

Motor

EXPERIENCES

Octubre 2019



Tras ser finalmente nombrado Alcalde de Madrid, Martínez-Almeida, el que fue el azote de Carmena con Madrid Central, comenzó su alcaldía aplicando una moratoria de tres meses a las multas por acceder a Madrid Central hasta el 30 de septiembre, medida que fue rechazada por una sentencia del Tribunal Contencioso Administrativo de Madrid. Martínez-Almeida, que desde su implantación estuvo en contra de Madrid Central, llegó incluso a prometer en campaña electoral su suspensión, acaba de presentar Madrid 360, su nuevo plan de lucha contra la contaminación, con el que según el Ayuntamiento se rebajarán los óxidos de nitrógeno (NOx) un 15 % más que el anterior plan anticontaminación. Si bien es cierto que a groso modo ambos planes podrían parecer iguales, no lo son. Para empezar, a diferencia de Madrid Central, que se centraba exclusivamente en un distrito, Madrid 360 busca que toda la ciudad se beneficie de sus medidas, pero además, Madrid 360 tiene previsto otra serie de medidas complementarias, que van desde un plan de ayudas de 25 millones de euros anuales para privados que cambien su vehículo sin distintivo por otro CERO, ECO o C; dos líneas 0 emisiones (de norte a sur y de este a oeste) gratuitas para moverse por el distrito Centro y adyacentes; la renovación del 100 % todos los autobuses de la EMT; la construcción de 15.000 plazas de aparcamiento (10.000 en 14 aparcamientos disuasorios y 5.000 plazas de rotación y residentes) y se impulsará la red de recarga rápida de acceso público, incluyéndose una línea de ayudas de 5 millones de euros para situar puntos de carga en aparcamientos de residentes y oficinas entre otras. La principal novedad de Madrid 360 y sin duda lo que más ampollas ha levantado en la oposición ha sido el levantamiento del veto a los coches con la etiqueta C, que ahora podrán circular

libremente por el centro sin necesidad de tener que aparcar en un parking, siempre y cuando al menos vayan dos ocupantes en su interior (¿y qué pasa si por el camino se baja uno?). Lo que si se mantiene es la prohibición de aparcar en superficie a todo vehículo que no sea de un residente, eso sí, al menos los parkings públicos de Centro reducirán sus tarifas). Los comerciantes, otro de los grandes perjudicados por Madrid Central, han visto atendida sus reivindicaciones y estarán exentos de esta prohibición. Pero no todo iba a ser buenas noticias, pues aquellos que no tienen la posibilidad de cambiar su coche sin etiqueta medioambiental de la DGT (diésel matriculados antes del año 2006 y los gasolina previos al año 2000) más vale que vaya pensado en que van a tener que hacer el esfuerzo económico para hacerlo si van a querer seguir desplazándose en coche. Esto es debido a que entre sus medidas restrictivas, Madrid 360 irá reduciendo su libre circulación de manera gradual, de tal manera que a partir del 1 de enero de 2022, los no residentes tendrán prohibido el acceso y circulación dentro de la M-30 y desde el 1 de enero de 2025 ningún vehículo A, residente o no residente en Madrid, podrá circular por toda la ciudad. De momento, Madrid 360 tiene que pasar su examen en Bruselas y luego ya dirá el tiempo cuál de las dos medidas era más eficaz.



CONTENIDO

PRODUCTO

- 05** Lamborghini SIAN FKP 37, 819 CV e híbrido
- 06** Ferrari 812 GTS el regreso a los V12 descapotables
- 07** Ferrari F8 Spider, la versión descapotable del F8 Tributo
- 08** Porsche Taycan; un nuevo capítulo en la historia de Porsche
- 09** Mercedes-Benz VISION EQS; el anticipo de las futuras berlinas
- 10** Lavado de cara y tecnológico para el Audi A5
- 11** BMW 4 Concept, el avance a la nueva generación de la Serie 4
- 12** Hyundai 45 EV Concept, la futura línea de diseño de sus modelos eléctricos
- 13** El Abarth 595 Pista aún más picante
- 14** Fiat Panda Trussardi, el primer “Panda de lujo”
- 15** Nuevo Land Rover Defender, mismo espíritu aventurero
- 16** Audi AI:TRAIL quattro, el todoterreno del futuro



TECNOLOGÍA

- 17** Mercedes ESF 2019, la seguridad que está por venir
- 18** El Porsche Taycan revoluciona Zuffenhausen



LIFESTYLE

19 Cuarta edición limitada del Tag Heuer Monaco



CLÁSICOS

20 Maserati Tipo V4, récord mundial de velocidad en tierra de 1929

20 Segunda edición del “Lamborghini & Design” Concorso d’Eleganza



COMPETICIÓN

21 F1 GP de Italia; Leclerc enloquece a los tifosi

22 F1 GP de Singapur; Vettel resurge de sus cenizas

23 F1 Gp de Rusia; Ferrari juega a la ruleta rusa

24 Veloster N ETCR, el Hyundai eléctrico de carreras

24 El Alpine A110 Rally, listo para volver a los rallies

25 WRC Rally de Alemania; triplete de Toyota





Lamborghini SIÁN FKP 37, 819 CV e híbrido

Lamborghini ha presentado su primer modelo híbrido, el Sián FKP 37 (“rayo” en un dialecto boloñés y FKP en honor a Ferdinand K. Piëch, recientemente fallecido y quien desempeñó un papel fundamental en la compra de Automobili Lamborghini en 1998 por el Grupo Volkswagen), modelo que además es el más potente de la marca gracias a los 819 CV con 720 Nm de par motor. Esta potencia proviene de su motor V12 atmosférico de 6.5 litros que proporciona 785 CV y de su motor eléctrico de 48 voltios que aporta otros 34 CV. El e-motor, como así lo denomina Lamborghini va integrado en la caja de cambios, o que permite suavizar la transición entre velocidades y además, es capaz de maniobrar el coche a baja velocidad como por ejemplo, a la hora de aparcar o de circular marcha atrás. Con semejante potencia, el Sián es capaz de acelerar de 0-100 Km/h en 2,8 segundos y de alcanzar una velocidad máxima de 350 km/h, además, gracias a la utilización de materiales ligeros, el Sián tiene una relación peso-potencia mejor que la del Lamborghini Aventador SVJ (Lamborghini no ha facilitado su peso). Otra de las novedades del Sián es su batería, pues en lugar de la habitual batería de iones de litio, Sián innova con un supercondensador tres veces más potente que una batería del mismo peso y tres veces más ligero que una batería con la misma potencia. Su sistema de frenado regenerativo especialmente desarrollado por Lamborghini permite cargar el sistema de almacenamiento de energía cada vez que se frena, permitiendo al conductor disponer de la energía almacenada y aprovechar inmediatamente el mayor par al acelerar hasta 130 km/h, momento en el que el motor electrónico se desconecta automáticamente. Su diseño visionario y futurista representa el ADN de Lamborghini elevado a la máxima potencia. Inspirado en el Countach, posee líneas cortantes,

una elegancia aerodinámica y una inconfundible silueta, así como las características en las entradas de aire NACA en las puertas. El techo electrocrómico y las superficies móviles controladas por materiales inteligentes dibujan líneas nunca antes vistas, mientras que las luces delanteras, inspiradas en el Terzo Millennio, dejan una imborrable firma luminosa que dará forma al futuro diseño de Lamborghini. La parte trasera incorpora el diseño hexagonal tan vinculado con Lamborghini, que incluye seis luces traseras hexagonales inspiradas en el Countach y su alerón trasero está integrado dentro del perfil y se extiende sólo durante la conducción para mejorar el rendimiento. Su carrocería es completamente de fibra de carbono, tiene un reparto de peso del 43 % delante y el 57 % atrás y calza unos neumáticos Pirelli P Zero Corsa 255/30 ZR 20 92Y delante y uno 355/25 ZR 21 107Y detrás. Por último, para poder frenar sin problemas sus 819 CV, cuenta con unos discos de freno carbono-cerámicos delante y detrás con pinzas de 6 y 4 pistones respectivamente.





Ferrari 812 GTS el regreso a los V12 descapotables

Aunque Ferrari ha lanzado cuatro ediciones limitadas de series especiales descapotables con motor V12 (550 Barchetta Pininfarina en 2000, la Superamerica en 2005, la SA Aperta en 2010 y la F60 America en 2014), el lanzamiento del Ferrari 821, la versión descapotable del 812 Superfast, supone el regreso a la producción en serie de los V12 descapotable de Ferrari 50 años después del debut del 365 GTS4 (Daytona Spider), el último representante de esta estirpe que comenzó en 1948 con el 166 MM. Al igual que el 812 Superfast, su motor V12 desarrolla 800 CV con un par motor de 718 Nm y pese al incremento de 75 Kg en su peso (1.600 Kg frente a los 1.525 Kg del 812 Superfast), sus prestaciones son muy parecidas: aceleración de 0 a 100 km/h en menos de 3 segundos, de 0 a 200 km/h en tan sólo 8,3 segundos y una velocidad máxima de 340 km/h. Para mantener la sensación estimulante de velocidad y potencia que brinda la versión berlinetta en términos de aceleración, respuesta y agilidad, el 812 GTS está equipado con todos los componentes y sistemas de control de nueva generación del 812 Superfast, como la dirección asistida eléctrica (EPS); el sistema Virtual Short Wheelbase 2.0 (PCV); la versión 5.0 del

Side Slip Control (SSC); el Ferrari Peak Performance (FPP) que avisa al conductor cuando el coche está llegando al límite de adherencia; el Ferrari Power Oversteer (FPO) para corregir el sobreviraje o, la versión 5.0 de su Side Slip Control (SSC) y el Ferrari Peak Performance (FPP). Con el fin de poder dar cabida a su techo rígido retráctil (RHT) que se abre en sólo 14 segundos a velocidades de hasta 45 km/h, el Centro de Stile Ferrari ha tenido que llevar a cabo una serie de modificaciones en la parte trasera. Esto ha provocado que los conductos de aire situados en las aletas traseras que hay en el 812 Superfast y que proporcionaban apoyo aerodinámico a alta velocidad hayan desaparecido, por lo que para compensarlo, se ha reconfigurado el difusor trasero que ahora tiene una aleta adicional. Además, para garantizar la máxima comodidad a los ocupantes con el techo recogido, al igual que la Ferrari Aperta, cuenta con dos pequeños deflectores en forma de “L” en las esquinas superiores del parabrisas, reduciendo así las turbulencias y el ruido en su interior. Otra novedad son sus llantas de radios múltiples disponibles en tres acabados: diamante, plata líquida y Grigio Scuro.



Ferrari F8 Spider, la versión descapotable del F8 Tributo

La saga de modelos V8 descapotables de Ferrari que comenzó con el 308 GTS en 1977 continúa con la llegada del F8 Spider, modelo que sustituye al 488 Spider. Está equipado con el premiado motor V8 biturbo de 720 CV y 770 Nm de par motor, el mismo que monta el F8 Tributo berlinetta y el 488 Pista Spider, con lo que tiene 50 CV más que el 488 Spider, motor que va asociado a una caja de automática de doble embrague y siete velocidades. Pese a ser 70 Kg más pesado que la versión berlinetta (1330 Kg), el F8 Spider mantiene las mismas prestaciones: velocidad máxima de 340 Km/h y una aceleración de 0-100 Km/h en 2,9 segundos. Para ayudar al conductor a disfrutar de su conducción, el F8 Spider cuenta con el nuevo sistema de actuación Ferrari Dynamic Enhancer Plus, que integra el concepto SSC (Control de deslizamiento lateral) en su versión 6.1. Diseñado por el Centro de Stile Ferrari, el F8 Spider continúa ese enfoque iniciado con el F8 Tributo, que tiende a representar un nuevo lenguaje de diseño, siempre fuertemente orientado hacia la deportividad y funcionalidad respecto al rendimiento aerodinámico. Así, la vista frontal se caracteriza fuertemente por la introducción del S-Duct. En torno a esta solución, todos los elementos se han

rediseñado para resaltar las principales funciones aerodinámicas. El ejemplo más obvio es el nuevo faro LED con formas más pequeñas y desarrolladas completamente en horizontal. El spoiler, más grande, ha sido completamente rediseñado, envolviendo las luces traseras, baja visualmente el centro de gravedad y permite también el regreso al clásico juego de faros dobles montado en el mismo color que la carrocería, al igual que el 308 GTB, el primer Berlinetta de 8 cilindros. Su techo rígido plegable RHT (Techo duro retráctil) se puede desplegar o recoger en 14 segundos, incluso en marcha hasta los 45Km/h. El RHT hace que a diferencia de la versión berlinetta, el motor no sea visible al estar tapado por dos paneles, uno para recoger el techo y otro canaliza el aire hacia el alerón trasero. Su interior mantiene el clásico estilo de "cabina", un concepto que converge en una simbiosis perfecta entre el compartimento del conductor, que en su nuevo volante dispone de todos los controles y, el de pasajero, que opcionalmente puede tener a su disposición una pantalla de 7"; ambos cuentan además con unos nuevos asientos deportivos.



Porsche Taycan; un nuevo capítulo en la historia de Porsche

Casi 48 meses después de la presentación del concept Mission E en el Salón de Fráncfort de 2015, el Taycan, (cuyo nombre final se desveló el año pasado con motivo de su 70º aniversario), Porsche ha presentado de manera oficial su primer modelo deportivo eléctrico en las versiones Taycan Turbo S y Taycan Turbo (más adelante saldrá la versión Taycan Cross Turismo), modelos que gracias a sus 761 CV (560 kW) y 680 CV (500 kW) respectivamente, forman parte de los modelos de producción más potentes de su actual gama. En cuanto a sus prestaciones, el Taycan Turbo S acelera de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos, mientras que el Taycan Turbo lo hace en 3,2 segundos, ambos modelos tienen una velocidad máxima de 260 Km/h, tracción total gracias a sus dos motores eléctricos, uno en el eje delantero y otro en el trasero, una transmisión de dos velocidades y cuatro modos de conducción disponibles: "Range", "Normal", "Sport" y "Sport Plus", además del quinto "individual", personalizable. En cuanto a su autonomía, en la versión Turbo S es de 412 Km y de 450 Km en la versión Turbo y gracias a su sistema eléctrico de 800 voltios (en lugar de los habituales 400) y a su batería Performance Plus es de 93,4 kWh, con una potencia máxima de carga de 270 kW le bastan 5 minutos de recarga para lograr 100 Km de autonomía y 22 minutos y medio para pasar del 5% al 80%, aunque también se puede recargar cómodamente en casa sus con hasta 11 kW de corriente alterna (CA). El Taycan cuenta además con el Porsche 4D Chassis Control que analiza y sincroniza todas las funciones que intervienen en la dinámica de conducción en tiempo real, suspensión neumática adaptativa con tecnología de tres cámaras, que incluye el control electrónico de amortiguadores PASM (Porsche Active Suspension Management), así como el sistema

electromecánico de estabilización de balanceo Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport), que a su vez incluye el sistema Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). Pese al comienzo de una nueva era en Porsche, el Taycan conserva el inconfundible ADN Porsche. Mide 4,96 metros de largo, 1,97 m de ancho y 1,38 m de alto y dispone de dos maleteros; uno de 366 L detrás y otro de 81 L delante. Gracias a una serie de soluciones como sistema de rejillas de ventilación activas o, el sistema activo de amortiguación que rebaja 22mm la altura de la carrocería, tiene un coeficiente aerodinámico Cx de 0,22. El frontal destaca por sus líneas particularmente anchas y planas, con perfiles muy marcados. La silueta llama la atención por la línea deportiva del techo, con caída hacia la parte trasera. Las secciones laterales claramente esculpidas también son características. La elegante cabina, los pilares C bien resaltados y los hombros pronunciados dan como resultado una parte trasera fuertemente marcada, típica de la marca. También hay elementos innovadores como el logotipo de Porsche con efecto vidrio, que se ha integrado en la banda de luces de la parte posterior. Su habitáculo señala el comienzo de una nueva era con su estructura clara y su arquitectura completamente nueva. Cuenta con una pantalla central de información y entretenimiento de 10,9" y otra opcional para el acompañante que se combinan para formar una banda de vidrio integrada en una superficie de acabado black-panel. La interfaz de usuario ha sido diseñada desde cero para el Taycan. Los mandos de control clásicos, como interruptores y botones, se han reducido considerablemente. Ahora, el manejo es inteligente e intuitivo, tanto de las funciones táctiles como de la función de control por voz, que responde al comando "Hey Porsche".



Mercedes-Benz VISION EQs; el anticipo de las futuras berlinas

Mercedes-Benz se ha puesto como objetivo en 20 años una gama de vehículos libres de emisiones y como anticipo de cómo serán las grandes berlinas eléctricas de lujo del futuro, Mercedes-Benz ha dado a conocer el Mercedes-Benz VISION EQ. Así, este prototipo está equipado con dos motores eléctricos (uno en cada eje), que generan 350 kW (470 CV) y un par motor de 760 Nm, lo que le permite acelerar de 0-100 Km/h en menos de 4,5 segundos y alcanzar una velocidad máxima superior a los 200 Km/h, todo ello además con tracción integral eléctrica con distribución variable del par entre los dos eje y, con nivel 3 de conducción autónoma. Su batería iones de litio de 100 kWh situada en el suelo del coche, tiene una autonomía de hasta 700 Km según el ciclo WLTP y se puede recargar en un 80% en menos de 20 minutos si se conecta a un poste de carga de 350 kW. Estéticamente, en su frontal destaca su parrilla frontal digital formada por vez primera en el mundo por una matriz luminosa con 188 LED individuales y sus faros DIGITAL LIGHT integrados en la banda luminosa exterior de 360 grados con dos módulos de lentes holográficas a cada lado. Unos faros que ofrecen un número casi ilimitado de posibilidades de configuración luminosa, mientras que en su parte trasera encontramos una banda luminosa formada por 229 estrellas luminosas individuales.

Además, su carrocería es bitono: plata en la parte inferior y negro en la superior y sus llantas son de 24" con diseño multirradio. Su interior está inspirado en el mundo de los yates de lujo y en él se han empleado tanto materias primas tradicionales como materiales secundarios de tecnología avanzada y reciclados. La escultura envolvente que aglutina en una unidad el tablero de instrumentos, la consola central y los apoyabrazos parecen flotar sobre el generoso habitáculo en el que encontramos la futura versión del sistema MBUX, que incluye un gran panel digital que engloba la instrumentación y todas las funciones del sistema multimedia. Al igual que sucede en los modernos modelos de serie de Mercedes-Benz, la estructura del vehículo se basa en una combinación inteligente de varios materiales, formada por acero, aluminio y fibra de carbono, así como materias primas reciclables y secundarias. Esto permite cumplir a la perfección las exigencias planteadas en el campo de la construcción ligera, la estabilidad, la reducción de costes y la sostenibilidad. Así mismo, está construido sobre una plataforma completamente nueva que puede ser utilizada en diferentes modelos eléctricos de tal manera que la batalla, el ancho de vía y todos los demás elementos del sistema, especialmente las baterías, son variables gracias al sistema modular de componentes.



Lavado de cara y tecnológico para el Audi A5

A principios del año que viene llegará al mercado una actualización del Audi A5 en sus tres variantes (A5 Sportback, el A5 Coupé y el A5 Cabrio), que contará con nuevo diseño más deportivo, así como con la incorporación del sistema operativo MMI touch y de la tecnología Mild Hybrid. Así, su diseño incorpora ahora muchos elementos del nuevo lenguaje de diseño que Audi está implementando en los modelos del segmento superior, por lo que ahora cuenta con una parrilla Singleframe con rejilla de panal más plana y más ancha, entradas de aire en el paragolpes más grandes, unos nuevos faldones laterales y un difusor trasero con salidas de escape trapezoidales. Todas las variantes de carrocería y de motor incluyen además faros LED de serie, que opcionalmente se pueden sustituir por faros Matrix LED con grupos ópticos traseros LED que incluyen intermitentes dinámicos. Por último, estará disponible en tres líneas de acabado: Básica, Advanced y S line que podrán combinarse con los paquetes interiores S line y Design Selection y se podrá elegir entre 12 tonos de pintura, incluido el nuevo color metalizado “verde distrito”. Donde apenas hay cambios es en su interior, pues básicamente los cambios se han limitado al infoentretenimiento. La gran novedad es la incorporación del nuevo sistema MMI touch con pantalla táctil de 10,1” y reconocimiento de voz. Además, el Audi

connect y el Audi connect plus comprenden una gran variedad de servicios online que permiten por ejemplo el servicio Car-to-X de información de semáforos que conecta el coche con el ordenador central que controla los semáforos en las ciudades en las que está disponible. El usuario puede además descargarse la aplicación gratuita myAudi que conecta el coche con el smartphone del usuario, de serie equipa un punto Wi-Fi y opcionalmente se puede equipar con la llave digital Audi connect key y el head-up display. La nueva gama Audi A5 está disponible en Europa con una oferta de motores que van desde los 163 CV de cuatro cilindros hasta los 347 CV en motores V6 con el S5 TDI como tope de gama, todos ellos asociados a un cambio automático S tronic de siete marchas o tiptronic de ocho velocidades. Sus motores contarán con el sistema Mild Hybrid (MHEV), que el caso de los motores de cuatro cilindros, el sistema eléctrico será de 12 voltios, mientras que en las versiones S5 TDI será 48 voltios. En este último caso, gracias a la recuperación de energía o al start-stop, se puede ahorrar hasta 0,4 l/100 Km. La suspensión también se ha modificado en toda la gama y cuenta con unos reglajes de serie deportivos pero confortables, que opcionalmente se pueden sustituir por una suspensión sport más firme y por una suspensión con control de amortiguación.

BMW 4 Concept, el avance a la nueva generación de la Serie 4

BMW ha presentado el BMW Concept 4, un avance de cómo podría ser la nueva generación del BMW 4. La parrilla de riñones, un elemento que siempre ha sido una característica distintiva de los BMW es lo primero que llama la atención de este modelo, que inspirada en dos clásicos legendarios como son el BMW 328 y el BMW 3.0 CSi, destaca por su gran tamaño y porque su rejilla está formada por números "4" unidos entre sí. Otra característica por la que destaca el diseño del BMW 4 Concept son sus delgados faros dobles ligeramente inclinados, que junto a la nueva parrilla, otorgan al frontal un aspecto moderno y una marcada personalidad. Sus elementos de iluminación LED no tienen cubierta de cristal, sino que se integran en la carrocería pintada de color Forbidden Red, que se caracteriza porque las partes expuestas a la luz directa proyectan un rojo rico y brillante, mientras que las zonas en sombra crean un efecto casi negro, dando, así, lugar a un llamativo contraste. Al igual que los faros, los espejos son también son

muy pequeños, unos espejos cuya parte superior es de aluminio pulido, mientras que la parte trasera, optimizada aerodinámicamente, es del color de la carrocería y en cuyo interior aparece el logotipo de BMW. Estéticamente, se caracteriza por su alargado capó, la gran distancia entre ejes, la fluida línea del techo y los cortos voladizos, mientras que sus pasos de rueda le otorgan una presencia poderosa y segura y sus llantas de 21" tienen un doble acabado: pulido brillante en los frentes de los radios intrincados, mientras que las superficies en segundo plano están pulidas de un modo más fino creando un efecto ligeramente más oscuro. Por último, al igual que en la parte delantera, detrás dominan las superficies claras y generosas con un número reducido de líneas y se caracteriza por unos hombros anchos y atléticos; por unas salidas de aire verticales; por unos pilotos traseros LED formados por un único elemento de fibra óptica, sin cubierta de cristal que finaliza en forma de "L"; por sus dos salidas de escape y, por su llamativo difusor.





Hyundai 45 EV Concept, la futura línea de diseño de sus modelos eléctricos

Hyundai ha dado a conocer el 45 EV Concept, un anticipo de la futura línea de diseño de la marca para vehículos eléctricos. Con este modelo, cuyo nombre se debe a los ángulos de 45 grados de la parte delantera y trasera, que generan una silueta en forma de diamante, rinde además homenaje al Hyundai Pony Coupe Concept, uno de los vehículos más emblemáticos de la historia de Hyundai presentado hace 45 años. Su diseño aerodinámico, de superficies planas y limpias está inspirado en los aviones de la década de 1920 e incorpora la evolución del lenguaje de diseño 'Sensuous Sportiness (Sensualidad deportiva) de Hyundai. Destaca por la rejilla del radiador del concept, de tipo celosía, con un diseño de "lámpara de cubo cinético". En el apartado tecnológico y pensando ya en futuras tecnologías que puedan llegar, como la conducción autónoma, el 45 EV Concept sustituye los espejos retrovisores por un sistema de monitorización con cámara oculta (CMS) de cámaras laterales, cuyas lentes giran para limpiarse, garantizando así una visibilidad perfecta en todo momento. Además, toda la iluminación es mediante luces LED, incluidas las situadas en la parte inferior de la puerta que muestran al conductor antes de subirse al coche el nivel de carga de la batería. Su habitáculo, al que se accede mediante un sistema de apertura denominado Dynamic Daylight Opening (DLO), encarna la estrategia de Hyundai 'STYLE SET FREE' para la movilidad futura, que enfatiza la personalización tanto del diseño como de la funcionalidad, de tal manera que Hyundai reinventa cómo será la experiencia a bordo en un vehículo autónomo, convirtiendo el interior en un espacio vital único capaz de transformarse para adaptarse a las demandas de los pasajeros en función de sus diferentes estilos de vida. Así, sus asientos traseros y delanteros de tipo sillón se pueden girar para que los

ocupantes de ambas filas puedan hablarse cara a cara y para facilitar su entrada y la salida. El sistema de infoentretenimiento no se maneja mediante la clásica consola central, sino mediante de una interfaz proyectada en la propia consola, mientras que todo el cuadro de instrumentos es una gran pantalla situada en el salpicadero.



El Abarth 595 Pista aún más picante

Abarth ha actualizado la edición especial 595 Pista dotándole de más potencia, de un nuevo color exterior así como de un nuevo kit y de una mejor conectividad. Para empezar, en el apartado mecánico, el motor 1.4 turbo del nuevo Abarth 595 Pista asociado a una caja de cambios automático de 5 velocidades con levas en el volante es ahora 5 CV más potente, con lo que ahora su potencia es de 165 CV con un par motor de 230 Nm. Este aumento de potencia se debe a su nuevo turbo sobredimensionado al que se le ha reducido la relación de compresión geométrica de 9,8:1 a 9:1, de esta manera, su velocidad máxima es ahora de 218 Km/h. Además, se le ha equipado con el emblemático escape Record Monza Active y la suspensión trasera Koni con tecnología FSD (Amortiguación de frecuencia selectiva) y con unos discos ventilados de 284 mm en la parte delantera y discos de 240 mm en la parte trasera. Estéticamente a los colores ya disponibles (Gris Record,

Gris Campovolo, Negro Scorpione, Azul Podio, Blanco Gara, Rojo Abarth, Amarillo Modena y Verde Adrenalina), se suma el nuevo Gris Mate. Por otro lado, el nuevo kit Adrenalina presenta detalles de color verde en las inserciones de los paragolpes, así como en las carcasas de los retrovisores y en los embellecedores de las ruedas. En su interior, estrena una nueva tapicería con patrones de rombos en los asientos deportivos de serie o en un genuino look de carreras en los asientos opcionales Sabelt 70. Su volante deportivo cuenta con una marca de centrado en la parte superior de la corona e incluye el botón "Sport" que ajusta la entrega de par máximo, la configuración de la dirección asistida y el acelerador. Por último, en materia de conectividad, esta equipado con Apple CarPlay y Google Android Auto con sistema Uconnect 7" HD de serie, navegador y el Abarth Telemetry, una aplicación integrada creada para medir las prestaciones.





Fiat Panda Trussardi, el primer “Panda de lujo”

Con 39 años en el mercado, el FIAT Panda no sólo es ya todo un clásico, sino que además ha sido un éxito en ventas, con 7,5 millones de unidades y desde 2003 es el coche urbano más vendido en Europa. A lo largo de su larga historia, el Panda ha sido el primer coche urbano 4x4, el primer automóvil pequeño en instalar un cambio automático y el primer SUV urbano, pero ahora, de la mano de la firma de moda italiana Trussardi, especializada en artículos de tejido de cuero y del Centro Stile Fiat llega al mercado el Panda Trussardi, el primer Panda de lujo, que para el mercado español estará equipado exclusivamente con el motor 1.2 de 69 CV, cambio manual y tracción delantera. Basado sobre la carrocería Cross, el Panda Trussardi estará disponible en color Café, disponible tanto mate (por primera vez en la historia del Panda), como metalizado, el Blanco Gelato, Negro Cinema y Gris Colosseo. Además del logo de Tussardi visible en la tercera ventanilla lateral, en el centro de las llantas de aleación y en las molduras laterales, esta versión se distingue por las barras de techo, las carcasas de los retrovisores, las llantas de aleación de 15" y las protecciones de la carrocería Cross de

color negro. En su interior, su salpicadero tiene un nuevo acabado en color Café, sus alfombrillas y cinturones incluyen la palabra “Tussardi”, la tapicería de sus asientos es marrón melange e incluyen el logo de Tussardi, mientras que sus laterales son de piel tecno de color negro adornados con costuras marrones que recuerdan a un vestido de moda. Por último, por primera vez en el volante desaparece el logo de FIAT y en su lugar está el de Tussardi. En el apartado tecnológico incorpora la radio Uconnect Mobile compatible con la aplicación “Panda Uconnect”, conexión Bluetooth, sistema de audio en streaming o reconocimiento por voz, además, la aplicación Panda Uconnect incluye el servicio “Find myCar” para ayudar a los conductores a recordar dónde aparcaron, “My Car” para verificar los parámetros del coche y la función “Object Reminder”, que recuerda al conductor que no deje cosas en el coche. Por último, opcionalmente se puede equipar con el sistema de frenado automático (Autonomous City Brake) que detecta obstáculos delante del coche y activa automáticamente los frenos por debajo de 30 km/h si el conductor no interviene.



Nuevo Land Rover Defender, mismo espíritu aventurero

Durante décadas, el Land Rover Defender se ganó la fama de coche robusto y con altas capacidades 4X4, aptitudes que le sirvieron para ganarse la confianza de exploradores, las organizaciones humanitarias y las familias más aventureras de todo el mundo. Ahora, este icónico modelo se reinventa así mismo con una nueva generación que redefine los estándares de resistencia y capacidad y lo hace con dos versiones: el Defender 110 y el Defender 90. El primero tiene configuraciones de cinco, seis o 5+2 plazas y un espacio de carga detrás de la segunda fila de 1.075 litros o de 2.380 litros si se pliega la segunda fila. Por su parte, el Defender 90, es un tres puertas con seis plazas y con la longitud de un vehículo compacto de cinco puertas. El nuevo Defender es inconfundible gracias a su distintiva silueta con mínimos voladizos delanteros y traseros para conseguir ángulos excelentes de ataque y salida. Los diseñadores de Land Rover han reinterpretado las señas de identidad del Defender para el siglo XXI al darle una funcional presencia angular con pequeñas ventanas alpinas en el techo, pero manteniendo a la vez el portón trasero con bisagras laterales y la rueda de repuesto instalada en el exterior que siempre ha caracterizado al modelo original. Está construido sobre la plataforma D7x de Land Rover basada en las construcciones monocasco de aluminio ligero, con lo que su carrocería es la más rígida de Land Rover fabricada hasta el momento. Para garantizarle unas excelentes capacidades todoterreno en cualquier situación está equipado con tracción permanente a las cuatro ruedas, caja de cambios automática de dos velocidades, diferencial

central y bloqueo del diferencial trasero activo opcional. Además, el Terrain Response permite al conductor configurar a su gusto los ajustes individuales y adaptarlos a las condiciones de cada momento o dejar que el sistema detecte la configuración más apropiada según el terreno con la función inteligente automática. Sus capacidades offroad vine además reforzadas por su altura al suelo de 291mm y unos ángulos de ataque, ventral y de salida de 38, 28 y 40 grados respectivamente, así como por una profundidad de vadeo máxima de 900 mm, que se combina con el nuevo programa Wade del sistema Terrain Response 2. Ya en tierra, la tecnología ClearSight Ground View permite ver en la pantalla táctil central la zona que suele estar oculta por el capó y por último, cuenta una capacidad máxima de arrastre de 3.500 kg. En su lanzamiento estará disponible en los motores de gasolina de cuatro cilindros P300 de 300 CV y el P400 de seis cilindros mild hybrid de 400 CV. Con diesel, los clientes pueden elegir entre los motores diésel de cuatro cilindros D200 de 200 CV y el D240 de 240 CV y para el año que viene está previa la llegada del motor eléctrico híbrido enchufable, el PHEV P400e, todos ellos asociados a una caja de cambios automática ZF de ocho velocidades. En su interior, sus ocupantes podrá disfrutar del nuevo sistema de infoentretenimiento Pivi Pro con pantalla táctil de nueva generación, además de la tecnología por software inalámbrico (SOTA) con 14 módulos individuales que pueden recibir actualizaciones remotas. Para personalizar el nuevo Defender, los clientes podrán elegir los paquetes de accesorios Explorer, Adventure, Country y Urban.



Audi AI:TRAIL quattro, el todoterreno del futuro

Audi presentó en el Salón del Automóvil de Frankfurt el Audi AI:TRAIL quattro, su cuarto vehículo de la serie de concept cars con sistemas de propulsión eléctrica que comenzaron con la presentación del Audi Aicon en el Salón de Frankfurt de 2017. Este nuevo concept car mide 4,15m de largo, 2,15m de ancho, 1,67 m de alto y una altura al suelo de 34 cm, lo que sumado a sus neumáticos de 22" le permite tener unas excelentes capacidades off-road y vadear pasos de agua con más de medio metro de profundidad. Sus diseñadores lo han concebido para ofrecer a sus ocupantes la mejor visión posible de la naturaleza y de su entorno. Para ello, cuenta con un parabrisas que abarca la parte delantera del vehículo como si fuera la cabina de un helicóptero, las ventanas laterales y un techo panorámico. Tanto el parabrisas como el portón trasero se abren completamente, lo que facilita el acceso a grandes compartimentos de almacenamiento con correas para asegurar el equipaje y en el paragolpes trasero hay otro compartimento separado para objetos que se puedan manchar. Su interior es ordenado y espacioso, con pocos elementos de control visibles. En la primera fila hay dos cómodos asientos con una estructura ligera, equipados con cinturones de seguridad de cuatro puntos. Los únicos elementos para la interacción entre el conductor y el vehículo son los pedales, un volante en forma de yugo, unos botones y un smartphone conectado a la columna de

dirección que hace la función de pantalla y centro de control para las funciones del vehículo y la navegación. Como novedad, la segunda fila está formada por dos asientos diseñados como hamacas que permiten a los ocupantes relajarse, no sólo en el interior del habitáculo, sino también en el exterior, ya que se pueden extraer del AI:TRAIL y utilizarse como sillas móviles en el exterior del vehículo. En el apartado mecánico, está equipado con cuatro motores eléctricos instalados cerca de las ruedas que generan una potencia total de 320 kW (435 CV) con un par de 1.000 Nm, lo que le permite alcanzar una velocidad máxima de 130 Km/h. Dado que el AI:TRAIL está pensado para su uso en zonas sin infraestructura de recarga, su batería de iones de litio tiene una autonomía de entre 400 y 500 Km en carretera o en pistas, mientras que en terrenos accidentados, donde el consumo de energía es mayor, es de 250 Km. Otra de las virtudes de este concept car es su capacidad de conducción autónoma que varía de nivel 4 al 3 en función de por dónde circule, razón por la que el Audi AI:TRAIL está equipado con volante y pedales. Otra peculiar característica del AI:TRAIL es que carece de los clásicos faros, en lugar, cuenta con cinco drones eléctricos sin rotor, triangulares y eléctricos, con elementos matrix LED que gracias a su diseño ligero pueden volar por delante del AI:TRAIL y su carga se realiza mediante un sistema de carga inductiva situado en el techo del coche.



Mercedes ESF 2019, la seguridad que está por venir

La movilidad del futuro pasa por los coches eléctricos y autónomos, lo que hace que los sistemas de seguridad en los vehículos tengan que ser replanteada. Como un avance de los cambios que están por venir, Mercedes ha presentado el ESF (Experimental Safety Vehicle) 2019, un vehículo híbrido enchufable capaz de desplazarse de forma completamente automatizada en numerosas situaciones basado en el GLE que incorpora un gran número de innovaciones en lo que a protección de los ocupantes y de los otros usuarios de la vía se refiere, algunas de las cuales, las veremos muy pronto en los modelos en producción. Así por ejemplo, en lo referente a la seguridad del conductor, al ser un vehículo autónomo, tanto el volante como los pedales se retraen, reduciendo así el riesgo de que el conductor sufra lesiones en caso de accidente, además, dado la flexibilidad a la hora de configurar el habitáculo, los cinturones de seguridad pasan a estar integrados en los asientos y se han buscado nuevas ubicaciones para los airbags. Para los más pequeños, incorpora un nuevo concepto de asiento infantil, el PRE-SAFE® Child, que en caso de detectar un impacto inminente, pretensa los cinturones de seguridad del asiento infantil y despliega de forma preventiva elementos de protección laterales. Además, incorpora la supervisión de su instalación, así como de las constantes vitales del bebé. Los ocupantes de las plazas traseras cuentan además con un airbag que utiliza nuevo sistema de inflado para activarse y con el fin de incentivar el uso del cinturón de seguridad, éstos son calefactados, cuentan con iluminación del cierre, aproximador del cinturón y cierre con entradas de USB. En materia de seguridad activa, el asistente de frenado activo, sus sensores reconocen ahora también a peatones y

ciclistas que circulan en paralelo al vehículo y en caso de que detecte peligro de colisión, advierte al conductor con señales ópticas y acústicas. Si éste no reacciona, entonces realiza una frenada autónoma. Por último, en caso de accidente o de avería, para mejorar su señalización, el ESF 2019 incorpora un pequeño robot que sale automáticamente de la zaga del vehículo para colocar un triángulo de preseñalización, además del que se despliega en el techo o la posibilidad de usar la luneta trasera como superficie de comunicación. Al ser un vehículo autónomo, se ha buscado la manera de comunicarse con su entorno y por ello, no sólo se limita a supervisar el tráfico vial con ayuda de sus sensores, sino que comunica la información percibida en todas las direcciones, y también pueden advertir a otros usuarios de la vía. Por último, el ESF 2019 incorpora también la revolucionaria tecnología de faros DIGITAL LIGHT, con una luz de carretera prácticamente exenta de deslumbramiento en calidad HD.





El Porsche Taycan revoluciona Zuffenhausen

El lanzamiento del Taycan ha supuesto el inicio de una nueva era para Porsche, al tratarse de su primer automóvil deportivo totalmente eléctrico, pero no cabe duda de que hacerlo posible ha supuesto todo un desafío: el proyecto de construcción más importante desde que se estableció por primera vez la planta de Zuffenhausen. La fase previa requirió 21 proyectos preliminares individuales y más de 5.000 reubicaciones de empleados. Esto también incluyó el pozo de excavación para el edificio de ensamblaje de varios pisos, ubicado en una pendiente, dado que su altura está limitada a 38 metros para no perjudicar el flujo de aire fresco que llega al centro de la ciudad de Stuttgart desde el norte. Es por ello que se hizo una excavación de 25 metros de profundidad. Se removieron 240.000 metros cúbicos de tierra para este propósito. Para hacernos una idea de la magnitud de la obra, trabajaron un total de 130 empresas, se emitieron 10.000 pases para el lugar de la construcción, se crearon 530 contenedores y se hizo un cercado de tres kilómetros. También se colocaron 35 kilómetros de cables de alimentación, entre otras cosas, para dar energía a las 1.000 líneas de iluminación distribuidas en toda el área, se hizo un asfaltado nuevo de 4 kilómetros dentro de la planta y durante la construcción se utilizaron un total de 35.000 toneladas de acero (la misma cantidad requerida para la fabricación de 140.000 carrocerías de Porsche 911 de la generación 991). Finalmente, tras 48 meses de obras, Porsche ha podido inaugurar, las nuevas instalaciones en Zuffenhausen para la producción del Taycan, así como de

250 unidades diarias de las series 911 y 718, cuyos edificios ocupan un área total de 170.000 metros cuadrados que incluyen una nave de carrocerías, una nave de pintura, una planta para la producción de motores y componentes eléctricos, una nave de ensamblaje de vehículos y la tecnología de transporte de conexión. En total, Porsche ha invertido 700 millones de euros sólo en las nuevas instalaciones de producción, que se elevan a mil millones al incluir la nueva nave de carrocerías, que también se utilizará para la generación actual del Porsche 911 y la producción del Porsche Taycan creará 1.500 nuevos empleos en Zuffenhausen. El montaje se llevará a cabo en una "fábrica del futuro", es decir, flexible, conectada en red y con tecnología de producción 4.0 en la que se utilizan sistemas automatizados de vehículos guiados en lugar de las cintas transportadoras tradicionales para mover componentes y vehículos de una estación a otra. La producción del Porsche Taycan 100% eléctrico en Zuffenhausen será neutral en CO₂, es decir, que además de utilizar electricidad de fuentes renovables y biogás para generar calor, los nuevos edificios de producción están diseñados para ser extremadamente eficientes desde el punto de vista energético. Es un paso más hacia la "Fábrica de Impacto Cero", libre de contaminación ambiental. Otros ejemplos de modernización son los vehículos logísticos eléctricos, el uso de calor residual en el taller de pintura, la creación de jardines en las áreas del techo y un enfoque integral que tiene en cuenta el continuo ahorro de recursos.

Cuarta edición limitada del Tag Heuer Monaco

La Galería de los tesoros de Hōryūji del Museo Nacional de Tokio, en Japón fue el lugar elegido por TAG Heuer para presentar el cuarto de los relojes de la saga Monaco Through Time edición limitada que celebran el 50 aniversario de este emblemático reloj. En este caso, esta cuarta versión que estará disponible en una edición limitada de 169 piezas, está inspirado en los osados códigos de diseño y la arquitectura atrevida de la década 1999-2009 que, con su clásico look en blanco y negro, pone verdaderamente de relieve la forma poco convencional del reloj. La subesfera del segundero y el minuter del cronógrafo, en opalina blanca, se destacan contra el fondo de un negro profundo. Los vibrantes toques en rojo y anaranjado sirven para destacar los elegantes marcadores de la hora, en tanto las agujas de la hora y el minuter, así como los índices facetados aplicados, tienen incrustaciones de Superluminova para una mejor legibilidad. El reloj, en acero

inoxidable, se presenta con una correa de piel de becerro negra perforada con forro blanco y costuras también blancas y nítidamente visibles. Al igual que en el Monaco original, los pulsadores están a la derecha de la caja, mientras que la corona se encuentra a la izquierda, su elemento diferenciador a lo largo de los últimos 50 años. Este modelo inspirado en la década de 2000 cuenta con el logotipo «Monaco Heuer» grabado en el fondo de la caja, junto con las inscripciones «1999-2009 Special Edition» y «One of 169». Con su diseño inspirado en el modelo original, el fondo de caja de acero inoxidable está decorado con trazos verticales y circulares pulidos y presenta un acabado satinado con trazos verticales y circulares pulidos. En el interior encontramos el prestigioso Calibre 11, versión moderna del movimiento cronográfico con cuerda automática que hizo su debut en el interior del modelo Monaco original de 1969.



Maserati Tipo V4, récord mundial de velocidad en tierra de 1929



El Maserati Tipo V4 surgió con el objetivo de construir un motor potente combinando dos motores idénticos de ocho cilindros en línea, en este caso, dos motores Tipo 26B montados uno al lado del otro, conectados por un único cárter que contenía dos árboles de levas. Como resultado, su motor asociado a una caja de cambios de 4 velocidades alcanzó más de 280 CV, lo que obligó a reforzar su chasis. No obstante, dado su gran peso (1.050 Kg) y su elevada potencia, el Maserati Tipo V4 tenía dos problemas que no pudieron solventar: el rápido desgaste de los neumáticos y su insuficiente sistema de frenos. El 15 de septiembre

pilotado por Alfieri Maserati debutó en el Gran Premio de Monza, donde terminó en sexta posición. Dos semanas más tarde, concretamente el 28 de septiembre en el Circuito di Cremona tuvo lugar la "Jornada de los récord", una contrarreloj de 10 Km con salida lanzada. La carrera se llevó a cabo en la antigua carretera estatal (ahora provincial) nº. 10- Padania Inferiore, que se extiende en línea recta este-noreste de la ciudad de Cremona durante aproximadamente 17 km. Los 10 km empezaban en Gadesco Pieve Delmona y terminaban en Sant'Antonio d'Anniata, un pueblo cerca de Cremona, con un margen de 3 km para lanzarse y para detenerse. Las reglas internacionales requerían que el recorrido se completara dos veces, una en cada dirección, siendo el promedio de los tiempos registrados el resultado final homologado. Ese día, Mario Umberto "Baconin" Borzacchini, al volante de un Maserati Tipo V4 logró un tiempo promedio de 2m26 seg y 30/100 con una velocidad media de 246,069 km/h: récord mundial para la clase C (de 3.000 a 5.000 cc), rompiendo el anterior récord establecido por Ernest Eldridge en Montlhéry en 1927 con 225,776 km/h y un tiempo de 2m39seg y 45/100.

Segunda edición del "Lamborghini & Design" Concorso d'Eleganza

Un total de 36 Lamborghinis, todos ellos producidos entre 1964 y 1991 participaron en la II edición del Concorso d'Eleganza "Lamborghini & Design". El evento, organizado por Lamborghini Polo Storico, se celebró del 19 al 21 de septiembre entre Venecia y Trieste en homenaje a Gae Aulenti, (1927-2012), genio creativo de la arquitecta italiana nacida cerca de Trieste y reconocida internacionalmente por representar al diseño y la arquitectura italiana por todo el mundo. El viernes, después de partir de Venecia y recorrer unos 200 kilómetros, los participantes llegaron a Portopiccino, cerca de Trieste, donde los coches estuvieron expuestos en sus tres principales plazas y donde a la mañana siguiente fueron sometidos a un meticuloso examen por parte de un selecto jurado internacional. Por la tarde,



mientras el jurado deliberaba, los participantes se dirigieron hacia Trieste, donde fueron recibidos por una gran multitud de público en la Piazza Unità di Italia. El evento continuó por la histórica subida Trieste-Opicina hasta llegar a Eslovenia, desde donde regresaron a Portopiccino. Ya de noche y, con la presencia de Nina Artioli, nieta de Gae Aulenti tuvo lugar la ceremonia de entrega de premios en la que los jueces nombraron al Lamborghini 350 GT, chasis # 102, propiedad de un coleccionista suizo como "Best in Show". El automóvil restaurado respetando completamente las características originales es uno de los pilares de la historia de Lamborghini ya que fue el primer automóvil vendido por el fabricante a un cliente privado y es el modelo de producción Lamborghini más antiguo que existe.





F1 GP de Italia; Leclerc enloquece a los tifosi

Nueve años sin ganar en casa era mucho tiempo para Ferrari, que además, este año celebraba su 90º aniversario y la renovación de Monza hasta 2024, por eso, la presión era aún mayor en esta ocasión, más aún visto lo que le ocurrió a Mercedes en Hockenheim, donde contra pronóstico, se quedaron sin poder celebrar su 125º aniversario. Leclerc, que venía de lograr su primera victoria en la F1, demostró su talento y potencial aguantando la presión de un desquiciado Hamilton. Pero no todo fue alegría en Ferrari; Vettel., al igual que el año pasado tuvo un fin de semana para olvidar: en los entrenamientos se quedó sin poder hacer su segundo intento y en la carrera, al igual que el año pasado cometió un error en la segunda variante y además fue sancionado con un Stop&Go de 10 segundos por llevarse por delante a Stroll en su reincorporación. Sainz tampoco tuvo su día; cuando era sexto tuvo que abandonar por una tuerca mal apretada en su parada en boxes. El sábado, Leclerc lograba su 4ª pole en una inusual Q3 en la que todos apuraron al máximo el momento de salir en su segundo intento, tanto que sumado al hecho de que todo querían beneficiarse del rebufo, ralentizaron tanto el ritmo, que sólo a Sainz y al propio Leclerc les dio tiempo de pasar por meta antes de que se agotase el tiempo y un enfadado Hamilton se tenía que conformar con el segundo puesto, seguido por Bottas y por Vettel, mientras que Sainz terminaba 7º, por detrás de los dos Renault. Por su parte, Verstappen con problemas de motor se quedaba sin poder marcar tiempo en la Q1. Ya el domingo, tras la salida, Leclerc se defendió del ataque de Hamilton y con su mayor velocidad punta, lograba distanciarse lo justo del británico. Por detrás, Vettel se acercaba a Bottas tras recuperar la 4ª posición cuando en la 6ª vuelta cometió el error por el que además de la sanción, tuvo que parar en botes sustituir el morro de su Ferrari, dejando sólo ante el peligro a su compañero Leclerc, mientras que Sainz, tras habérselas visto con Albon y el incidente de Vettel con Stroll era 6º. La guerra de estrategias

comenzó en la 19ª vuelta, cuando Mercedes paró a Hamilton para montar los neumáticos medios, a lo que Ferrari reaccionó parando a Leclerc una vuelta más tarde para montar el compuesto duro, saliendo a la pista justo por delante de Hamilton, mientras que Bottas se mantenía en pista hasta la 27ª vuelta y montaba los neumáticos medios. Comenzó entonces el acoso de Hamilton a Leclerc que vivió su punto más culminante en la 23ª vuelta en la segunda variante cuando Hamilton intentó pasarle, pero Leclerc le cerró muy bien la puerta por el exterior y el británico tuvo que irse por la escapatoria, maniobra por la que Leclerc fue advertido con un preaviso de bandera negra. El único error de Leclerc lo cometió en la vuelta 36ª cuando se pasó de frenada a final de recta, lo que permitió a Hamilton pegarse de nuevo al piloto de Ferrari en la segunda variante. La lucha por la primera posición beneficiaba a Bottas, que se iba acercando a Hamilton, cuyos neumáticos empezaba a desvanecerse hasta el punto de que en la 42ª vuelta se pasaba de frenada a final de recta y Bottas le adelantaba. Con neumáticos más frescos, Bottas marcaba la vuelta rápida y se acercaba a Leclerc, pero un error a falta de dos vueltas le dio el espacio suficiente a Leclerc que finalmente y para delirio de los tifosi lograba su segunda victoria por sólo 0,825 segundos sobre Bottas y Hamilton terminaba tercero después de hacer una segunda parada y lograr a vuelta rápida. Renault lograba su mejor resultado de la temporada con el 4º y 5º puesto de Ricciardo y Hulkenberg, 6º era Albon, 7º Pérez, 8º Verstappen, un cuestionado Giovinazzi era 9º y Norris era 10º. En el Mundial, Hamilton sigue primero, con 284 puntos, Bottas es segundo con 221 puntos, Verstappen es tercero con 185, Leclerc es cuarto con 182, Vettel es quinto con 169 puntos y Sainz, pese a no puntuar, conserva la 7ª posición con 58 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes es primera con 505 puntos, seguido por Ferrari con 351 puntos, Red Bull con 266 puntos y McLaren con 83 puntos.



F1 GP de Singapur; Vettel resurge de sus cenizas

Pese a que estaba siendo una temporada desastrosa para Ferrari, el equipo italiano llega a Singapur con la moral a tope tras las dos victorias consecutivas de Leclerc en circuitos en los que la velocidad en recta había sido decisiva, por ello el revirado circuito de Singapur en principio no sólo no les era nada propicio, sino que se esperaba que incluso fuesen superados por los Red Bull. Contra pronóstico no fue así y Ferrari no sólo lograba el doblete y la primera victoria “oficial” de Vettel de la temporada, sino que además, por primera vez en 11 temporadas lograba tres victorias consecutivas, el mismo número de carreras que lleva Sainz sin puntuar, aunque en esta ocasión fue Hulkenberg el que le arruinó una carrera en la que el español tenía claras opciones de lograr un buen resultado tras el 7º puesto logrado en los entrenamientos. Leclerc, que ya había logrado el mejor tiempo en los libres 3, lograba su tercera pole consecutiva con más facilidad de lo esperado, seguido por Hamilton y por Vettel. Tras una salida sin cambios en los seis primeros puestos y en la que Sainz perdía una vuelta debido al pinchazo causado por su incidente con Hulkenberg, pronto se vio que iba a ser una carrera táctica de conservación de neumáticos, pues el ritmo al que rodaban era extremadamente lento. La calma se rompió en la 19ª vuelta, cuando Vettel y Verstappen pararon a montar el compuesto duro, reincorporándose 10 y 12º respectivamente. El ritmo de Vettel con neumáticos nuevos fue tal, que a la vuelta siguiente, cuando Ferrari paró a

Leclerc, éste salió por detrás del alemán. Hamilton en cambio alargaba su parada hasta la vuelta 26ª, decisión que le acabó costando la posición con Verstappen y por delante de Bottas. La gestión de los adelantamientos a los que todavía no habían parado permitió a Vettel abrir una ventaja de 3 segundos con Leclerc, pero el abandono de Russell provocaría el primero de los tres Safety Cars que hubo. El segundo fue por el abandono de Pérez y a diez vueltas para el final fue el tercero, esta vez por el abandono de Raikkonen. Todos estos periodos de Safety Car permitieron a Sainz recuperar la vuelta perdida y situarse 12º en una bonita lucha con Ricciardo, Stroll y Grosjean, pero sobre todo, que Ferrari pudiese conservar sus neumáticos y lograr su primer doblete desde el GP de Hungría de 2017, con Vettel primero y Leclerc segundo a 2,6 segundos, mientras que Verstappen aguantaba a Hamilton y terminaba tercero. Un enfadado Hamilton terminaba cuarto, Bottas quinto, Albon sexto, Norris séptimo, Gasly octavo, Hulkenberg noveno y Giovinazzi, que llegó a líder la carrera terminó 10º. En el Mundial, Hamilton con 296 puntos, aumenta su ventaja con Bottas, que tiene 231 puntos, Leclerc y Verstappen empatan a 200 puntos, Vettel es quinto con 194 puntos y Sainz se mantiene 7º con 58 puntos. Mercedes, con 527 puntos es primero en la clasificación de constructores, seguido por Ferrari con 394 puntos, Red Bull es tercero con 289 puntos y McLaren mantiene el cuarto puesto con 89 puntos.



F1 Gp de Rusia; Ferrari juega a la ruleta rusa

Tras tres poles y sus correspondientes victorias consecutivas, Ferrari llegaba al circuito de Sochi, circuito en el que desde 2014 (año en el que comenzó a competir en ese circuito) Mercedes había ganado todos los años. Este año sin embargo, la pole de Leclerc, la cuarta consecutiva (algo que no ocurría en Ferrari desde 2001 con Schumacher) y el tercer puesto de Vettel, parecía que Ferrari no sólo iba por fin a romper la hegemonía de las flechas plateadas, sino que además iba a drogar el doblete. El panorama sin embargo cambió radicalmente en la 26ª vuelta, cuando se rompió el MGU-K de Vettel, dejando en bandeja el doblete de Mercedes. En cuanto a Sainz, visto sus tiempos en los libres, sorprendió a todos con su sexto puesto en la Q3, (por sanción de 5 posiciones a Verstappen ganaría una posición y saldría 5º) y por fin pudo poner fin a su mala racha de tres carreras sin puntuar, terminando 6º. Sabedores de que los Mercedes saldrían con el neumático medio, la estrategia de Ferrari era aprovecharse del neumático blando y adelantar a Hamilton en la salida. Al apagarse el semáforo todo salió según lo previsto y Vettel, tras adelantar a Hamilton, cogió el rebufo de Leclerc y en la segunda curva se puso primero asegurando un 1-2 de Ferrari, mientras que Sainz, también con blandos adelantaba a Bottas y se ponía cuarto. Según pasaban las vueltas, Vettel era el más rápido en la pista, lo que hacía imposible que Leclerc se le pudiese acercar sin desgastar sus neumáticos, mientras que tanto Bottas como Verstappen adelantaba a Sainz. La solución que buscó Ferrari para devolver a Leclerc a la primera posición fue

hacerle un undercut a Vettel y mantener al alemán cuatro vueltas más en pista. La nueva estrategia funcionó, pues Vettel salió por detrás de Leclerc. Todo parecía ir según lo previsto por Ferrari a falta de la parada de Hamilton, todo hasta que una vuelta más tarde Vettel abandonaba por rotura de su MGU-K, lo que provocó un periodo de VSC que aprovecharon los dos Mercedes para hacer su parada. Está dejaba a un sorprendido Hamilton en cabeza, seguido por Leclerc y Bottas. Ferrari quería la victoria y por eso, aún a pesar de perder la posición con Bottas, optaron por parar de nuevo a Leclerc para montarles de nuevo los neumáticos blandos durante el Safety Car provocado por el accidente de Russell durante el periodo de VSC. El finlandés, que hasta ese momento había pasado desapercibido, hacía labor de equipo y se defendía de los ataques del Ferrari, permitiendo así que Hamilton lograra una pequeña ventaja. Tras varios intentos, Leclerc acabó rindiéndose y Mercedes lograba así el doblete. Verstappen fue cuarto, Albon quinto, Sainz sexto, Pérez séptimo, Norris octavo, Magnussen noveno y Hulkenberg décimo. Con esta victoria, la 9ª de la temporada, Hamilton, con 322 puntos aventaja ya en 73 puntos a Bottas, Leclerc con 215 puntos supera a Verstappen por tres puntos, Vettel es quinto con 192 puntos y Sainz, con 66 puntos, está ya a sólo 3 puntos de Gasly que es sexto. En el apartado de constructores, Mercedes con 571 es primero, segundo es Ferrari con 409 puntos, Red Bull es tercero con 311 puntos y McLaren, que ya ha confirmado el motor Mercedes para 2021 se consolida en la cuarta posición con 101 puntos.

Veloster N ETCR, el Hyundai eléctrico de carreras



En 2020 hará su debut el ETCR, un campeonato de turismos eléctricos, campeonato para el que Hyundai ha desarrollado el Veloster N ETCR, su primer coche de carreras completamente eléctrico, con tracción trasera y motor montado en posición central. Presentado en el Salón del Automóvil de Frankfurt, el proyecto formará parte de los compromisos que la marca tiene como constructor dentro

del Campeonato del Mundo de Rallies FIA (WRC), así como de su programa de coches carreras-cliente de los i20 R5, i30 N TCR y Veloster N TCR. Su diseño comenzó a fraguarse en noviembre de 2018 y el pasado mes de agosto, se completó el primer test del prototipo. Ahora comenzará un completo programa de pruebas supervisado por los ingenieros de Hyundai Motorsport con el fin de que las dos unidades que se fabricarán estén listas para la primera temporada del ETCR. Basado en la versión de calle del Veloster N, el Veloster N ETCR ha sido diseñado y construido en el cuartel general de Hyundai Motorsport en Alzenau (Alemania) y viene a continuar con la exitosa senda de los competitivos i30 N TCR y Veloster N TCR. Con este nuevo coche, Hyundai Motorsport, convierte a la división de carreras eléctricas en uno de los pilares fundamentales de la compañía, además, todo lo aprendido en el Veloster N ETCR será compartido con Hyundai I+D en Namyang, Corea del Sur.

El Alpine A110 Rally, listo para volver a los rallies

El Alpine, uno de los coches de rally más carismáticos vuelve a la competición con la versión A110 Rally que comenzará a comercializarse a finales de este año destinado a equipos y pilotos privados. Diseñado y puesto a punto por Signatech, cuenta con el chasis de aluminio ligero y ágil de los Alpine A110 GT4 y Cup, derivado del modelo de serie, si bien, se le han llevado a cabo una serie de modificaciones para adaptarlo al exigente mundo de los rallies, entre ellas, cuenta con suspensiones de tres vías con tope hidráulico, nuevos frenos Brembo y los elementos de seguridad necesarios como un arco de seguridad integral homologado por la FIA y asientos baquet Sabelt con arnés de seis puntos. Su motor de serie de 4 cilindros turbo 1,8 litros asociado a



una caja de cambios secuencial de seis marchas también ha sido objeto de mejoras para la competición y ahora, además de contar con una potencia de más de 300 CV, se ha trabajado en su curva de par. Tras su puesta a punto llevada a cabo en el circuito de Lury-Lévis, el Alpine A110 Rally ha iniciado un intenso programa de desarrollo de la mano Emmanuel Guigou, múltiple Campeón de Francia de dos ruedas motrices y de Laurent Pellier, Campeón de Francia Junior en 2015. Paralelamente, Signatech y Alpine trabajan para obtener una homologación FIA R-GT, cuyo proceso sigue en curso con la colaboración de la Federación francesa del Deporte del Automóvil de cara a su debut a principios de 2020.





WRC Rally de Turquía; Ogier anima el campeonato

A falta de cuatro pruebas y tras tres malos resultados, Ogier llegaba a Turquía con la presión de saber que no podía fallar y así fue. El vigente campeón volvía a sonreír y lograba la victoria, la primera desde el pasado mes de marzo en el rallye de México, sino que además veía como sus rivales no sumaban muchos puntos: Tanak pese a abandonar se imponía en el Power Stage, sumaba 5 puntos, mientras que Neuville sólo pudo terminar octavo lo que sumado a su segundo puesto en el Power Stage lograba 8 puntos. De esta manera, Ogier recupera la segunda posición en el Mundial y se sitúa a 17 puntos de Tanak. Pese a que los Hyundai de Mikkelsen y Neuville acabaron el jueves empatados al frente de la clasificación tras la disputa de un único tramo, al día siguiente fueron los Citroën de Lappi y de Ogier los que acabaron liderando la prueba, separados por 17,7 segundos. Sólo Neuville, a 0,7 segundos de Ogier pudo seguir el ritmo de los Citroën a pesar de una frustrante mañana en la que tuvo que luchar contra su i20. El belga, al igual que Ogier sacaron provecho del compuesto medio que eligieron para el penúltimo tramo del día de 38,15 Km, más apto para la lluvia que había caído frente al duro, lo que les permitió subir uno y cuatro puestos respectivamente. Por su parte, Sordo terminó la jornada en sexta posición pese a pinchar su neumático delantero derecho en el primer tramo del día. El sábado continuó el dominio de los Citroën, que

se impusieron en cuatro de los seis tramos disputados. Lappi se mantuvo al frente de la clasificación todo el día, hasta que en penúltimo tramo cometió un error cuando tenía 2,2 segundos de ventaja, que dejó a Ogier primero por sólo 0,2 segundos. El francés veía además como Tanak tenía que abandonar tras el segundo tramo por problemas eléctricos en su motor, mientras que Neuville terminaba el día octavo después de salirse y acabar en una zanja en el primer tramo, lo que le hizo perder más de cuatro minutos. Todo esto permitió a Mikkelsen terminar el día en tercera posición y a Sordo quinto. El domingo con sólo 38,62 Km repartidos en cuatro tramos, pese a un medio vuelco y a un pinchazo de Lappi, Citroën lograba su primer doblete desde el rallye de Argentina de 2015, liderado por Ogier con 34,7 segundos de ventaja sobre su compañero y Mikkelsen completaba el podio a 29,8 segundos de Lappi, lo que sumado al 5º puesto de Sordo, permitía a Hyundai lograr unos puntos vitales en la clasificación de constructores. En el mundial, Tanak sigue como líder, con 210 puntos, seguido ahora por Ogier con 193 puntos y Neuville es tercero con 180 puntos. En la clasificación de constructores, Hyundai, pese a haber visto recortada su ventaja, se mantiene al frente de la clasificación con 314 puntos, Toyota es segundo con 295 puntos, Citroën es tercero con 259 puntos y Ford es cuarto con 184 puntos.