

# Motor

## EXPERIENCES

Octubre 2018



Ferrari SP1y SP2 - Porsche 935 - BMW Z4 -  
Mercedes EQC - Audi e-tron -  
F1 - DTM - WRC

“Si es por el bien de Humanidad”... esta era la respuesta que mucha gente daba a Juan Luis Cano y Guillermo Fesser (Gomaespuma) a las preguntas más absurdas que te puedes imaginar hacia a pie de calle. Y esto es lo que parece que debemos pensar los conductores de Madrid ante las medidas que están a punto de entrar en vigor en la capital y por las que no ha habido ni una sola manifestación o movilización. Lejos quedan aquellos tiempos en los que los residentes del Barrio del Piar se echaron a la calle para protestar por la ampliación de la zona SER de Alberto Ruiz-Galardón y que acabó incluso con cargas policiales, heridos y detenidos, todo ello con el apoyo de la Oposición, que en 2006 era el PSOE, que llamaba a los vecinos a participar en la campaña contra el Ayuntamiento. Decimos esto, porque los conductores madrileños vamos a entrar en nuestra particular “cuesta de septiembre” (aunque sea octubre) con las dos medidas estrellas aprobadas por el Ayuntamiento de Madrid, que nos van a convertirnos en valientes por el mero hecho de coger nuestro coche e intentar movernos por Madrid. Primero, el 8 de octubre entra en vigor un nuevo protocolo por alta contaminación que afecta hora a toda la capital y no sólo a la almendra central, incluye a las motos, eleva a 5 los nuevos escenarios y la restricción en función de matrícula par o impar desaparece, pasando a ser en función de las etiquetas medioambientales de la DGT, siendo los más afectados los que carecen de dicha etiqueta. Pero aquí no queda la cosa y es que a partir de noviembre y con la excusa de que “Lo que está en juego es la salud pública, no la libertad de

moverse cada uno en su coche particular” entrará en vigor “Madrid Central”, una gran área de acceso restringido, de 472 hectáreas, en las que se primará a los residentes, a las personas con movilidad reducida y los servicios públicos y profesionales, con la novedad de que también tendrá en cuenta los distintivos medioambientales de la DGT de los coches (podrán circular por él, los que tengan distintivo Cero o ECO). Con ello, se busca reducir la emisión de dióxido de nitrógeno (NO2) en el centro de la ciudad, gracias a la eliminación del tráfico de paso y para ello, durante el verano se llevaron a cabo los trabajos para la reconversión de 1.250 plazas azules del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en verdes, así como los trabajos de señalización horizontal (unas líneas rojas). Madrid Central comenzará a funcionar en una primera fase mediante un control de los agentes de movilidad. A modo informativo el 23 de noviembre en una segunda fase comenzará a controlarse mediante cámaras de tráfico con un periodo mínimo de dos meses en los que se enviarán cartas informativas con la infracción cometida para dar a conocer esta nueva zona de bajas emisiones. Pero ojo, un dato para tener en cuenta, en el 2017 las multas por no respetar las zonas restringidas se incrementaron un 225%.



## CONTENIDO

### PRODUCTO

- 05** Ferrari Monza SP1 y SP2, un guiño a la época dorada
- 06** Porsche 935; el regreso del mítico "Moby Dick"
- 07** El BMW Z4 estrena nueva generación
- 08** El escorpión ataca de nuevo; la gama Abarth 595 se renueva
- 09** Mercedes AMG A 34 4MATIC, el más deportivo de la Clase A
- 10** Audi A6 Avant, para viajar en familia
- 11** KIA Proceed, el "shootingbrake" deportivo del Ceed
- 12** Mercedes-Benz EQC, el primero de la gama EQ
- 13** Audi e-tron; Audi entra en el mundo de eléctricos
- 14** El decano de los SUV de Mercedes-Benz, el GLE se actualiza
- 15** SEAT Tarraco, el hermano mayor de la familia SUV de SEAT



### TECNOLOGÍA

- 16** Concept 360c de Volvo, la revolución de los desplazamientos
- 17** El parabrisas del coche revolucionará la industria de la publicidad
- 17** Hankook Kinergy AS EV, para los eléctricos de segunda generación



## CONTENIDO

### LIFESTYLE

- 18** Nueva serie especial de carbono de Tag Heuer
- 18** El museo Ferrari rinde homenaje a Enzo Ferrari
- 19** Daytona Motor Passion; gastronomía y coches en un mismo sitio



### CLÁSICOS



- 20** GP Nuvolari, en honor al Gran Tazio Nuvolari
- 20** Jaguar Land Rover Classic lleva el infoentretenimiento a sus clásicos

### DEPORTES

- 21** F1 Gp de Singapur; Hamilton acaricia el título
- 22** F1 Gp de Rusia; una fecha que vivirá en la infamia
- 23** DTM; Mercedes-AMG, a por el pleno en su año de despedida
- 24** WRC Rallye de Turquía; Tanak sigue en racha



# Ferrari Monza SP1 y SP2, un guiño a la época dorada

En un acto muy exclusivo reservado para clientes VIP, Ferrari presentó dos versiones barchettas que inauguran un nuevo concepto de series especiales limitadas a las que Ferrari ha denominado "Icona". El primero de ellos es el SP1, una barchetta monoplaza, mientras que el segundo es el SP2, la versión biplaza. Ambos han sido desarrollados sobre la base del 812 Superfast e inspirados en modelos icónicos de los barchettas de competición de la década de los '50, como el 166 MM, el 750 Monza o el 860 Monza. Están equipados con el motor V12 de 810 CV (10 CV más que el 812 Superfast), con un par motor de 719 Nm a 7.000 rpm, un motor que les permite acelerar de 0 a 100 Km/h en 2,9 segundos y supera los 300 Km/h de velocidad máxima. Sus diseños son muy puros y sin soluciones visualmente complejas son obra del Centro de Estilo Ferrari. Gracias a la ausencia de techo y de parabrisas, sus diseñadores tuvieron la libertad de crear proporciones únicas que no hubiesen sido posibles en un spider tradicional. En ellos, destacan las

puertas de apertura hacia arriba; sus capós de fibra de carbono en ala de una sola pieza con guardabarros integrados que se abaten hacia delante; sus reducidas ópticas delanteras; sus cuatro salidas de escape y las ópticas traseras en línea. Al tratarse de unos modelos sin parabrisas, gestionar el flujo de aire en su interior ha sido todo un desafío y para solucionarlo, Ferrari ha desarrollado el "Virtual Wind Shield", una pequeña cúpula situada en el carenado, delante del panel de instrumentos y del volante, que desvía parte del aire, evitando así que moleste a sus ocupantes. Al igual que los modelos de competición, el chasis es de fibra de carbono ligera, lo que ayuda a que su peso sea de 1.500 Kg y de 1.520 Kg respectivamente. El interior, también de fibra de carbono, está reducido a la mínima expresión. Sus propietarios tendrán además una línea de ropa y de accesorios diseñados por Loro Piana y Berluti, dos marcas de lujo, que incluye un mono de competición, un casco, un jersey, guantes, bufanda y unos zapatos.





## Porsche 935; el regreso del mítico “Moby Dick”

A lo largo de los 70 años de Porsche hay varios modelos que sin duda, han dejado mayor huella que otros, siendo uno de ellos el mítico Porsche 935/78 “Moby Dick” con los colores de Martini que participó en las 24 Horas de Le Mans de 1978. Ahora, 40 años después Porsche ha presentado en la “Rennsport Reunion” que tuvo lugar en el Circuito de Laguna Seca su versión moderna, el 935. Al no ser homologada para circular, ha permitido a ingenieros y diseñadores total libertad para su desarrollo y las 77 unidades que se fabricarán, que tendrán un precio de 701.948€ más impuestos, se podrán ver a partir del verano que viene en eventos de clubes y entrenamientos privados en circuito. Este regalo de Porsche Motorsport a los fans de todo el mundo de la marca está basado en el 911 GT2 RS, del que hereda su motor biturbo de seis cilindros y 3.8 litros de 700 CV. Esta potencia se transmite mediante una caja de cambios de doble embrague de siete velocidades (PDK) a través de las levas del volante, así como el sistema PSM (Porsche Stability Management), que incluye el control de tracción, el control de estabilidad y el ABS, ayudas que pueden desconectarse si se quiere, mientras que los encargados de asegurar una buena frenada son unos discos ventilados de 380mm delante combinados con pinzas monobloque de competición de aluminio y con seis pistones en el eje delantero y, de 355mm con pinzas de cuatro pistones en el trasero. Al igual que el 935/78, la mayoría de la carrocería ha sido sustituida o complementada con piezas de

composite de fibra de carbono (CFRP), lo que le lleva a medir 4,87m de largo y 2,03m de ancho, todo ello con un peso de 1.380 Kg. En el aspecto aerodinámico, las salidas de aire en las aletas delanteras del Porsche 911 GT3 R de carreras, aumentan la carga aerodinámica en el eje delantero, mientras que detrás cuenta con un gran alerón de 1.909 mm de largo y 400 mm de ancho. Pero el 935 no sólo es un homenaje al 935/78, pues en él, hay varios guiños a otros modelos de competición ganadores en distintas competiciones a lo largo de la historia de la compañía tanto en su exterior, como en su interior. Así, exteriormente, las llantas aerodinámicas cerradas recuerdan a las del 935/78 y las luces traseras LED en los laterales del alerón posterior las toma del 919 Hybrid LMP1. Los retrovisores exteriores provienen del actual 911 RSR ganador de Le Mans, mientras que los tubos de escape de titanio al descubierto se inspiran en el Porsche 908 de 1968. En su interior, el pomo de la palanca de cambios tiene un diseño de madera laminada, igual que en coches de carreras como el 917 y el 909 Bergspyder o el superdeportivo Carrera GT, mientras que el volante de carbono y la pantalla en color que hay detrás de él son herencia del 911 GT3 R actual. Los arcos de seguridad se combinan con un asiento baquet de competición y un arnés de seguridad de seis puntos, que aseguran la máxima protección (opcionalmente hay disponible un segundo asiento para el pasajero) y cuenta además con un sistema de climatización.



## EL BMW Z4 estrena nueva generación

A finales de agosto conocimos el Z4 M40i First Edition como avance de la nueva generación del BMW Z4 y ahora, BMW da a conocer los detalles de toda la gama que saldrá a la venta en marzo del año que viene. En comparación con la anterior generación, la nueva es 85 mm más larga (4.324 mm), 74 mm más ancha (1.864 mm) y 13 mm más alta (1.304 mm) además, su distancia entre ejes es 26 mm menor (2.470 mm), se han aumentado las vías delanteras y traseras, a pesar de lo cual es ligeramente más ligero y su distribución de pesos es del 50:50. Otra novedad es su nueva capota blanda que sustituye a la de techo duro y que se puede abrir o cerrar de manera totalmente eléctrica en diez segundos en marcha si no se superan los 50 km/h, además, independientemente de su posición, el maletero tiene una capacidad de 281 litros (50% más que el anterior Z4). Para su lanzamiento habrá disponibles tres motorizaciones de gasolina: el BMW Z4 M40i, con el nuevo motor de seis cilindros en línea 3.0 y 340 CV, el BMW Z4 sDrive30i y el BMW Z4 sDrive20i, ambos con el nuevo motor de cuatro cilindros 2.0 de 258 CV y 197 CV respectivamente, todos ellos con una caja de cambios Steptronic Sport de ocho velocidades con una función de control de salida 'Launch control' para salir desde parado con la máxima aceleración. El primero viene de serie con llantas de 18", mientras que el segundo viene con llantas de 17" y la versión menos potente con llantas de 16", aunque opcionalmente, todas se pueden equipar con llantas de 19".

Su nuevo chasis ha sido diseñado para mejorar su agilidad y su dinámica de conducción, e incluye un eje de suspensión de doble articulación de nuevo diseño en la parte delantera y un eje trasero de cinco brazos que hace su debut en un roadster de BMW y, por último, de serie viene con la dirección deportiva variable con ajuste en asistencia y ángulo de dirección. Gracias a la suspensión deportiva M adaptativa con amortiguadores controlados electrónicamente que viene de serie, el BMW Z4 M40i es 10mm más bajo, además, de serie viene también con frenos M Sport y diferencial deportivo M. En su interior, de serie equipa asientos deportivos con un mejor ajuste, que incluyen reposacabezas integrales disponibles (opcionalmente unos asientos deportivos M), mientras que el BMW Live Cockpit Professional presenta dos pantallas digitales, una para el cuadro de instrumentos y otra en la consola central, ambas de 10,25", además del sistema de navegación, disco duro y dos puertos USB, interfaces Bluetooth y WiFi. Por último y como novedad, opcionalmente se puede equipar con el Head-Up display. En lo que a ayudas a la conducción se refiere, de serie viene con los sistemas de aviso de colisión, aviso de colisión y peatones con función de frenado en ciudad y el sistema de aviso de salida de carril. Opcionalmente, destacan el control de crucero activo con función Stop & Go, el sistema de aviso de cambio de carril, prevención de colisión trasera y alerta de tráfico cruzado y el asistente al aparcamiento.



## El escorpión ataca de nuevo; la gama Abarth 595 se renueva

Abarth ha presentado la nueva gama Abarth 595 en sus cinco versiones (595, 595 Pista, 595 Turismo, 595 Competizione y 695 Rivale) con pequeños cambios estéticos y con el escape Record Monza que cuenta ahora con una válvula activa, controlada por el botón Sport situado en el salpicadero, de serie para las versiones Competizione y Pista. Los cambios estéticos los encontramos en el frontal, que se ha rediseñado con una toma de aire mucho más grande con el objetivo de mejorar un 18% la refrigeración del motor; el extractor es bastante pronunciado en el parachoques trasero y por último, se han creado aplicaciones específicas en el parachoques para cada nivel de equipamiento (de color negro mate en el 595, del color de la carrocería en el 595 Turismo y en el acabado Tar Cold Grey en el 595 Competizione). Todos los modelos tienen faros polieléctricos y luces LED diurnas de cruce como equipamiento de serie y los faros de xenón están disponibles como opcional. En su interior, estrena un nuevo volante y la iluminación del manómetro del turbocompresor es ahora blanca para facilitar su lectura. Todas las versiones de la gama comparten el motor 1.4 T-Jet con el 595 de 145 CV como la versión más asequible. Le sigue el Abarth 595 Pista de 160 CV y con una amplia gama de opciones de personalización que ahora de serie está equipado con el escape Record Monza Attivo, con Apple CarPlay, Google Android Auto™ y Uconnect™ 7.2" y con el Abarth Telemetry para los circuitos. Por encima está el 595 Turismo con sus 165 CV, disponible en el exclusivo Gris Asfalto, con el splitter frontal de fibra de carbono al igual que las tapas de los retrovisores (opcional) y con el nuevo Pack Urban, que incluye sensores de aparcamiento, sensor de lluvia y sensor de luz diseñados para que resulte más fácil y más cómodo conducir a diario. El 595 Competizione con sus 180 CV y el nuevo escape Record Monza sigue siendo el tope

de gama. Está disponible en color especial "Verde Adrenalina", con asientos "Abarth Corsa by Sabelt", el sistema Brembo sobredimensionado y, opcionalmente, el diferencial autoblocante mecánico. Por último y como una edición especial diseñada en colaboración con Riva, el 695 Rivale de 180 CV, disponible en dos versiones de carrocería (berlina y convertible), en su exclusivo color bitono Blue Evening Riva y Grey Shark junto con su salpicadero de caoba de clara inspiración náutica.





## Mercedes AMG A 34 4MATIC, el más deportivo de la Clase A

En el Salón de Automóvil de París, Mercedes-Benz presentará el AMG A 35 4MATIC, el nuevo modelo de acceso a la familia AMG, que ha sido desarrollado conjuntamente con el futuro A 45 4MATIC. Está equipado con un nuevo motor 2.0 litros con turbocompresor de 306 CV y un par motor 400 Nm a partir de 3.000 rpm, con el que alcanza una velocidad máxima limitada electrónicamente de 250 Km/h y acelera de 0-100 Km/h en 4,7 segundos y está asociado a un cambio de doble embrague SPEEDSHIFT DCT AMG 7G, que de serie incorpora la función RACE-START para salir de parado con la máxima aceleración. Su tracción integral variable AMG Performance 4MATIC de serie, distribuye el par de forma variable del eje delantero al trasero, hasta una distribución 50/50, según las necesidades de manera electromecánica mediante el acoplamiento de discos múltiples integrado en el engranaje del eje trasero. Tiene además dos modos de funcionamiento: "Comfort" que funciona siempre que el ESP está activado y, "Sport", cuando se desconecta el ESP o se selecciona el modo "ESP Sport". Por su parte, el AMG DYNAMIC SELECT cuenta con 5 programas: "Calzada resbaladiza", "Comfort", "Sport", "Sport +" e "Individual". Además, el AMG DYNAMICS, incorpora una nueva función que según el programa de conducción del AMG DYNAMIC SELECT seleccionado, interviene en el sistema de frenos, concretamente en el de la rueda trasera del lado interior de la curva con el fin de trazar la curva mejor, mediante dos programas: "Basic" y "Advanced". Debido a sus elevadas prestaciones, se le ha dotado de un sistema de frenos de alto rendimiento compuesto por discos de freno de 350 mm con pinzas de cuatro pistones en el eje delantero y de 330mm con pinzas de

un sólo pistón en el trasero, mientras que una placa de aluminio atornillada bajo el motor aumenta la rigidez a la torsión en la parte delantera y dos tirantes diagonales adicionales en la parte delantera de los bajos del vehículo reducen a su vez la torsión y aumentan la rigidez. Estéticamente, se diferencia del resto de la gama de la Clase A por la calandra del radiador con lama doble, el splitter delantero, sus llantas de aleación de 18" en diseño de radios dobles, su paragolpes trasero con difusor integrado, el spoiler de techo y los embellecedores redondos en las salidas de escape, un sistema de escape que incorpora de serie una mariposa de escape regulada automáticamente, que ajusta el sonido en función del programa de conducción seleccionado. En su interior, los asientos tipo baquet están tapizados en símil de cuero ÁRTICO con microfibra DINÁMICA en color negro y costura de contraste y cinturones rojos, o bien, en símil de cuero ÁRTICO en color negro/gris digital, mientras que un ribete rojo y los difusores de ventilación con aro rojo añaden un toque inconfundible. Estrena un nuevo volante AMG achatado, revestido de cuero perforado en la zona de agarre y con costuras de contraste en rojo, las levas del cambio galvanizadas y los botones Touch Control integrados. Su cuadro de instrumentos totalmente digital tiene tres estilos de visualizado de AMG, que en el modo "supersport", muestra indicadores adicionales como Warm-up, Set-up, G-Force y un resumen de los datos del motor. Opcionalmente se puede equipar con la función opcionalmente con AMG TRACK PACE, que registra permanentemente más de 80 parámetros específicos del vehículo en el circuito, como velocidad, aceleración, tiempos por vuelta y por sector, así como diferencias

Tras la presentación de la octava generación del Audi A6 la pasada primavera, ahora le ha tocado el turno a su versión familiar, el A6 Avant. Mantiene las mismas medidas que la versión berlina (4,94m de largo, 1,89m de ancho), salvo su altura, que es 1 cm mayor (1,47m), por lo que su maletero de 565L (1.680L con los asientos traseros abatidos) sólo ha ganado 35L con respecto a la versión berlina, eso sí, la carga es más fácil de introducir y de ordenar gracias por ejemplo a que el portón y el cubre maletero cuentan con apertura eléctrica y a que si se equipa con la llave de confort, el maletero puede abrirse mediante un movimiento con el pie. Dentro, y de serie, el maletero cuenta con el sistema de railes integrados en el piso del maletero para sujetar de forma segura el equipaje, una cinta tensora de sujeción y dos ganchos. Por último, opcionalmente está disponible un kit formado por una barra telescópica con una banda de sujeción, que permite compartimentar el maletero de forma individual según las necesidades. Para su lanzamiento,

estará disponible en tres versiones diesel turboalimentados equipados de serie con la tecnología Mild-Hybrid (MHEV): el 40 TDI con un motor 2.0 de cuatro cilindros y 204 CV asociado a una caja de cambios S tronic de doble embrague con siete marchas y, dos V6 3.0, el 45 TDI de 231 CV y el 50 TDI de 286 CV, ambos con un cambio tiptronic de ocho velocidades con tracción quattro. Al igual que la berlina hay cuatro tipos de suspensión disponibles: la estándar con muelles de acero, la suspensión deportiva, la suspensión con control de dureza de la amortiguación y la suspensión neumática adaptativa, también con amortiguación variable en altura. Su interior, disponible en cuatro acabados: sport, design, design selection y el paquete S line deportivo) no varían con respecto a la versión berlina y cuenta también con el sistema operativo MMI touch response, totalmente digital, con dos pantallas, que en el caso de equiparse con el MMI Navegación plus, además de ser de mayor tamaño, se añade el cuadro digital Audi virtual cockpit de 12,3”.



## Audi A6 Avant, para viajar en familia





## KIA ProCeed, el "shootingbrake" deportivo del Ceed

A principios del año que viene, KIA lanzará al mercado el ProCeed, una variante del nuevo Ceed, que sólo se comercializará en Europa y únicamente en las versiones GT Line o GT. Esta nueva versión tiene el ADN de un coupé, de hecho, es más bajo y largo que la versión de cinco puertas y que el Sportswagon y sólo tiene en común el capó y las aletas delanteras con el Ceed de cinco puertas, todos los demás paneles de la carrocería son distintos y su luneta trasera muy inclinada lo distingue del resto de los modelos familiares del segmento. Aún así, el KIA ProCeed mantiene muchos de los rasgos característicos del diseño actual de Kia, como la parrilla "tiger nose", la amplia toma de aire inferior, la forma del parabrisas y la inimitable combinación de aristas tensas con superficies metálicas curvas. Está desarrollado sobre la misma plataforma "K2" que las otras versiones del Ceed, por lo que mantiene la misma distancia entre ejes (2.650 mm), pero es 5 mm más largo que el Ceed Sportswagon (4.605 mm), 43 mm más abajo que el Sportswagon (1.422 mm), su altura al suelo se ha reducido 5 mm (135 mm) y, mantiene la anchura del Ceed de cinco puertas, (1.800 mm), pero con un diseño específico del paragolpes delantero. Por último, su maletero tiene una capacidad 594 L (un 50% más espacioso que el del Ceed de cinco puertas), pero menor que la versión Sportswagon (625 L). Su interior cuenta con una serie de cambios para crear un ambiente más deportivo, como son su volante en forma de "D", con levas metálicas para las versiones con el cambio de doble embrague o el techo tapizado en negro, las molduras de las puertas de metal cepillado y distintos tipos de asientos delanteros, dependiendo del equipamiento, aunque mantiene la pantalla "flotante" de 7" o de 8" (opcional si se monta el navegador) en el centro del salpicadero. Para su lanzamiento estará disponible en tres versiones de gasolina: el T-GDi 1.0 de 120 CV y el nuevo motor T-GDi 1.4 de 140 CV

para la versión GT Line, ambos disponibles con caja manual de seis velocidades o con una automática de doble embrague y siete velocidades para el 1.4. Por su parte, la versión GT, las más potente montará un motor T-GDi 1.6 de 204 CV asociado a la caja automática de doble embrague y siete velocidades. La opción diesel está compuesta por el motor "Smartstream" CRDi 1,6 de 136 CV, que se puede combinar con una caja de cambios manual de seis velocidades o de doble embrague con siete. Comparte la misma suspensión completamente independiente del Ceed, pero se ha ajustado para adecuarse a una carrocería más larga y con un habitáculo retrasado. En materia de seguridad, incluye de serie la asistencia para el cambio de luces (High Beam Assist), control de la atención del conductor (Driver Attention Warning), asistencia para el cambio de carril (Lane Keeping Assist) y aviso de colisión frontal (Forward Collision Warning) con asistente para evitar colisiones (Forward Collision-Avoidance Assist). Opcionalmente y entre otras ayudas, se puede equipar con el asistente para el seguimiento del carril (Lane Following Assist), una tecnología de conducción autónoma de Nivel 2.





## Mercedes-Benz EQC, el primero de la gama EQ

Presentada en el Salón del Automóvil de París de 2016, EQ, la marca de Mercedes-Benz para productos y tecnologías eléctricas es ya una realidad con el EQC, uno de los modelos más importantes para Mercedes-Benz, pues con él, la marca comienza una nueva era, la de los vehículos eléctricos. El EQC es un SUV de 4,76m de longitud, 1,8m de ancho, 1,62m de alto y con una batalla de 2,87m, que está equipado con dos motores eléctricos, uno en cada eje, que le otorgan de tracción integral, una potencia de 408 CV (300 kW) y un par motor de 765Nm. Está equipado con una batería de iones de litio de 650 Kg de 80 kWh, que le permite tener una autonomía de más de 450 Km y su autonomía dependen en gran medida del programa de conducción seleccionado (Comfort, ECO, MAX RANGE, SPORT y un quinto programa adaptable individualmente). Además, mediante la combinación de los datos de navegación y el reconocimiento de señales de tráfico con la información de los sistemas inteligentes de seguridad (radar y cámara estereoscópica) el pedal del acelerador háptico emite impulsos para ayudar al conductor a realizar una conducción eficiente y, el conductor tiene además la posibilidad de influir en la potencia de recuperación accionando levas del volante. La carga de la batería se puede realizar mediante el cargador de 7,4 kW, apto tanto para viviendas como para estaciones de carga

públicas, pero también mediante el Mercedes-Benz Wallbox, en cuyo caso, la carga es hasta tres veces más rápida o incluso, mediante una carga con corriente continua que recarga la batería con una potencia máxima de hasta 110 kW (siempre que lo permita la estación de carga), que recarga un 80% en 40 minutos. En el apartado multimedia, el EQC está equipado con el avanzado sistema multimedia MBUX, si bien, se ha completado con numerosos contenidos específicos para el EQ como, por ejemplo, la autonomía, el estado de carga y el flujo energético. La navegación optimizada EQ tiene siempre en cuenta en su cálculo la ruta más rápida, incluyendo el tiempo de carga más corto viable y la preclimatización del habitáculo pueden utilizarse directamente MBUX o bien la Mercedes me App. En cuanto a la seguridad, cuenta con la generación más reciente de sistemas de asistencia a la conducción de Mercedes-Benz y además, se ha adaptado su estructura a las exigencias especiales de los componentes eléctricos y de la batería, así, el sistema de alto voltaje se desconecta automáticamente de forma reversible o irreversible en función de la gravedad del accidente, la batería está situada bajo el suelo y cuenta además con un escudo de protección en su parte delantera, mientras que el acumulador de energía está rodeado por un robusto bastidor que puede absorber energía.



## Audi e-tron; Audi entra en el mundo de eléctricos

El Audi e-tron es el primero de los doce modelos eléctricos que Audi tiene previsto sacar al mercado para el 2025. Se trata de un SUV de 4,90m de largo, 1,94m de ancho, 1,62m de ancho y con una distancia entre ejes de 2,93m, lo que le sitúa entre el Q5 y el Q7. Su espacioso habitáculo tiene capacidad para cinco ocupantes, mientras que la de su maletero varía entre los 600L a los 1.725L con los respaldos los asientos trasero abatidos, a los que hay que sumar otros 60L disponibles en un compartimento situado bajo el capó delantero. El e-tron está propulsado por dos motores eléctricos, uno en cada eje, que desarrollan una potencia conjunta de 408 CV (300kw) con un par motor de 664 Nm, lo que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos (en modo boost) y alcanzar una velocidad máxima (limitada electrónicamente) de 200 km/h, todo ello con tracción total eléctrica de accionamiento ultrarrápido y control selectivo de par para cada rueda. Su autonomía de 400 Km se debe a tres factores: su batería de alto voltaje que puede almacenar hasta 95 kWh y que se puede recargar en las estaciones de carga de corriente continua (DC) de hasta 150 kW o bien, con corriente alterna (AC), hasta 11 kW (la recarga con 22 kW está disponible como opción), además Audi ha puesto en marcha el servicio "Audi e-tron Charging Service" que proporciona al e-tron acceso fácil al 80% de las estaciones de carga de Europa mediante una tarjeta y a partir del año que viene, mediante el función Plug & Charge, por la cual, el mismo coche autorizará al punto de recarga la operación. El segundo factor es su innovador sistema de recuperación de energía, que permite recuperar energía de dos maneras: circulando por inercia mientras el conductor levanta el pie del acelerador, o mediante la frenada cuando se hace uso del pedal del freno, lo que hace que en ambos casos, los motores eléctricos funcionen a modo de generador, convirtiendo la energía cinética del Audi e-tron en energía eléctrica y por último, su sofisticada aerodinámica que reduce su coeficiente aerodinámico y en la que destacan los retrovisores exteriores virtuales o "Audi Virtual Exterior

Mirrors" (opcionales), que en lugar de los espejos tradicionales, en cada soporte se ubica una pequeña cámara, cuyas imágenes se proyectan en unas pantallas OLED de alto contraste en el interior del coche. Otras soluciones quedan ocultas a la vista, como por ejemplo, la suspensión adaptativa o la carcasa de aluminio que cubre los bajos y protege la batería de alto voltaje. En materia de ayudas a la conducción, el e-tron cuenta con el asistente de cruce adaptativo, detención de líneas de carril, asistente de tráfico cruzado, así con el aviso de cambio involuntario de carril o de salida. La cámara de 360° suministra múltiples vistas para facilitar las maniobras. El Audi e-tron ofrece además una completa gama de sistemas de infoentretenimiento, que en España incluye el MMI Navegación Plus, que realiza sugerencias inteligentes de destino basadas en viajes previos y conexión Wi-Fi para los dispositivos móviles de los ocupantes. Así mismo incluye el planificador de rutas e-tron que indica la ruta apropiada con los puntos de recarga y que se puede usar también mediante la aplicación myAudi o, la llave opcional Audi connect key, que provee de acceso digital al Audi e-tron mediante un smartphone Android y será el primer modelo de la marca en ofrecer la posibilidad de añadir ciertas funciones en las áreas de iluminación, sistemas de asistencia a la conducción e infoentretenimiento en cualquier momento, una vez comprado.





A comienzos del año que viene saldrá al mercado una nueva generación del GLE, heredero de la Clase M que lanzó Mercedes-Benz en 1997 y que desde hace 3 años, cambió de denominación a la actual GLE para integrarse en la amplia familia SUV de la marca. Para su lanzamiento, únicamente estará disponible en la versión GLE 450 4MATIC, con el nuevo motor de gasolina de 6 cilindros en línea con un sistema eléctrico de 48 voltios que genera 367 CV, más otros 22 CV de la función EQ Boost, pero está prevista la llegada de más motores de gasolina y diesel, así como de una versión híbrida enchufable. Todos vendrán asociados a una caja de cambios automática 9G-TRONIC y tracción integral 4MATIC, con un reparto de tracción diferente en función del tipo de motor: 50:50 fija para los motores de cuatro cilindros y el reparto es variable de 0 a 100% según las necesidades (Torque on Demand) junto con una reductora con el paquete Offroad para el resto. Su interior es posiblemente lo que más haya cambiado, así, gracias a los 80mm que ha ganado su batalla (2.995 mm), ahora dispone de una mayor amplitud, especialmente para los ocupantes de las plazas

traseras, que además y como novedad, opcionalmente la segunda fila se pueden equipar con un ajuste eléctrico integral en seis posiciones, así mismo, opcionalmente, está disponible una tercera fila de asientos abatible con dos plazas adicionales y la función ENERGIZING para los asientos delanteros. Su maletero tiene una capacidad de carga de 825L, ampliable hasta los 2.055L con los asientos traseros abatidos, además, el acceso al habitáculo desde el maletero es ahora 72 mm más ancho, lo que permite transportar también objetos voluminosos. Opcionalmente también hay disponibles dispositivos especiales de sujeción y de protección, mientras que la suspensión neumática AIRMATIC rebaja 40mm la altura de la parte trasera para facilitar la carga y descarga del maletero. En materia de entretenimiento, cuenta con la última generación del sistema multimedia MBUX estrenada en la Clase A, que incluye de serie dos pantallas contiguas de 12,3", formando un puesto de conducción widescreen; una para el cuadro de instrumentos y otra con toda la información multimedia, que pueden ajustarse de cuatro formas distintas (Modern classic, Sport, Progressive y Discreto) y que pueden usarse mediante los mandos del volante, por toques en la pantalla (es táctil), mediante comandos vocales o mediante gestos. Por último, también está disponible un Head-up-Display de nueva generación. En cuanto a ayudas a la conducción, estrena una nueva generación, entre ellos, el control de crucero adaptativo Distronic, con adaptación automática a los límites de velocidad, el asistente activo de dirección, un sistema de frenado de emergencia con función de giro (si el conductor ha accionado el intermitente), control activo de ángulo muerto con advertencia al bajar del vehículo o el asistente de maniobra con remolque.



**El decano de los SUV de Mercedes-Benz, el GLE se actualiza**



## SEAT Tarraco, el hermano mayor de la familia SUV de SEAT

En diciembre saldrá a la venta el SEAT Tarraco (su nombre fue elegido por votación popular), el nuevo SUV de SEAT, que junto al Ateca y al Arona, completa su ofensiva SUV y que pasa a convertirse en el buque insignia de la marca. Diseñado y desarrollado en Martorell y producido en Wolfsburg (Alemania), este SUV, que estará disponible en los acabados Style y Xcellence, mide 4.735 mm de largo y 1.658 mm de alto y está construido sobre la plataforma MQB A+, que se caracteriza por su gran distancia entre ejes, lo que se traduce en un mayor espacio en su interior así como de una gran versatilidad (está disponible en versión de 5 y 7 plazas) y, de una posición de conducción elevada. Estéticamente, el Tarraco muestra la dirección que seguirá el nuevo diseño de los futuros vehículos de la compañía. Así, su frontal cuenta con una prominente parrilla de nuevo diseño que acentúa su presencia y carácter, mientras que los faros Full LED ocupan una posición más profunda en la carrocería y conservan la característica forma triangular de la luz diurna de SEAT. En su parte trasera se ha hecho especial hincapié en conseguir una altura del piso del maletero más baja para facilitar su carga e incorpora pilotos traseros dinámicos LED, que refuerzan su sensación de anchura. Por último, estará disponible en ocho colores diferentes: Negro Camouflage, Blanco Oryx, Plateado Reflex, Azul Atlantic, Gris Indium, Titanium Beige, Negro Deep y Gris Urano. Su interior envuelve de forma acogedora a los ocupantes, trazando una línea horizontal que abarca el salpicadero, que acentúa la sensación de espacio y en materia de conectividad e infoentretenimiento, cuenta con el sistema Digital Cockpit de SEAT de 10,25", que permite personalizar la información que recibe el conductor, así como

con otra de 8" situada en la consola central, desde la que los ocupantes podrán acceder a las múltiples opciones de conectividad de SEAT. Además, el sistema de infoentretenimiento 'Navi Plus' estrena en SEAT la función del Control Gestual. Para su lanzamiento estará disponible dos variantes de gasolina TSI: un cuatro cilindros y 1.5 litros de 150 CV, con caja de cambios manual de seis velocidades y tracción delantera y, un 2.0 litros de cuatro cilindros de 190 CV, con una caja de cambios automática DSG de siete relaciones y tracción total 4Drive. También habrá dos opciones diesel TDI de 150 CV y de 190 CV, ambos de cuatro cilindros y 2.0 litros. La variante de 150 CV puede equiparse con tracción delantera y un cambio manual de seis velocidades, o bien, con una caja de cambios DSG de siete velocidades con el sistema 4Drive de tracción total, mientras que la de 190 CV sólo estará disponible con cambio DSG de siete velocidades y el sistema 4Drive. Por su parte, el control dinámico de chasis (DCC) manual o automático, alcanza el punto de máximo equilibrio entre la sensación de deportividad y una conducción más cómoda en los largos desplazamientos, indistintamente del tipo de firme por el que circule. En materia de seguridad, de serie incluye el asistente de cambio involuntario de carril y el asistente de frenada automática de emergencia Front Assist, con reconocimiento de peatones y ciclistas, mientras que opcionalmente se puede equipar con el detector de ángulo muerto, el reconocimiento de señales de tráfico, el asistente de atascos (Traffic Jam Assist), el control de crucero adaptativo (ACC), el encendido automático de luces y el asistente de emergencia.



## Concept 360c de Volvo, la revolución de los desplazamientos

La industria del automóvil se dirige hacia los coches eléctricos, autónomos y conectados. En este sentido, Volvo ha presentado su visión de cómo la tecnología de conducción autónoma va a transformar el mundo tal y como lo conocemos y lo ha hecho con el nuevo concept 360c un coche eléctrico totalmente autónomo, sin conductor humano con el que se reinventa, no ya sólo la forma en que la gente se desplaza y se comunica con sus amigos, familia o contactos, sino también la de cómo recuperar el tiempo mientras se viaja. La ausencia de volante y de motor de combustión ofrece la posibilidad de reinventar la distribución del espacio dentro del habitáculo, ofreciendo así cuatro usos potenciales: un lugar donde dormir, una oficina móvil, un salón y un espacio para el entretenimiento, que reinventan la forma de viajar. Además, con él, Volvo Cars aborda uno de los principales retos en torno a la introducción de la tecnología autónoma, que es el hecho de que la tecnología autónoma se introducirá gradualmente, lo que hará que los vehículos totalmente autónomos comenzarán a circular junto con los que no lo son. Los ingenieros de seguridad de Volvo Cars decidieron abordar el reto de establecer un medio de comunicación seguro entre los vehículos totalmente autónomos y los demás usuarios de la vía pública así como el de crear una norma de aplicación universal para que los otros

usuarios de la vía pública no tuvieran que tener en cuenta el fabricante o la marca de cada vehículo autónomo. El 360c soluciona este desafío con un sistema que incluye sonidos, colores, imágenes y movimientos exteriores, de forma que las combinaciones de estas herramientas se utilizarán para comunicar las intenciones del vehículo a los otros usuarios. Pero además, tal y como reconoció Håkan Samuelsson, presidente y consejero delegado de Volvo Cars, “la conducción autónoma nos va a permitir dar un gran paso en seguridad, pero también va a abrir interesantes modelos de nuevos negocios, permitiendo que los usuarios pasen tiempo en el vehículo haciendo lo que deseen” y es que, el 360c busca ser un competidor directo y potencialmente rentable para los vuelos en distancias cortas, una industria que mueve miles de millones de dólares, formada por las compañías aéreas, los fabricantes de aviones y proveedores de servicios. Estamos hablando de aquellos recorridos de unos 300 kilómetros, donde sólo el año pasado en Estados Unidos, tuvo un tráfico de más de 740 millones de viajeros y así, por ejemplo, en algunas rutas aéreas nacionales de mucho tráfico, como las que van de Nueva York a Washington DC, de Houston a Dallas y de Los Ángeles a San Diego, se tarda más en avión que por carretera si se cuenta el tiempo de traslado al aeropuerto, los controles de seguridad y las esperas.

# El parabrisas del coche revolucionará la industria de la publicidad



¿Te imaginas montarte en tu coche y mientras vas al trabajo o de viaje, ir viendo tu serie favorita o el partido del año y hacerlo en una gran pantalla? Está claro que a día de hoy esto es impensable, pero tal y como ha dicho Christoph Keese, vicepresidente de Axel Springer, “El modelo de negocio de la industria del automóvil va a cambiar por completo y el parabrisas va a convertirse en la parte más importante de un coche”. El motivo de este cambio tan radical se deberá a la

llegada del coche autónomo que nos permitirá dedicar la hora y media de media que pasamos en el interior de nuestro coche a otras actividades más interesantes al no tener que prestar atención al tráfico. Esto abriría la puerta a que el parabrisas se convierta en una gran pantalla en la que consumiremos contenidos como nuestros programas, series, películas o eventos favoritos, contenidos por el que pagaremos un precio de suscripción y que además, podrán explotar una publicidad que se mostraría a los ocupantes de los automóviles, una publicidad que por otro lado, podría integrarse con la localización del vehículo y sus sistemas, como el de navegación. Un dato a tener en cuenta: haciendo una estimación de 10 euros de ingresos por hora de visualización, este nuevo mercado generaría un volumen de 60 billones de euros anuales o lo que lo mismo, los ingresos por publicidad y contenidos en el automóvil serían 46 veces superiores a los de la propia venta de los coches. Por ello, está claro que el parabrisas será la “quinta pantalla” que revolucionará las industrias de la publicidad, entretenimiento y del automóvil.

## Hankook Kinergy AS EV, para los

El sector del automóvil está en plena revolución eléctrica, con más marcas y nuevos modelos en el mercado, lo que afecta también a los fabricantes de neumáticos, que tienen que adaptar sus neumáticos a las características de los coches eléctricos: un mayor par en comparación con los automóviles con motor de combustión, son más pesados por lo que los neumáticos deben soportar más carga o su ausencia de ruido, que hace que el sonido de la carretera y de los neumáticos sea más notorio). Para dar respuesta a estas necesidades, Hankook ha presentado su nuevo neumático Kinergy AS EV, fabricado con el mejor material que se puede aplicar actualmente a los neumáticos, el cinturón de refuerzo Aramid Hybrid, que emplea una estructura de refuerzo de carga adicional. Esto permite un aumento pequeño o nulo del diámetro incluso en conducción a alta velocidad y minimiza la



distorsión del bloque de la banda de rodadura al cambiar de dirección, manteniendo así una fuerza de agarre óptima para proporcionar un gran rendimiento en la conducción y mejorar significativamente la estabilidad. Otra mejora clave es la aplicación del compuesto Aqua Pine, una resina extraída de coníferas y que consiste en un aceite vegetal respetuoso con el medio ambiente. Con el nuevo compuesto, el rendimiento mejora en carreteras mojadas, garantizando un manejo ágil y asegurando un frenado óptimo en todas las condiciones de la carretera. Esto mejora la estabilidad de conducción al tiempo que reduce el deslizamiento de la rueda y minimiza la abrasión de la banda de rodadura para proporcionar la alta potencia del motor eléctrico y una potente aceleración inicial. Por último, en el Kinergy AS EV se han empleado unas técnicas que reducen el ruido producido por el neumático y la carretera.



## Nueva serie especial de carbono de Tag Heuer



Hoy en día el uso de la fibra de carbono es algo habitual en el automovilismo deportivo, un material que combina ligereza y dureza y que ahora Tag Heuer ha utilizado para lanzar una serie especial de carbono abanderada por el famoso TAG Heuer Monaco Bamford y con tres modelos de Aquaracer. El primero de ellos, el TAG Heuer Monaco Bamford, la primera colaboración de un reloj fabricado en serie para el Bamford Watch Department, es una interpretación inédita del icónico TAG Heuer Monaco, dotado de una caja maciza de carbono y una elegante esfera full black que realza el cronógrafo de un

color azul "aqua blue". Por su parte, el Aquaracer, el reloj acuático por excelencia de TAG Heuer, se trata de una de sus reinterpretaciones más modernas y en su versión de carbono se presenta en tres referencias que se distinguen por sus toques de oro rosa, azules o amarillos. La caja de 41 mm es de titanio revestido de PVD negro, sobre el cual descansa el bisel de carbono. Por su parte, la esfera cuenta con una impresión que imita al carbono. Se trata pues de un reloj que pretende ser resistente, sólido pero, ante todo, ligero. El total look negro, sutilmente iluminado por unos toques de color, aporta elegancia y modernidad a la pieza.



## El museo Ferrari rinde homenaje a Enzo Ferrari



Con motivo del 120 aniversario del nacimiento de Enzo Ferrari, el Museo Ferrari le rinde tributo con dos exposiciones que estarán expuestas hasta mayo del año que viene. La primera de ellas se llama "Driven by Enzo" y en ella, se muestran los modelos de cuatro plazas que fueron utilizados por el propio "Commendatore" como el 250 GT 2+2, el 400 GTI, el 412 o incluso el 456 GT y es que como bien es sabido, aunque a "Il Commendatore" le gustaba probar todos los modelos que salían de Maranello, no todos lo usaba a diario, pues prefería los 2+2 por su combinación de comodidad y deportividad. Incluso cuando en 1969 decidió contratar un chófer, éste solía ser un simple pasajero y compañero de viajes. La segunda exposición se llama "Passion and Legend"

y muestra la extraordinaria vida de Enzo Ferrari y de su compañía mediante imágenes y coches. Mediante esta exposición de sus coches más emblemáticos a lo largo de siete décadas, pone de manifiesto como Ferrari es la representación en el mundo real de la visión de su fundador y su amor incondicional por el mundo del motor. En ella se puede contemplar el Ferrari 166 Inter de 1948, el primer Ferrari para ser usado en las carreteras; el Ferrari 250 GT Berlinetta "Tdf" de 1956 o el Dino 246. La exposición nos lleva hasta nuestros días, con los modelos más recientes como el F12tdf o, el 812 Superfast. Además, permite realizar una visita virtual a las líneas de producción y conocer de manera interactiva los Ferrari 2+2 más importantes de su historia.





## Daytona Motor Passion; gastronomía y coches en un mismo sitio



Hablar de Puerto Banús es sin duda hablar de lujo y glamour, no en vano, este pequeño puerto deportivo situado a sólo 7 km del centro de Marbella, en plena Milla de Oro, cuenta con la mayor concentración por metro cuadrado de España de boutiques de firmas prestigiosas, los yates más grandes y los coches deportivos más exclusivos, todo ello, combinado con una rica y variada gastronomía y con gran vida nocturna. Una serie de atributos que sin duda le convierten el "Mónaco español" que vio como además, en 1986 se disputó incluso una prueba del Nacional de Velocidad con cinco categorías (Turismos, Copa Renault, Copa Iniciación, Copa Polo y Barquetas). Ahora, los amantes de los coches estamos de enhorabuena, pues en la Avenida Julio Iglesias, unas de sus calles más importantes, se encuentra el restaurante Daytona Motor Passion. El restaurante pertenece al Grupo Guarnieri, toda una institución en el mundo del motor, pues su fundador, Guido Guarnieri, un piloto italiano de motos, acabó afincado en Málaga donde abrió uno de los primeros concesionarios de BMW en Andalucía y con los años, llegó a ser también concesionario oficial de marcas de prestigio. Ya el nombre de Daytona nos

indica por donde puede ir la temática del mismo: el motor. Entre su decoración encontramos motocicletas y piezas de coches de la colección de coches y motos de Guido Guarnieri, pero también merece la pena darse un paseo y recrearse con todas las fotografías que cuelgan de sus paredes. Por último y lo más importante, pues se trata un restaurante, es su carta. En ella, encontramos una fusión italoamericana con pizzas frescas hechas con horno de leña, varios tipos de ensaladas y hamburguesas espectaculares así como carnes a la parrilla, helados artesanales y postres caseros, todo ello en un amplio horario (de 12.00h a 00.00h) y a un precio asequible. No es de extrañar, así, que se haya convertido en un lugar por el que ya han pasado personajes ilustres como Horacio Pagani, Jo Ramirez, ex-pilotos de formula 1 como Bertrand Gachot, cantantes, futbolistas y actores. Además, es frecuente ver aparcados coches de alta gama a sus puertas y sirve de lugar de concentración de diferentes clubes. Pese al poco tiempo que lleva abierto, ya han recibido varias peticiones para franquiciar en otras ciudades como Madrid y Valencia, que están a falta de que se terminen de elaborar los estándares para llevarlo a cabo.

## GP Nuvolari, en honor al Gran Tazio Nuvolari



En honor al gran Tazio Nuvolari(1892-1953), en septiembre tuvo lugar la 28ª edición del GP Nuvolari, una prueba de regularidad para coches construidos entre 1919 y 1972 con salida y llegada en Mantua, ciudad natal del piloto italiano y que es el segundo evento en importancia dentro del "EpocaChampionship", el italiano "Grandi Eventi" Championship de ACI. Durante las tres etapas de esta edición, los 300 inscritos procedentes de 20 países, entre ellos, España, recorrieron un total de 1.017 Km, atravesando ciudades de extrema belleza como Siena, Arezzo, Città di Castello, Urbino y Ferrara. Los ganadores con un FIAT 508 C

de 1939, como premio se llevaron además dos cronógrafos Tazio Nuvolari Data de la marca suiza Eberhard & Co. El evento contó además, este año con Maserati como principal socio, que además de participar con varios coches, entre ellos, el A6 1500 Berlinetta de 1949 diseñado por Pininfarina, exhibió el 6C-34 de la Colección de Umberto Panini, coche que debutó el 9 de septiembre de 1934 en el Gran Premio de Italia en Monza y con el que Nuvolari acabó 5º, así como el Levante GranSport, organizó el "Maserati Tribute" en el que participaron 10 Maserati de su gama actual: su buque insignia el Quattroporte, el sedán deportivo Ghibli y el SUV Levante.



## Jaguar Land Rover Classic lleva el infoentretenimiento a sus clásicos

La división Jaguar Land Rover Classic no sólo se encarga de restaurar los modelos clásicos o de ofrecer un amplio catálogo de recambios originales, sino que también los actualiza con el fin de poder seguir utilizándolos con las funcionalidades más modernas. Prueba de ello es la nueva gama de sistema de Infoentretenimiento que incluye modernos sistemas de audio, navegación y entretenimiento, pero con un estilo integrado y discreto para los clásicos de Jaguar Land Rover. Esta nueva oferta compatible con los vehículos con negativo a tierra, está disponible con cuatro diseños distintos, dos para Jaguar a elegir entre negro o en cromado y, otros dos para Land Rover,



disponibles negro o en aluminio pulido plateado. Se controlan mediante una pantalla táctil de alta resolución de 3,5" integrada entre los tradicionales controles giratorios y botones. El sistema de navegación dispone de rutas guiadas de toda Europa y se puede visualizar en 2D, 3D o mediante instrucciones por señales e incluye alertas TMC de tráfico. Además, estos sistemas admiten hasta 4 dispositivos y 1250 contactos por dispositivo vía Bluetooth, 32 idiomas par el navegador y seis idiomas para el sistema (Inglés, Alemán, Francés, Italiano, Español y Ruso). El precio es estos sistemas es de 1.200€



## F1 Gp de Singapur; Hamilton acaricia el título

Las caras largas en Ferrari al acabar la Q3 lo decía todo: Marina Bay, el Mónaco de Asia era un circuito propicio para ellos, pero no sólo se vieron superados por Hamilton, que en una increíble vuelta logró su 79ª pole, sino también por Verstappen. Así un decepcionado Vettel veía desde la tercera posición como se le escapaba las opciones de remontar puntos con Hamilton, mientras que Raikkonen, que ya es oficial su salida del equipo el año que viene (irá a Sauber, equipo con el que debutó en el 2001 en lugar de Leclerc que irá a Ferrari), era quinto por detrás de Bottas. Tras la salida y justo antes de que saliese en Safety Car, como consecuencia del accidente de Ocon, que acabó contra el muro en la primera curva (por culpa de Pérez, su compañero), Vettel lograba adelantar a Verstappen. Ya sin el Safety Car en la pista, el ritmo de cabeza de carrera era muy lento con el fin de desgastar lo menos posible los neumáticos hiperblandos e ir a una sola parada. Ferrari optó entonces por una decisión arriesgada: para a Vettel primero con la intención de hacer un undercut a Hamilton y montar el compuesto ultrablando. La jugada le salió muy cara, pues Hamilton paró una vuelta más tarde y, a diferencia de Ferrari, optó por el compuesto blando (más lento, pero con menor desgaste) y gracias al pequeño hueco que abrió en las vueltas anteriores a su parada, salió por delante de Vettel, que además, bloqueado por Pérez, perdía tiempo, lo que permitió a Verstappen salir justo por delante del alemán, cuando el holandés paró en la 17ª vuelta para montar al igual que Hamilton, el compuesto blando. La carrera entró entonces en una fase de monotonía, con Hamilton liderando cómodamente la carrera, con cinco segundos de ventaja sobre Verstappen, mientras que Vettel trataba de no degradar en exceso sus ruedas para no tener

que parar una segunda vez, mientras que miraba por los espejos a Bottas, que también optó por los blandos. La lucha entre Grosjean y Sirotkin a punto estuvo de costarle la victoria a Hamilton, cuando en la 37ª vuelta fue a doblarles, pues el británico se lo tomó con calma para no verse envuelto en su lucha, lo que aprovechó Verstappen para pegarse a Hamilton e incluso para intentar adelantare, pero el británico supo reaccionar a tiempo y mantuvo la primera posición. Recuperado del susto, Hamilton volvió a distanciarse sin problemas de Verstappen y lograba una cómoda, pero trabajada victoria con 8 segundos de ventaja sobre Verstappen, mientras que Vettel, cuyas ruedas finalmente aguantaron gracias a que Bottas no sólo no llegó a atacarle, sino que además, se distanció del alemán, acabó tercero. Bottas fue cuarto, Raikkonen quinto y Ricciardo sexto. Los españoles Alonso y Sainz fueron los mejores del resto de los mortales gracias a su estrategia de salir con los ultrablandos y parar a montar los blandos, lo que les permitió acabar sexto y séptimo respectivamente. Noveno fue Leclerc y décimo Hulkenberg. A falta seis carreras Hamilton, que ha ganado cuatro de las cinco últimas carreras, es aún más líder y es, que con 281 puntos aventaja ya en 40 a puntos a Vettel que parece no levantar cabeza. Raikkonen, con 174 puntos es tercero, si bien, Bottas está ya sólo a sólo tres puntos del finlandés. Respecto a los españoles, Alonso, con 50 puntos sube un puesto y es octavo, mientras que Sainz se mantiene 12º con 38 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes, con 452 puntos también se despega de Ferrari, que tiene 415 puntos y Red Bull es tercero con 274 puntos. Por su parte, Renault con 91 puntos se afianza en el cuarto puesto y aventaja ahora en 15 puntos a Haas.



## F1 Gp de Rusia; una fecha que vivirá en la infamia

"Nosotros no lo habríamos hecho y no estoy sorprendido de que ellos no lo hayan hecho" "Creo que por el bien del campeonato, de los aficionados y de los pilotos, a estas alturas de la temporada, principios de julio, intercambiar la posición los pilotos es una acción bastante brutal". Esto es lo que dijo Toto Wolf al acabar el GP de Austria este verano cuando Raikkonen acabó por delante de Vettel. Tres meses después, Toto Wolf le decía a Bottas que una vez acabada la carrera y en privado, discutirían la orden dada por James Vowles de dejarse pasar por Hamilton, alegando problemas de neumáticos del británico, en un GP en el que ya los libres dejaron bien claro que los Mercedes eran muy superiores al resto y en el que todo parecía indicar que Hamilton iba a lograr fácilmente su 80ª pole. Sin embargo, el sábado, Bottas cometió el gran error de lograr su segunda pole de la temporada en un circuito en el que el año pasado logró su primera victoria en la F1. En la salida, Bottas no sólo mantuvo la primera posición, sino que además, Hamilton se aprovechó de su rebufo para defenderse de los ataques de Vettel en los primeros metros, así pues, la única opción que le quedaba a Vettel para superar a Hamilton era hacerle un undercut a Hamilton y así fue, el alemán paró una vuelta antes que Hamilton y cuando el británico salió de boxes, lo hizo justo detrás de Vettel. La alegría duró poco en Ferrari, una vuelta más tarde, Hamilton se pegaba al alemán a final de recta e intentó adelantarle sin éxito, pero en la curva 4 lo volvió a intentar con éxito por el interior, colocándose cuarto virtual a falta de las paradas de Raikkonen y de Verstappen, hasta que en la 25ª vuelta Bottas se dejaba pasar por Hamilton. El británico, con Bottas de escudero, lograba así su 70ª victoria,

Bottas se tenía que conformar con la segunda posición y Vettel tercero. Raikkonen finalmente no vio peligrar su cuarto puesto ante un posible ataque de Verstappen, que pese a salir 19º por sanción y gracias a salir con el neumático blando y no parar hasta la 43ª vuelta, llegó a liderar la carrera, pero en las vueltas finales, pese a ir con neumáticos más blandos y nuevos que Raikkonen, acabó muy lejos del finlandés. Ricciardo, sin hacer tanto ruido como su compañero fue sexto, después de haber salido 18º, también por sanción (ambos por cambiar partes de sus unidades de potencia). Leclerc, que llegó a ser quinto, gracias a una buena salida y su 7º puesto en parrilla, finalmente acabó séptimo, octavo fue Magnussen, la pesadilla de los Force India de Ocon y Perez, que acabaron noveno y décimo respectivamente. Alonso, que con 307 GP disputados igualaba a Schumacher, tuvo un fin de semana para olvidar y, después de salir 16 por sanción al cambiar varios elementos de su unidad de potencia, acabó 14º, mientras que Sainz que salió 11ª, se vio perjudicado por un toque de Sirotkin en la salida, que dañó su Renault y sólo pudo ser 17º. Tras Rusia, ya sólo quedan cinco carreras y cada vez Hamilton está más cerca de lograr su quinto título, que con 306 puntos, aventaja ya a Vettel en 50 puntos (256 puntos), Bottas, con 186 puntos, recupera la tercera posición y Raikkonen es cuarto con 186 puntos. Respecto a los españoles, Alonso, baja un puesto y es noveno con 50 puntos, mientras que Sainz se mantiene decimosegundo con 38 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes, con 495 puntos, aventaja ya a Ferrari en 53 puntos, Red Bull es tercero con 274 puntos y Renault con 91 puntos, mantiene el cuarto puesto en su lucha con Haas que tiene 80 puntos.



## DTM; Mercedes-AMG, a por el pleno en su año de despedida



En su año de despedida del DTM y a falta de la última prueba que tendrá lugar en Hockenheim, Mercedes-AMG ha logrado dos de los tres títulos en juego en el DTM 2018 y todo indica que va a lograr el pleno, con el de pilotos aún por decidir. Así, tras las dos carreras disputadas en el circuito de Red Bull Ring (Austria), Mercedes-AMG matemáticamente ha ganado por séptima vez el título de constructores con una amplia ventaja sobre el segundo clasificado, BMW. El segundo título que ya tiene matemáticamente es el de equipos, pues tan sólo los equipos Mercedes-AMG Motorsport PETRONAS (333 puntos) Mercedes-AMG Motorsport REMUS (290 puntos) y el equipo SILBERPFEIL Energy Mercedes-AMG Motorsport (257 puntos) optan a él. En cuanto al tercer título, el de pilotos, dos de sus pilotos son los máximos aspirantes a conseguirlo: Paul di Resta que era segundo antes de esta carrera, es ahora el nuevo líder con 4 puntos de ventaja sobre Gary Paffett que tiene 225 puntos. Sólo el piloto de Audi, René Rast, ganador de las 4 últimas carreras y que suma 199 puntos, podría arrebatarles el título. (después de Klaus Ludwig, Nicola Larini y Alessandro Nannini, es el cuarto piloto en haber conseguido cuatro victorias consecutivas). A pesar de estos títulos

logrados por Mercedes-AMG, Audi fue la gran triunfadora en Spielberg, pues no sólo logró un triplete en la carrera del sábado y otro el domingo, sino que además, logró su victoria número 100 en el DTM. En cuanto a Dani Juncadella, el español tuvo suerte dispar, dado que bajo unas condiciones meteorológicas muy complicadas logró su tercera pole de la temporada (solo superado por su compañero de equipo, Gary Paffett), sin embargo, en la carrera fue sancionado con un "drive-through" a falta de una vuelta, por infringir el procedimiento de salida cuando a falta de tres vueltas para el final se retiró por segunda vez el Safety Car. La penalización, que le fue aplicada sumándole 30 segundos una vez acabada la carrera, le mandó al 14º puesto. En la carrera del domingo, Juncadella salió octavo y tras remontar y llegar hasta al grupo que luchaba por el cuarto puesto, perdió tiempo en su parada en boxes por culpa del neumático trasero derecho y posteriormente, un problema de frenos le hizo salirse de pista y acabó 11º. En Spielberg, además, se pudo ver el debut en esta categoría y como piloto invitado al cinco veces Campeón del Mundo del WRC, el francés Sebastian Ogier, a los mandos de un Mercedes-AMG C 63 DTM.



## WRC Rallye de Turquía; Tanak sigue en racha

Tanak supo sacar provecho de los errores de sus rivales y logró su tercera victoria consecutiva, que le coloca segundo en la clasificación del Mundial. Además, Latvala le dio a Toyota un doblete, el primero de la temporada, resultado que le permite liderar el Mundial de Constructores. La prueba comenzó con un nuevo y esta vez inesperado (por el hecho de tener que abrir los tramos en las pistas polvorientas cubiertas de rocas que favorecía los que salían detrás) duelo al frente de la clasificación entre Neuville y Ogier, que acabó con Neuville como líder por sólo 0,3 segundos, mientras que Mikkelsen, ganador de la súper especial de la noche anterior en las calles de Marmaris y por tanto, primer líder de la prueba, acabó tercero a 2,6 segundos ras perder el liderato en el último tramo del día por el desgaste de sus neumáticos. Sin embargo, todo esto cambió al día siguiente: primero Neuville tuvo que abandonar en el primer tramo de la jornada por problemas en la suspensión delantera izquierda, dejando a Ogier liderando el rally con 25,5 segundos de ventaja sobre Mikkelsen. En el siguiente tramo, el francés dañaba también la suspensión de su Ford Fiesta WRC y, aunque lo pudo reparar con la ayuda de su compañero Evans, penalizó un minuto por retraso en el siguiente control horario, lo que le supuso bajar al cuarto puesto de la clasificación, a 46 segundos de Mikkelsen, sin embargo, en el primer tramo de la tarde, en su intento de remontar posiciones, el francés se salía, quedándose atascado. Mikkelsen recuperaba así el liderato, pero por poco tiempo, pues se quedó sólo con tracción delantera, lo que le hizo perder casi cuatro minutos y bajar hasta el quinto puesto. Todos estos problemas

dejaron a Tanak al frente de la clasificación, con 13,1 segundos de ventaja sobre Latvala, en una jornada en la que el Citroën C3 WRC de Breen se calcinó cuando era sexto. En la última jornada, no hubo mas sorpresas y Tanak ganaba en Turquía con 22,3 segundos de ventaja sobre Latvala, mientras que Paddon completó el podio a casi dos minutos. Neuville se consolaba ganando el Power Stage y lograba así 5 puntos. Por su parte, Ogier que acabó 10º y segundo en el Power Stage, sumaba también 5 puntos. A falta de sólo tres pruebas para que acabe la temporada, Neuville, con 177 puntos, se mantiene al frente de la clasificación de pilotos, mientras que Tanak es ahora segundo con 164 puntos y Ogier es tercero con 154 puntos. Donde si cambia la clasificación es en el apartado de constructores, que pasa a estar liderado por Toyota con 284 puntos, Hyundai es segundo con 279 puntos y M-Sport Fort es tercero con 224 puntos.

