatro litros de **500 CV** con **460 Nm** de par motor, asociado a una **caja de cambios manual** de seis velocidades y su tren de rodaje y el chasis es el mismo que el de los 911 GT3. **De serie**, al igual que todos los 911 GT3, viene con el Porsche Communication Management (PCM) con módulo de navegación online e información del tráfico en tiempo real y el módulo Connect Plus y la app Porsche Track Precision. Por último, prácticamente todas las **opciones** del **911 GT3** están **disponibles** también en combinación con el Paquete Touring. Estas opciones incluyen todos los colores exteriores y de llantas, los frenos cerámicos PCCB, los faros de LED, todas las variantes de asientos, el Paquete Chrono o los sistemas de audio,



www.spanishdrivingexperience.com

"Detener la publicidad para ahorrar dinero,
es como parar el reloj para ahorrar
tiempo,"

Henry Ford

AUDI RS 4 AVANT, UN FAMILIAR DE 460 CV



A principios del año que viene llegará al mercado el nuevo Audi RS 4 Avant, modelo que ha sido presentado en el salón del automóvil de Frankfurt. Esta cuarta generación está equipada con un **motor 2.9 V6 TFSI biturbo de 450 CV y 600 Nm** de par motor, (170 Nm más que en el modelo anterior), un motor con el que acelera de 0 a 100 km/h en **4,1 segundos** y alcanza una velocidad máxima limitada electrónicamente de **250 km/h**, velocidad que se puede **augmentar** hasta los **280 km/h** si se equipa con el paquete opcional **RS dynamic**, todo ello con un **consumo medio** es de 8,8 l/100 km, lo que supone una **mejora** en la eficiencia de un 17 por ciento respecto al modelo anterior. La potencia se reparte a las cuatro ruedas a través del sistema de **tracción total permanente quattro** por medio de un **cambio tiptronic** de **ocho** velocidades optimizado de **configuración deportiva**. De serie, la **suspensión deportiva RS** del Audi RS 4 Avant **rebaja 7 mm** la altura de la carrocería en comparación con el Audi A4 con suspensión deportiva. **Opcionalmente**, se puede equipar con suspensión RS sport plus con Dynamic Ride Control (DRC), frenos cerámicos y dirección dinámica con ajustes RS específicos. Su **diseño exterior** está **inspirado** en el Audi 90 quattro IMSA

GTO, un diseño que **se caracteriza** por sus enormes entradas de aire con la característica rejilla RS en forma de panel, ancha y plana parrilla Singleframe, faros Matrix LED opcionales, pasos de rueda 30 mm más anchos que los del A4 Avant difusor RS específico, las salidas ovals del sistema de escape RS y el spoiler RS en el techo. El nuevo Audi RS 4 Avant equipa de serie llantas de aluminio forjado de 19 pulgadas; opcionalmente pueden elegirse unas llantas de 20 pulgadas. Como **guiño** a sus **orígenes**, Audi exclusive ofrece **opcionalmente** el **azul Nogaro** con efecto perla como recuerdo a la **primera generación** del Avant de altas prestaciones lanzado al mercado en **1999**. En su **interior**, el protagonismo del color negro subraya su carácter deportivo y en él, encontramos el emblema RS en sus asientos deportivos RS (opcionalmente con trama tipo panel), en el volante deportivo multifunción plano en su parte inferior, en la rejilla del cambio de marchas y en las inserciones iluminadas de los umbrales de las puertas. Así mismo, el Audi virtual cockpit y en el head-up-display, indicadores específicos RS muestran información sobre las fuerzas G, el par motor y la presión de los neumáticos.



10 HORAS DE RESISTENCIA

www.kartingangelburgueno.com

28 OCTUBRE 2017



Increíbles premios

Paddock Club

Plazas limitadas
Tel. 607328696



HOTEL
& SPA

ARZUAGA

Ribera del Duero

MINI JOHN COOPER WORKS GP CONCEPT, EL MINI MÁS RADICAL



BMW Group presentó en el Salón del Automóvil de Frankfurt el MINI John Cooper Works GP Concept, su **modelo más radical**, que **inspirado** en los **triumfos** legendarios de la marca en el **Rally de MonteCarlo** hace **50 años**, toma el **relevo** del **MINI John Cooper Works GP** de 2012 y del **MINI Cooper S de 2006 con Kit GP** de John Cooper Works, Visualmente, este

prototipo irradia dinamismo y potencia por los cuatro costados y no sólo por su acabado en color Black Jack Anthracite en combinación con el color Curbside Red metalizado. Para empezar, es **más ancho** que el MINI actual a lo que hay que sumar sus **grandes faldones** delantero, trasero y laterales así como un prominente **alerón en el techo** y unas **llantas Racetrack** de aleación ligera y 19 pulgadas con diseño clásico de radios múltiples. El uso de **materiales ligeros**, como la fibra de carbono, **optimiza la relación potencia/peso** del vehículo y su equilibrada distribución del peso asegura la sensación de kart característica de MINI. **Su interior** está reducido a los **elementos fundamentales**: jaula de seguridad asientos envolventes montados en posición baja con cinturones de seguridad de cinco puntos, un cuadro de instrumentos de diseño limpio y como no, el cambio de marchas se realiza con las levas del volante. Con el fin de minimizar el peso, los asientos traseros, el guarnecido interior del techo y los paneles de las puertas convencionales brillan por su ausencia y las puertas se abren con tiradores encastrados hechos con correa textil.

SUZUKI SWIFT SPORT, MÁS LIGERO Y RÁPIDO

La **tercera generación** del Suzuki Swift Sport llega con un **diseño más agresivo y deportivo**, un **menor peso** y con **más tecnología**. En **comparación** con el modelo anterior, ha aumentado 20mm su distancia entre ejes, las vías delantera y trasera son 40mm más anchas y la carrocería es 15mm más baja y 40mm más ancha. **Exteriormente** destaca por su parrilla delantera hexagonal, los pilares A de color negro, sus luces delanteras y traseras organizadas verticalmente, llantas de 17 pulgadas de perfil bajo, el spoilers inferior delantero, faldones laterales, difusor trasero y un tubo de escape dual. Su **deportividad** también se transmite en su **interior**, que cuenta con asientos deportivos, volante en forma de D, palanca de cambios acabada en cromo, pedales de acero, así como unos relojes con colores contrastados. Está equipado con un **motor 1.4 BOOSTERJET** de **140 CV** con un par motor de **230 Nm**, asociado a una **caja de cambios manual** de 6 velocidades con una mejor suavidad. La **plataforma "HEARTECT"** sobre la que está construido ha permitido **rebajar 80 Kg** su peso, por lo que su relación peso-potencia le meten en el terreno de los deportivos compactos. En materia de **infoentretenimiento**, cuenta con un sistema de audio

con conectividad al Smartphone por Bluetooth® con una pantalla táctil de 7 pulgadas y un navegador 3D . Por último, **incorpora** importantes **elementos de seguridad**, como un avanzado sistema de detección, la frenada de emergencia autónoma por medio de una cámara dual (Dual Sensor Brake Support) o el aviso de abandono de carril.



DISCOVERY SVX, EL MÁS EXTREMO DE LAND ROVER



Para aquellos que buscan grandes aventuras, Land Rover ha presentado el Discovery SVX, el Land Rover **más extremo** hasta la fecha. Construido artesanalmente en el **Centro Técnico de Special Vehicle Operations (SVO)** y con vistas a reflejar la solidez inherente del Discovery SVX y su capacidad para llegar más lejos, los diseñadores de Land Rover han tomado como **referencia** algunas características de varios vehículos para desafíos **todoterreno icónicos** de Discovery, como los utilizados en los eventos Camel Trophy y G4 Challenge, a fin de **otorgar** al SVX un **aspecto** distintivo, agresivo y práctico tanto por dentro como por fuera. Equipado con el **motor de gasolina V8** sobrealimentado de 5,0 litros de Jaguar Land Rover, que desarrolla **525 CV** con un par motor de **625 Nm**, está diseñado para ofrecer a los entusiastas de la conducción todoterreno un siguiente nivel de capacidad todoterreno, todo ello sin sacrificar el confort ni la funcionalidad. Para poder ofrecer esta **mayor capacidad todoterreno**, el Discovery SVX cuenta como **novedad** en los Discovery con el Control Antivuelco Activo Hidráulico (**H-ARC**), que proporciona una mayor articulación de los ejes y mejora el control de la carrocería, potenciando con ello la tracción todoterreno extrema, al tiempo que también reduce el balanceo de

la carrocería para lograr una conducción suave y estable en carretera. Además, cuenta con **ángulos mejorados** de aproximación, salida y ventral gracias a la elevación tanto de su arquitectura monocasco de aluminio ligero, como del sistema de suspensión neumática en todas las ruedas, utiliza **amortiguadores** de largo recorrido y pivotes revisados y **neumáticos** todoterreno de mayor tamaño (275/55 R20 Goodyear Wrangler). El Discovery SVX también está **equipado** con bloqueo de diferencial central activo y trasero electrónico, que trabajan con el sistema Terrain Response 2 especialmente calibrado para optimizar la tracción sobre todas las superficies. Como **complemento** de estas actualizaciones de hardware se incluyen calibraciones de software únicas para la transmisión automática de ocho velocidades con caja transfer de dos velocidades, así como los sistemas dinámicos de Discovery, incluidos el Hill Descent Control, Electronic Traction Control (ETC), Adaptive Dynamics, Dynamic Stability Control (DSC), All-Terrain Progress Control (ATPC) y la dirección asistida eléctrica con marchas variables (EPAS). Por último, para ofrecer al conductor un control óptimo de la selección de marchas durante la realización de maniobras todoterreno, cuenta con con una palanca de cambio de pistola.





A finales de este año llegará al mercado el nuevo KIA Sorento, el emblemático SUV de siete plazas de la marca, con un **exterior e interior actualizados**, las **últimas tecnologías de seguridad y conectividad de KIA**, una **variante GT Line**, así como una **nueva y eficiente caja de cambios** automática de ocho velocidades en la versión diésel de 2,2 l. **Exteriormente**, las **novedades** son unos paragolpes delantero y trasero revisados, unos nuevos grupos ópticos delanteros y pilotos traseros de LED, y un acabado negro metalizado en la parrilla "tiger-nose". El resultado es una **imagen más sofisticada** y enérgica en la parte frontal. Además el Sorento contará con un nuevo diseño para las llantas de aleación de 17, 18 y 19 pulgadas. En el **interior**, se ha **cambiado** el diseño del volante y de la instrumentación, cuenta con una mayor proporción de materiales suaves al tacto y piel, que realzan el ambiente premium del habitáculo y los asientos del conductor y del pasajero delantero están equipados con ajuste lumbar de cuatro y dos movimientos respectivamente, para mejorar el confort. En **materia de seguridad**, por primera vez, el Sorento está disponible con **DRIVE WISE**, los más recientes sistemas avanzados de asistencia a la conducción como el nuevo sistema de detección de fatiga del conductor o el Sistema de Asistencia de Mantenimiento de Carril y el asistente dinámico para luces de carretera, y grupos ópticos tipo LED con iluminación dinámica en curva (Dynamic Bending Light). En materia de **infoentretenimiento**, el nuevo Sorento



estará disponible con el sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de **8,0 pulgadas** más reciente de Kia, con navegación y los Connected Services de Kia proporcionados por **TomTom®**. Este nuevo sistema ofrece **Apple CarPlay™** y **Android Auto™** para una integración completa del smartphone, que se podrá cargarse mediante el **cargador inalámbrico** situado en la consola central y opcionalmente, se podrá equipar con el nuevo sistema de sonido Harman/Kardon®. Otra novedad es la **versión GT Line**, inspirada en la imagen de las variantes de altas prestaciones GT de Kia, que viene con los faros de niebla con cuatro lámparas LED, pinzas de freno de color rojo, unos estribos más prominentes, una doble salida de escape cromada y un sutil emblema GT Line para diferenciarlo de otras versiones. Su interior incluye los nuevos elementos de las otras versiones, además de asientos con superficie acolchada de piel en color negro con costuras grises y el logo GT Line bordado. En esta nueva versión, las levas del cambio son específicas y hay distintos elementos interiores con acabado de cromo satinado. En el apartado mecánico, la **novedad** es la nueva **caja de cambios automática de ocho velocidades** para las versiones del Sorento **con el motor diésel de 2,2 l**, que sustituye a la automática de seis velocidades, una caja de cambios que ofrece cuatro modos de conducción diferentes: Eco, Comfort, Sport y Smart, seleccionables mediante el sistema electrónico Drive Mode Select



EL LEAF, EL ELÉCTRICO MÁS VENDIDO SE RENUEVA



El vehículo eléctrico más vendido del mundo (283.000 desde 2010), el Nissan Leaf, se **renueva por completo**, tanto en **diseño**, como en **tecnología** y además cuenta con una **mayor autonomía**. Inspirado en el prototipo IDS, que apareció por primera vez en el Salón del Automóvil de Tokio de 2015, en comparación con la anterior generación, el nuevo Leaf no sólo **ha crecido** ligeramente sino que también **ha ensanchado** y ahora mide 4,48 m y 1,77m respectivamente, si bien su **altura** es ahora algo **menor** y mide 1,55m. El **frontal** incluye la **parrilla delantera V-Motion** de Nissan, que comparte con el Nissan X-Trail y el Qashqai. Sin embargo, el **color azul** de la parrilla, una nueva característica de los vehículos eléctricos Nissan, lo diferencia del resto. El techo flotante aporta estilo y un nuevo sentido de movimiento. Los elegantes **faros delanteros LED** incluyen el característico diseño de bumerán de Nissan. Su **habitáculo** también ha sido totalmente rediseñado y ahora, cuenta con **materiales y acabados** de mayor calidad y se ha **cambiado** el aspecto de la **pantalla (TFT) de 7 pulgadas** en color. para ofrecer una mejor comprensión de las prestaciones clave. **Tecnológicamente**, el nuevo Leaf es el primer modelo Nissan en Europa en adoptar la **primera fase** de la **conducción autónoma**. Cuenta con

tres nuevas **tecnologías** de conducción inteligente principales. La primera es el sistema **ProPILOT** de asistencia avanzada al conductor. Se usa para circular por un solo carril en autopista y facilita la conducción, reduce el estrés y permite relajarse al volante. La segunda es el **ProPILOT Park**, una asistente para el aparcamiento y, por último, incorpora el **e-Pedal**, una tecnología que permite al conductor arrancar, acelerar, desacelerar y parar simplemente ajustando la presión sobre el pedal del acelerador. Su **nuevo motor eléctrico** ofrece una mayor eficiencia energética y un mayor par (**320 Nm**) así como más potencia (**110 kW / 150 CV**), mejorando así la aceleración. Ahora pasa de 0 a 100 km/h en 7,9s., pero lo más importante, es que su **autonomía** es ahora de **378 Km**, gracias al paquete de baterías de iones de litio de alta tecnología, que genera todavía más potencia y tiene una mayor capacidad de almacenamiento eléctrico, unas baterías que se recargan en 16 horas en tomas de corriente de 3 kW o en 8 h es de 6 kW. Para aquellos que quieran llegar más lejos con su nuevo LEAF, en 2018 Nissan introducirá una **versión adicional** de alta potencia con motor de mayor potencia y batería de **más capacidad y autonomía**.





La variante “familiar” del Porsche Panamera, el Panamera Sport Turismo estrena una **nueva versión híbrida enchufable**, el Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, versión que pasa a ser el **Sport Turismo más potente**, gracias a la combinación de un **motor V8** de cuatro litros biturbo de **550 CV** con otro motor **eléctrico de 136 CV**, que le proporcionan una **potencia conjunta** de 500 kW (**680 CV**) con un par motor de **850 Nm**, asociado al **cambio de ocho velocidades** Porsche Doppelkupplung (PDK), que transmite la potencia al sistema de **tracción integral adaptativo** Porsche Traction Management (PTM) de serie. Esta combinación le permite acelerar de **0 a 100 km/h** en **3,4 segundos** y alcanzar una velocidad máxima de **310 km/h** con un **consumo medio**, según el ciclo de homologación europeo NEDC, de **3,0 l/100 km** y con una **autonomía** de **49 Km** en modo **exclusivamente eléctrico** y una velocidad punta de 140 km/h. Su **batería** de iones de litio se puede **cargar** en un tiempo de entre 2,4 y 6 horas, dependiendo del tipo de cargador y de la potencia de la red. Esta nueva versión híbrida ofrece **todas las innovaciones** de la segunda generación del Panamera como el cuadro de instrumentos digital Porsche Advanced Cockpit,

avanzados sistemas de asistencia como el Porsche InnoDrive con control de crucero adaptativo, el eje trasero direccional, [opcional] y el spoiler de techo, que además de permitir un reglaje de tres ángulos diferentes, en función de la situación de conducción y de la configuración seleccionada en el vehículo. también genera una carga aerodinámica adicional de hasta 50 kg sobre el eje posterior. Su **equipamiento de serie** es muy completo e incluye el sistema eléctrico de estabilización del balanceo Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC Sport), que incluye el diferencial autoblocante trasero Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), sistema de frenos cerámicos de alto rendimiento Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), llantas de aleación de 21 pulgadas en diseño 911 Turbo, la avanzada dirección asistida Power Steering Plus y Paquete Sport Chrono y al igual que todos los Panamera Sport Turismo con que tienen una potencia superior a los 440 CV, la suspensión neumática de tres cámaras que forma parte del Porsche Active Suspension Management (PASM), que le permite tener un mayor abanico de posibilidades de reglaje, desde un alto nivel de dinamismo hasta un elevado confort de conducción.



BMW ACTUALIZA SU COMPACTO ELÉCTRICO, EL BMW i3



El BMW i3, el compacto eléctrico de BMW que salió al mercado en el 2014 ha sufrido una **ligera modificación estética** y ha **incorporado una segunda variante más potente** denominada i3s, novedades que llegarán al mercado en noviembre de 2017.

Ambos modelos obtienen su energía de la batería de alto voltaje de iones de litio ubicada en la parte baja del suelo del vehículo, desarrollada por BMW Group con una capacidad de 94 amperios-hora (Ah) o 33 kilovatios-hora (kWh), si bien, el BMW i3 genera una potencia máxima de 125 kW (**170 CV**). Su par máximo es de **250 Nm**, con el que acelera de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos y alcanza una velocidad máxima limitada de 150 km/h, todo ello, con una autonomía de 290 a 300 kilómetros según el ciclo NEDC o de 235 a 255 kilómetros según el WLTP. Por su parte, el nuevo **BMW i3s** ofrece una interpretación aún **más deportiva** gracias a su motor eléctrico de alto rendimiento de 135 kW (**184 CV**) que genera un par máximo de **270 Nm**, que le permite acelerar de 0-100 Km/h en 6,9 segundos y alcanzar los 160 km/h y con una autonomía de hasta 280 kilómetros según el ciclo NEDC y entre 235 y 245 kilómetros según el WLTP. Además, cuenta con una **suspensión deportiva** que rebaja 10 mm en la altura de conducción, es 40 mm más ancho de vía y viene con unas exclusivas llantas de 20 pulgadas de aleación ligera con diseño de radio doble, 20 mm más anchas que las versiones anteriores. Para **ambas versiones** hay disponible **opcionalmente** un **motor de gasolina** de dos cilindros de 28 kW (**38 CV**) "Range Extender", que opera un generador que produce



energía según sea necesaria mientras se conduce para mantener un nivel de carga constante en la batería de alto voltaje. Para **cargar la batería**, su cable cuenta ahora con un **sensor de temperatura** y gracias al gracias **BMW i Wallbox**, ofrecer 11 kW de energía para cargar la batería de alto voltaje, se puede cargar en menos de tres horas con una autonomía de 180 kilómetros, cinco veces más rápido que con el cable de carga estándar. Los nuevos BMW i3 y BMW i3s vienen con una versión actualizada del sistema operativo **BMW iDrive**, que ofrece una interfaz intuitiva para controlar numerosas funciones del vehículo, de infoentretenimiento, comunicación y navegación. Así, en los vehículos equipados con el sistema de navegación Professional, la pantalla es de 10,25 pulgadas con una resolución aumentada de 1.440 × 540 píxeles, el sistema de reconocimiento de voz también se ha optimizado y por primera vez será compatible con Apple CarPlay. En lo que a los **sistemas de asistencia** al conductor se refiere, **opcionalmente** se pueden equipar con el paquete de asistencia al aparcamiento que incluye Control de la distancia de aparcamiento, una cámara de marcha atrás y Parking Assistant, así como con el Driving Assistant Plus, que incorpora aviso de colisión y peatones con función de frenado urbano, indicador del límite de velocidad, asistente de previsión, control de crucero activo con función Stop&Go y el asistente de retenciones. Otra **novedad** está en sus **luces**, que ahora, todas son de **LED** (delante y detrás). Por último, ambas versiones están disponibles en cuatro niveles de acabado (Atelier, Loft, Lodge y Suite).





Limitada a **61 unidades**, Citroën ha presentado la edición especial Styled by Courrèges del E-Mehari como **homenaje** al año de creación de la casa de moda **Courrèges**. Esta versión exclusiva **se identifica** a simple vista gracias a su emblema "Styled by Courrèges" con un efecto metal pulido, situado en la

parte baja de los arcos centrales y sobre el portón del maletero., así como por su acabado en color exclusivo Vinyl Black, por su nuevo techo rígido Hard Top negro brillante, así como por sus llantas de aleación de 15" Give Me Five diamantadas Black. Su color negro contrasta con su interior blanco, que le da un aspecto elegante, un interior que se ha renovado totalmente siguiendo los códigos de estilo Citroën, con nuevos asientos y un nuevo salpicadero, en el cual, para darle un toque único, la moldura del lado del pasajero incorpora una elegante cinta en la que figura el logo Courrèges, así como una placa numerada en aluminio serigrafiado y barnizado. Como **complemento**, se ha desarrollado una **bolsa de viaje** bicolor exclusiva, vendida con el vehículo y entregada por Courrèges en el domicilio del cliente, pensado para llevar consigo los efectos personales y para poder situarla fácilmente en el maletero. Su **motor** 100% eléctrico se recarga completamente en 8 horas a 16A o en 13 horas en los enchufes domésticos de 10A, un motor que ha visto **incrementado** un 20% su **par motor**, tiene una autonomía de **195 Km** y una velocidad máxima de **110 Km/h**.

JAGUAR E-TYPE CONCEPT ZERO, SIN DUDA EL ELÉCTRICO MÁS BONITO

Desde su salida al mercado en **1961**, el **E-Type** ha sido elegido en múltiples ocasiones como el vehículo más bonito de todos los tiempos. ahora coincidiendo con el anuncio de que a partir del 2020 todos los nuevos modelos de Jaguar Land Rover serán totalmente eléctricos, híbridos enchufables o mild hybrid, Jaguar Land Rover Classic ha presentado el E-Type Concept Zero, **basado** en el Jaguar E-Type Roadster Serie 1.5 de **1968**, pero 46 Kg **más ligero** y un segundo **más rápido** que el E-Type Serie 1. Está equipado con un **motor totalmente eléctrico** de **220 kW**, con el que acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 5,5 segundos y con el que se pueden recorrer **270 Km** gracias a su reducido peso y buena aerodinámica y su batería de iones de litio de 40 kWh puede recargarse en casa durante la noche. Los expertos responsables del desarrollo del motor eléctrico se aseguraron de que encajara exactamente en el mismo lugar que el motor XK. El motor eléctrico (y el engranaje reductor) está justo detrás de la batería, en el mismo sitio que la caja de cambios del E-Type. Un nuevo árbol de transmisión envía la energía a un diferencial de transmisión y a la transmisión final. Al usar un motor eléctrico con un peso y unas

dimensiones similares al motor de gasolina y la transmisión anteriores, **no cambia la estructura** del vehículo, incluidos los frenos y la suspensión, por lo que se **simplifica la modificación** y la **homologación**. Además, la experiencia, la maniobrabilidad, la conducción y el frenado son idénticos a los del E-Type original.





El **coche autónomo** cada vez está más cerca, por ello, auto ha presentado el Audi Aicon, un coche eléctrico, **sin pedales ni volante**, que muestra como será en un futuro su coche autónomo de gama alta. Pese a su **gran tamaño** (5.444 mm de largo, 2.100 mm de ancho, 1.506 mm de alto y una distancia entre ejes de 3.470mm, superior incluso a la del nuevo Audi A8 con carrocería larga), es un cuatro puertas con capacidad para cuatro ocupantes **(2+2)**. Está equipado con **cuatro motores eléctricos** que generan **354 CV** con un par motor de **550 Nm**. Cada uno mueve una rueda, posibilitando una **tracción integral quattro variable**, con control electrónico que le dan una **autonomía** de entre **700 y 800 Km**. Sus baterías puede cargarse al 80 % en menos de 30 minutos gracias a un sistema de alto voltaje con 800 voltios y equipa un **sistema de carga inductiva** sin cables. **Exteriormente** destaca por sus amplias **superficies acristaladas**, dotando a su **interior** de una **gran luminosidad**. Carece además del **pilar B**, debido a que **sus puertas opuestas** se abren unas hacia delante y las otras hacia atrás. Los prominentes pasos de rueda subrayan el ADN quattro de Audi, y las enormes ruedas de 26 pulgadas van situadas lo más hacia afuera posible y como en el caso del Audi e-tron Sportback concept, el frontal del Aicon muestra la **parrilla hexagonal invertida Singleframe**, un rasgo típico de la próxima generación de modelos eléctricos de Audi. Como novedad, **carece de faros o de grupos ópticos convencionales**, en su lugar, hay **superficies visuales** enteramente digitales compuestas por cientos de



píxeles triangulares, recreaciones tridimensionales del símbolo Audi AI, agrupados en torno a la parrilla Singleframe, que **posibilitan** una **gran versatilidad** de gráficos, animaciones y visualizaciones informativas en cualquier color. El Audi Aicon utiliza además **módulos de proyección** para **iluminar** la carretera y el entorno en alta resolución y es **capaz de proyectar** señales al pavimento. Esto le permite **comunicar** avisos e información del vehículo a personas próximas sin que exista una línea directa de visión respecto al coche. **Otra novedad** es que **carece** de faros de largo alcance, puesto que **puede ver** en la **oscuridad** gracias a su **sistema de sensores láser y radar**. En su **interior**, que se activa cuando entran los pasajeros, **faltan** todos los mandos e instrumentos habituales: volante, pedales, grupos de botones e indicadores. En **su lugar**, sólo hay amplias superficies ininterrumpidas, dando así una enorme **sensación de transparencia y amplitud**. Sus **asientos individuales** pueden **girarse** respecto a su orientación longitudinal en hasta 15 grados, **permitiendo** así hablar con el resto de pasajeros mientras se es conducido. al no tener que conducir, sus ocupantes pueden **decidir** cómo emplear su tiempo dentro del coche: trabajar, comunicarse o sólo relajarse, incluso dormir. Cualquier cosa es posible mientras el coche encuentra su camino de forma autónoma y segura. Dependiendo de la posición de los asientos, los pasajeros pueden utilizar el gran visualizador frontal como superficie operativa, o bien una imagen Head-up display proyectada más arriba, en el parabrisas.



SAYER, EL VOLANTE DEL FUTURO SEGÚN JAGUAR LAND ROVER



Jaguar Land Rover ha presentado a **Sayer**, el volante **inteligente y conectado** del futuro en la primera edición del Tech Fest en la universidad de arte, diseño y tecnología Central Saint Martins de Londres (Reino Unido). Este prototipo de volante se **guarda** en **casa** y es el compañero más fiel de los conductores. Se trata del **primer volante** con **activación por voz** e

inteligencia artificial que tiene la capacidad de realizar cientos de tareas. Está concebido para un futuro en el que los coches son autónomos, conectados y eléctricos, un futuro en el que no se adquieran vehículos individuales, sino que el cliente solicite el que desea en el momento y el lugar que lo necesite. Así, las personas con un volante Sayer, cuyo nombre rinde homenaje a uno de los diseñadores más significativos del pasado de Jaguar (**Malcolm Sayer**), que trabajó para la marca británica entre 1951 y 1970, podrían formar parte de un club de vehículos bajo demanda. Se trata de un club que ofrece la propiedad exclusiva o la opción compartir el vehículo con otras personas de la comunidad. En este futuro que prevé Jaguar Land Rover, Sayer, el volante conectado podría ser el **único elemento** del vehículo que se tenga **en propiedad**. Así, si uno tuviese que asistir mañana a las 8:00 horas a una reunión que se celebra a dos horas de su casa, su dueño sólo tendría que comunicarle sus planes a Sayer desde la comodidad de su hogar y el sistema se encargará de que, al despertar, tenga un coche en la puerta que habrá llegado de forma autónoma. Además, Sayer le avisará de las partes del recorrido por las que más disfrutará conduciendo.

HISTORIADOR TRADICIÓN DE CUERVO Y SOBRINOS, RÉPLICA DE UNA OBRA MAESTRA

Cuervo y Sobrinos celebra su **135º Aniversario**, con el **modelo** Historiador Tradición, una edición limitada a **882 piezas** creada a raíz de un diseño hallado en el histórico archivo encontrado en La Habana. Los detalles de esta pieza de los años 50 han sido recreados con maestría. El **crystal vintage** con efecto abombado, los marcadores circulares con forma trapezoidal, todo combinado con un **diseño clásico** típico de la época, una obra maestra de una época pasada. Entre los **componentes** del reloj se encuentra una esfera finamente decorada con un efecto entramado y un diseño vintage de las agujas. Además, en el fondo de caja transparente se puede ver una placa circular grabada con los años del aniversario 1882-2007. Todos los modelos están grabados con "1 of 882" en azul. La aguja del segundero central se caracteriza por acabar en forma de flecha con un toque de color rojo, diseño propio de CyS. Ventana de fecha a las 6, placa con el logo Cuervo y Sobrinos y el nombre Tradición sobre la esfera y el emblema de la marca como índice a las 12. Viene acompañado de

una elegante correa de piel de color marrón con pespunte en beige. Este nuevo modelo de Cuervo y Sobrinos **refleja** una vez más la esencia y filosofía de esta marca suiza única; respeto por sus orígenes latinos combinado con tradición relojera y saber hacer.





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

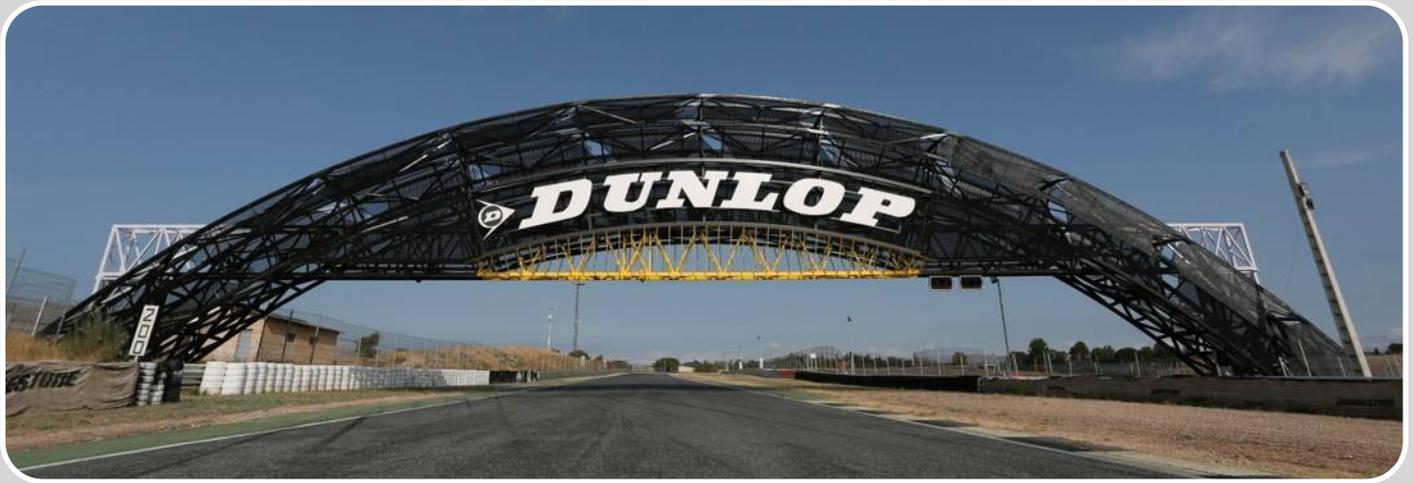
*para más información:

info@spanishdrivingexperience.com



Mr. CAR
The Car Appearance & Restyling Experts

www.spanishdrivingexperience.com



En **1924**, un año después de la primera edición de las míticas 24 Horas de Le Mans y, con el fin de permitir el paso de los asistentes desde las tribunas a los puestos de comida y bebidas, se **instaló** en el circuito francés de la Sarthe el **primer Puente Dunlop** de la historia, un puente que además daba a los espectadores la oportunidad de pasar a escasos metros de los boxes de los equipos. Tras el trágico **accidente de 1955**, su **ubicación cambió** a la actual, en la curva que sigue al final de la recta de boxes, conocidas como “curva Dunlop”. En la década de los **'80** se construyó una **nueva versión**: un armazón de metal de 13 metros de altura y un arco de 50 metros de largo con un peso total de 70 toneladas, capaz de resistir rachas de viento de más de 200 km/h y acoger en su interior 1.350 aficionados y, a comienzos de los años **'90**, sufrió su último **lavado de cara** que a penas ha variado hasta hoy. Así, durante estos 93 años, el Puente Dunlop se ha convertido en todo un **icono** del circuito y de la competición. A raíz de la presentación del **Plan Jarama 2021**, con el que se pretende modernizar el Circuito del Jarama y aprovechando la colaboración entre el RACE y Goodyear Dunlop en materia de educación y seguridad vial, en **2013** surgió el **proyecto del Puente Dunlop** del Circuito del **Jarama**. Definir el

emplazamiento, presentando una primera propuesta al RACE antes de dar comienzo las obras de remodelación y modernización del Circuito, fue el primer punto de ejecución. Desde Dunlop señalaron que la ubicación exacta sería la mítica Rampa Pegaso, punto estratégico del trazado, que conecta con la curva Ascari, el punto más elevado del circuito. El proyecto ha sido obra del **arquitecto español** Francisco Javier Plazuelo, quien se **inspiró** en el de **Le Mans**. La estructura de 12,48 metros de altura y 62,23 metros de largo, para el cual, se han empleado 160m³ de hormigón armado y 40 toneladas de acero y está formado por diferentes capas de paneles superpuestos que, según cómo le incida la luz y dependiendo del punto desde el que se observe, adquiere una textura u otra, simulando, así, incluso el movimiento circular de un neumático al rodar. Además, cuenta con un **avanzado sistema de iluminación** mediante luces LED, compuesto por 18 paneles de luz LED que se esconden en su entramado, el sistema permite modificar el color con el que se ilumina dependiendo del día. El nuevo Puente Dunlop, que estará durante los **próximos 10 años**, fue oficialmente inaugurado con una cena en la rampa de Pegaso, junto al Puente Dunlop a la que asistieron numerosos invitados de la prensa y del mundo del motor.

F1: GP DE ITALIA, LA TORMENTA PERFECTA



Se esperaba un poco más de emoción en un nuevo capítulo en la lucha por el mundial entre Vettel y Hamilton, pero al final resultó un GP descafeinado. Primero, la lluvia que cayó el sábado volvió a dejar en evidencia a la F1 y a los neumáticos de lluvia extrema de Pirelli y tras varios aplazamientos, finalmente se disputaron los entrenamientos. Además de la lluvia, las múltiples sanciones por cambios de motor o de caja de cambios, dejaron una parrilla inédita (salvo la pole de Hamilton que superó el récord de Schumacher), con Stroll en segunda posición y Ocon tercero. Los Ferrari mal, muy mal en casa y en su 70º aniversario, con Kimi y Vettel quinto y sexto respectivamente, después eso sí, de las sanciones a los Red Bull. Al igual que en Spa, la salida fue muy limpia para lo que nos tiene acostumbrado Monza y pronto quedó en evidencia que el motor Mercedes es mucho motor: Hamilton no tardó en distanciarse y Bottas, que salía cuarto, no sólo no tuvo muchos problemas para adelantar a Ocon y a Stroll, sino que además, recuperó sin DRS la posición a Raikkonen en la primera vuelta. Por su parte, Vettel para

alegría de los tifosi, lograba remontar hasta la tercera posición, eso sí, sin ritmo suficiente como para seguir a los dos pilotos de Mercedes. Ricciardo fue el hombre del día y el que animó un GP aburrido. Salió 16º con el compuesto blando y dejó para las últimas 16 vueltas el compuesto súperblando (al contrario que el resto) y con un gran ritmo de carrera (marcó la vuelta rápida), fue remontando pociones hasta situarse cuarto, llegando incluso a poner en peligro el tercer puesto de Vettel. Así, con más facilidad de lo esperado, Hamilton logró su 59ª victoria, con la que además pasaba a liderar del Mundial con tres puntos de ventaja sobre Vettel. Bottas fue segundo y Vettel tercero, a 36 segundos de Hamilton. Ricciardo acabó cuarto, Raikkonen quinto, Ocon sexto, Stroll séptimo, Massa octavo, Pérez noveno y Verstappen décimo, después de pinchar en la 3ª vuelta por un toque con Massa. Sainz con poco ritmo, poco pudo hacer y acabó 14º, mientras que un desquiciado Alonso la tomó con Palmer y la sanción que le impusieron al británico por saltarse una chicane, tuvo que abandonar una vez más, a falta de dos vueltas para el



F1: GP DE SINGAPUR, HARAKIRI DE FERRARI



El GP de Singapur supuso el final de los rumores de cara a la temporada que viene: McLaren equipará motor Renault y Toro Rosso Honda, operación que conlleva la "cesión" de Sainz a Renault para el 2018. Ahora, sólo falta saber el futuro de Alonso. En el plano deportivo, Ferrari tenía claro que Singapur era un circuito que se adaptaba mejor a sus monoplazas y que, por tanto, era la oportunidad de recuperar el orgullo perdido en casa. Tras pelearse con los Red Bull, Vettel logró su tercera pole de la temporada, mientras que Hamilton se tuvo que conformar con el quinto puesto, unos entrenamientos en los que además, brillaron Alonso y Sainz, que finalizaron octavo y décimo respectivamente. Los buenos augurios de Ferrari se vinieron abajo, cuando el domingo, momentos antes de la salida comenzó a llover. Se esparza por tanto una carrera loca, más aún, al tratarse de la primera salida nocturna en mojado y así fue. En apenas unos metros, todos los planes de Ferrari se fueron al traste cuando al apagarse el semáforo, Raikkonen, Verstappen y Vettel se tocaron en la salida y de rebote, el holandés se llevó por delante a Alonso, que en ese momento era tercero. El gran beneficiado de esta carambola fue Hamilton, que pasó del quinto puesto a liderar la carrera tras adelantar a Ricciardo en la salida y los abandonos de Raikkonen, Verstappen y de Vettel. Ante tal escenario, el Safety Car tuvo que salir para poder limpiar la pista, con Hamilton liderando la carrera, seguido por Ricciardo, Hulkenberg, Pérez, Bottas, Palmer, Vandoorne, Ocon, Sainz y Magnussen. Está no sería su única salida, puesto que tuvo que volver a salir



por segunda vez debido al accidente de Kvyat, situación que aprovecharon los pocos pilotos que optaron por el neumático de lluvia extrema para montar el intermedio, lo que dejó a Sainz en cuarta posición. Poco a poco la pista se fue secando y en la 24ª vuelta, Magnussen fue el primero en montar neumáticos de seco. A partir de entonces y viendo que era el piloto más rápido en pista, el resto de los pilotos montaron el ultrablando, todos, menos Sainz, que montó el súperblando, parada que le hizo perder un puesto con Hulkenberg y defenderse con éxito de los ataques de Pérez. El accidente de Ericsson en la parte más estrecha del circuito motivó la tercera aparición en pista del Safety Car y problemas en el Renault de Hulkenberg, permitieron a Sainz recuperar el cuarto puesto. Ante tantas interrupciones, estaba claro que no se iban a poder completar en menos de dos horas las 61 vueltas programadas, así que a falta de quince minutos para cumplirse el tiempo máximo, dirección de carrera mostró un reloj indicando el tiempo que faltaba para acabar la carrera. Cumplidas las dos

horas cumplidas y tras completar 58 vueltas,

Hamilton logró su séptima victoria de la temporada, la 60ª de su carrera por delante de un Ricciardo, que en ningún momento inquietó al británico y de Bottas, una victoria que bien podría valer el Mundial, puesto que aumenta su ventaja sobre Vettel a 28 puntos. Sainz, en su mejor GP hasta la fecha acabó cuarto, Pérez fue quinto, Palmer sexto, Vandoorne séptimo, Stroll octavo, Grosjean noveno y Ocon décimo. Alonso no pudo acabar la carrera por los daños sufridos en su McLaren tras el golpe de la salida.



F1: GP DE MALASIA, FERRARI PIERDE EL NORTE



La F1 llegaba a Malasia por última vez tras 19 años consecutivos con la noticia de la sustitución del piloto ruso de Toro Rosso, Daniel Kvyat por el francés Pierre Gasly (actualmente 2º en la Super Fórmula Japonesa y campeón el año pasado de las GP2 Series). Tras lo sucedido en Singapur, Ferrari comenzaba liderando los libres como demostración de fuerza ante la necesidad de recuperar el mayor número de puntos posibles, pero durante los libres 3, las alarmas saltaron en el equipo de Maranello cuando los ingenieros detectaron una anomalía en el motor de Vettel, lo que obligó retirarse de la sesión antes de lo previsto. Los mecánicos cambiaron por precaución el motor de su Ferrari a contrarreloj para que pudiese salir a la Q1, pero no pudo completar ni una vuelta debido a nuevos problemas. Lasa cosa no podían empezar peor para Vettel, que veía com Hamilton lograba su 70ª pole, mientras que él saldría último. Al menos Raikkonen acabó segundo, por delante de los dos Red Bull y era la baza de Ferrari para restar puntos al piloto británico. Al día siguiente la adversidad se cebó de nuevo con Ferrari: el coche de Raikkonen tenía problemas de motor en la vuelta de reconocimiento y, aunque pudo llegar a la parrilla, finalmente tuvo que ser retirado a su box antes de la vuelta de formación. En la salida, Hamilton mantuvo sin problemas la posición, seguido por Verstappen, que tuvo una bonita lucha con Bottas durante las primeras curvas de la primera vuelta. Su mayor ritmo de carrera le permitió adelantar sin



problemas a Hamilton por velocidad a final de recta en la cuarta vuelta y a partir de ese momento, comenzó a distanciarse del piloto británico. La falta de ritmo de Bottas no sólo le hizo perder la tercera posición con Ricciardo, sino que además, permitió a Vettel situarse justo detrás del finlandés y hacerle un undercut. Ya en cuarta posición y con el compuesto súperblando frente al blando del resto de los de cabeza, Vettel volaba sobre Sepang, marcando un nuevo récord del circuito y, vuelta a vuelta, lograba recortar los 14 segundos de ventaja que tenía Ricciardo y se situaba a menos de un segundo del Red Bull a falta de diez vueltas para el final. En ese momento apareció Alonso, 12ª en la carrera y la polémica: Ricciardo le doblaba sin problema a final de recta, no así Vettel, que veía como Alonso cerraba su trazada, haciéndole perder tiempo a Vettel, que por radio decía irónicamente "Vamos Alonso, pensaba que eras mejor que esto". Tras doblar a Alonso, Vettel recuperaba el tiempo perdido y a final de recta lanzaba su ataque al piloto de Red Bull sin éxito. Después llegó el doblaje de Ocon, que también perjudico a Vettel y a partir de ese momento, Vettel bajo su ritmo y decía adiós a sus opciones de lizar por el podio. Como regalo por su cumpleaños, Verstappen, lograba su segunda victoria en al F1, seguido a 12 segundos por Hamilton y por Ricciardo. Vettel fue cuarto, Bottas quinto, Pérez sexto, Vandoorne séptimo, Stroll, octavo Massa noveno y Ocon décimo. En el campeonato, Hamilton aventaja ahora en 34 puntos a Vettel, que además, una vez acabada la carrera fue golpeado por Stroll, dejando al Ferrari muy dañado con sólo tres ruedas.



JAGUAR I-PACE eTROPHY, LA PRIMERA COPA MONOMARCA ELÉCTRICA



Tras convertirse en 2016 en el primer fabricante Premium en participar en la Fórmula E, Jaguar da un paso más en esta competición con la creación del Jaguar I-PACE eTROPHY, la primera competición de carreras de vehículos eléctricos con batería de fabricación en serie, una competición y que además, promoverá el lanzamiento del I-PACE, el primer vehículo eléctrico con batería de Jaguar, que saldrá a la venta a finales de 2018. El anuncio llega tras conocerse que el Gobierno Británico prohibirá la venta de vehículos de gasolina y diésel a partir de 2040, y, viene a reforzar el compromiso de Jaguar Land Rover con la electrificación: a partir de 2020, todas las nuevas líneas de modelo que presente el grupo, ya sea con tecnología híbrida o con baterías. Esta nueva competición será



carrera soporte de la Fórmula E en sus 10 citas que se disputarán en ciudades internacionales como Hong Kong, París, Sao Paulo y Nueva York, brindando así la oportunidad a las futuras estrellas de la Fórmula E de participar en esta pionera competición. En 2018 se publicarán las especificaciones técnicas, el calendario de carreras y el precio de inscripción del Jaguar I-PACE eTROPHY, para el que las 20 plazas disponibles se asignarán por orden de llegada entre los participantes, que deberán estar en posesión pertinente licencia de carreras internacional. El equipo Special Vehicle Operations (SVO) de Jaguar Land Rover en Warwickshire (Reino Unido) fabricará los vehículos de competición, que se basarán en el I-PACE. internacional pertinente. eTROPHY.



CURSOS **MOTORSPORT**

INGENIEROS MECÁNICOS AFICIONADOS

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



cursosdemotorsport@gmail.com

WEC: 6 HORAS DE MEXICO Y 6 HORAS DE COTA



6 horas de México, Porsche sin rivales: las vacaciones del verano nos trajo la sorprendente noticia de la retirada del programa de Porsche en la categoría LMP1 al acabar esta temporada y, la consiguiente reorganización del campeonato por parte del ACO para el 2018, de tal manera que habrá una nueva reglamentación de la categoría LMP1 y lo más llamativo, un calendario que comenzará en el 2018 y terminará en el 2019 en el cual, habrá dos ediciones de las 24 Horas de Le Mans. Con estas novedades, el WEC, llegó a México para disputar la quinta prueba del año, en la que los actuales líderes del campeonato, Bernhard, Bamber y Hartley con el Porsche 919 Hybrid nº2 dominaron (pole, vuelta rápida y victoria), ampliando así su ventaja en el mundial hasta los 41 puntos sobre los pilotos de Toyota Jani, Lotterer y Tandy segundos en la clasificación. Jani, Tandy y Lotterer en segunda posición, a sólo siete segundos de sus compañeros de equipo, dieron a Porsche un rotundo doblete, doblando a los dos Toyota, cuyo rendimiento se vio afectado por una falta de carga aerodinámica a causa de la baja densidad del aire a 2.285 m de altitud. En la categoría LM GTE, la lucha entre Ferrari, que logró la pole, Aston Martin, Porsche y Ford se decantó por sólo 9 segundos a favor del Aston Martin Martin nº 95 de Thim y Sorensen, a pesar de lo cual, Ferrari se mantiene al frente de la clasificación de constructores, con 9 puntos de ventaja sobre Ford, cuyos pilotos Priaux y Tincknell son líderes en el apartado de pilotos.



6 Horas de COTA, nuevo doblete de Porsche: el circuito de Austin, sexta prueba del WEC, fue testigo de una nueva demostración de fuerza por parte de Porsche, en una carrera, en la que debido al calor se tuvo que limitar el tiempo máximo consecutivo que un piloto podía permanecer al volante a 80 minutos. El doblete logrado en los entrenamientos encabezado esta vez por el Porsche 919 Hybrid nº 1 de Jani, Lotterer y Tandy con más de un segundo y medio de ventaja sobre el primero de los Toyota, dejó ya claro la superioridad de Porsche, superioridad que se vio plasmada al día siguiente con un nuevo doblete del equipo (el séptimo desde su debut en 2014), que con la mente puesta en despedirse del WEC logrando los dos títulos, dio ordenes de equipo para que el final, ganase el Porsche 919 Hybrid nº 2 de Bernhard, Bamber y Hartley por sólo (0.276 segundos). De esta forma sus pilotos suman ya 159 puntos, 51 más que los segundos clasificados, Buemi y Nakajima, pilotos del Toyota nº 8, que acabaron terceros a 22 segundos. En el apartado de Constructores. Porsche suma ya 242 puntos, 73,5 más que Toyota a falta de tres carreras para que acaba la temporada. En la categoría LM GTE, el dominio fue de Ferrari, que logró la pole y la victoria, resultado con el que aumenta en 40 puntos su ventaja al frente del campeonato de constructores. Los pilotos de Ford, Priaux y Tincknell acabaron sextos de la categoría a pesar de lo cual, siguen liderando la clasificación de pilotos, con 6 y 6,5 puntos de diferencia sobre los segundos y terceros clasificados.

SIGUENOS EN [FACEBOOK](#)



[TWITTER](#)



[LINKEDIN](#)



O A TRAVÉS DE NUESTRA WEB WWW.SPANISHDRIVINGEXPERIENCE.COM