

# Motor

EXPERIENCES

Septiembre 2018



**Bugatti Divo - Lamborghini Aventador SVJ - Ferrari  
488 Pista Spider - Porsche Macan - Audi Q3 -  
F1 - FE- WRC**

## EDITORIAL

La entrada en vigor del nuevo ciclo de homologación en condiciones reales (WLTP o, Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros) tanto de consumo como de emisiones iba a suponer un incremento considerablemente del precio de los coches, puesto que el impuesto de matriculación está vinculado a las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Con la llegada del WLTP, estas emisiones se incrementarían aproximadamente un 20% en la mayoría de los vehículos en comparación con el NEDC (el anterior sistema de homologación diseñado en los años ochenta y vigente desde 1992), por lo que pasarían de estar exentos a tener que pagarlo. Por este motivo, los concesionarios y las marcas han llevado a cabo políticas comerciales muy agresivas con descuentos de hasta el 40 % con el objetivo de dar salida a su stock “anticuado”, lo que sin duda ha contribuido a que el pasado mes de agosto, las matriculaciones de turismos experimentasen un espectacular incremento del 48,7%, con un total de 107.692 unidades, un dato totalmente insólito para un mes de agosto, que no registraba una cifra así desde hace 20 años. Bueno, pues cuando estaba a punto de entrar en vigor, el Consejo de Ministros, a petición de los fabricantes aprobó el 31 de agosto una moratoria de su entrada en vigor hasta el 31 de diciembre de 2020. El motivo de esta moratoria es darles más tiempo para lograr mayores avances que permitan reducir los consumos y emisiones de los coches, una

moratoria que reducirá del 20% al 5% de media el incremento en el precio de los automóviles debido al cambio de fiscalidad provocado por el WLTP. ¿qué pasará entonces ahora? En materia fiscal y hasta su definitiva entrada en vigor se utilizará un sistema de correlación entre valores NEDC y valores WLTP. En cuanto a las ventas, está claro que la moratoria ayudará a mantener la competitividad y la buena salud del mercado en los próximos meses, aunque no al mismo ritmo que en agosto. Por último, en materia medioambiental, parece que a este gobierno “tan ecológico”, ya no le importa tanto esto último, sin embargo, hay un dato que queremos comentar: en agosto, las ventas de coches con motor de gasolina este año supusieron el 56,2% del total, frente al 44,7% del año pasado debido al trasvase que se está produciendo por el miedo a tener un coche diesel, pero ahora resulta que este incremento en las ventas de coches de gasolina está teniendo un efecto negativo en el medio ambiente provocado por el incremento en las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), ya que los coches con motor diesel actuales emiten hasta un 20% menos.



## PRODUCTO

Bugatti Divo, aún más radical y exclusivo  
Lamborghini Aventador SVJ, la nueva bestia ha llegado  
Ferrari 488 Pista Spider, 720 CV para disfrutar a cielo abierto  
Ford GT Heritage Edition, el regreso de unos colores de leyenda  
Pebble Beach y los eléctricos de altas prestaciones del futuro  
10.000.000 unidades del mítico Ford Mustang  
Lexus LC 500 Yellow Edition, no apto para supersticiosos  
El Mercedes Clase A, ahora en versión Sedán  
Puesta al día para el Porsche Macan  
Audi Q3, llega la segunda generación  
Lavado de cara para el Honda HR-V  
Nueva imagen para el Suzuki Vitara

## TECNOLOGÍA

Toyota; así será la movilidad de los JJ.OO de Tokyo 2020  
Daimler y Bosch, los sensores más potentes en equipo  
Ojos virtuales de Jaguar para confiar en los coches autónomos

## LIFESTYLE

Morgan Motor Company, algo más que coches  
El Méhari y el 2CV, protagonistas de la Boutique Citroën

## EL PERSONAJE

Fernando Alonso

## CLÁSICOS

Tucker 48 "Torpedo" , el Tesla de los años '50  
El icónico Aston Martin DB5 de Bond está de vuelta  
68º Pebble Beach Concours d'Elegance

## DEPORTES

F1 Gp de Bélgica; Vettel no se rinde  
F1 Gp de Italia; la peor de las pesadillas  
Primera victoria de Juncadella en el DTM.  
Porsche prueba un Cayman GT4 Clubsport para rallies  
WRC Rallye de Alemania; Tanak y Toyota contra pronóstico  
WEC; 6 Horas de Silverstone; inesperado final



## Bugatti Divo, aún más radical y exclusivo

La Monterey Car Week 2018 ha sido el lugar elegido por Bugatti para presentar su último modelo, el Divo, cuyo nombre rinde homenaje al piloto francés Albert Dino, que a los mandos de un Bugatti ganó en dos ocasiones la Targa Florio a finales de los años '20. Se trata del más radical y exclusivo modelo de Bugatti pues tan sólo se fabricarán 40 unidades, las cuales, pese a los 5 millones de euros que cuesta cada una de ellas, están todas vendidas. Inspirado en el Chiron, el Divo ha sido sometido a una serie de modificaciones en el chasis, la aerodinámica, las suspensiones y en el peso, con el objetivo de dotarle de un mayor dinamismo, agilidad y, de mejorar su paso por curva. Para empezar, el Divo es 35 Kg más ligero que el Chiron gracias a sus nuevas llantas más ligeras, a su cubierta para el intercooler de fibra de carbono, a su sistema de sonido más ligero, a una reducción del material aislante del habitáculo, se han eliminado los compartimentos de almacenamiento en la consola central y en los marcos de las puertas y, por último, se han fijado unos alerones delanteros. En el apartado aerodinámico, el Divo logra 456 Kg de carga aerodinámica (90Kg más que el Chiron), gracias a su nuevo alerón delantero más ancho, que proporciona una mayor carga aerodinámica y

guía más aire hacia las tomas frontales del sistema de refrigeración, así como a su nuevo alerón trasero de 1.83m, (un 23% más ancho que en el Chiron), ajustable en altura, que además actúa como aerofreno y que, en función del modo de conducción seleccionado, varía su ángulo; su rediseñado difusor trasero con cuatro salidas de escape y, por último, el diseño de su techo forma un conducto de aire tipo NACA, que combinado con la cubierta del motor especialmente diseñada, aumenta el flujo de aire que llega al sistema de refrigeración del motor. En el apartado mecánico, hereda el motor W16 de ocho cilindros y 1.500 CV, con el que alcanza una velocidad máxima limitada de 380 Km/h, menos que el Chiron, debido a que carece de un modo de conducción "top speed" y a que se ha modificado el ángulo de caída de las ruedas, sin embargo el Divo logra una aceleración lateral de 1,6 g, frente a las 1,5 de del Chiron, acelera de 0-100Km/h en 2,4 segundos y es capaz de rodar 8 segundos más rápido en el circuito de Nardò. En cuanto a la dirección y la suspensión, ambas se han configurado para garantizar una respuesta más directa y un comportamiento de conducción significativamente más deportivo en los tres modos de conducción disponibles (EB, Autobahn y Handling).



## Lamborghini Aventador SVJ, la nueva bestia ha llegado

La Monterey Car Week ha sido testigo de la presentación de la nueva bestia de Lamborghini, el Aventador SVJ que batió el récord en el circuito de Nürburgring para un coche de producción, con un tiempo de 6:44.97 minutos y de la que sólo se fabricarán 900 unidades, más otras 93 de la edición especial SVJ 63, que rinde homenaje al año de fundación de la marca, que se caracteriza por un mayor uso de la fibra de carbono y materiales compuestos, así como por su configuración única. Su motor es el mismo V12 atmosférico de 6.5 litros del Aventador S, si bien, su potencia se ha incrementado en 30 CV y ahora, alcanza los 770 CV con un par motor de 720 Nm, con el que supera los 350 Km/h de velocidad máxima y acelera de 0-100 Km/h en 2,8 segundos, además sumado a sus 1.525 Kg de peso, el Aventador SVJ tiene una relación peso/potencia de 1.98 kg/CV. Su potencia se transmite a sus neumáticos Pirelli P Zero Corsa especialmente desarrollados para este modelo mediante su tracción total, que ahora es capaz de enviar un 3 % más de par motor hacia las ruedas posteriores que en un Aventador SV y su dirección a las cuatro ruedas por medio del Lamborghini Dynamic Steering (LDS) y el Lamborghini Rear-Wheel Steering (LRS). Cuenta además con tres modos de conducción: Strada, Sport y Corsa, así como la opción EGO que permite al conductor personalizar aún más sus preferencias a la hora de configurarlo. La aerodinámica es otro aspecto que se ha mejorado y así, por ejemplo, comparado con el anterior SV, ahora tiene un 40% más de carga aerodinámica en ambos ejes y su coeficiente

aerodinámico (Cx) es un 1% inferior. El 70% de esta mejora en la carga aerodinámica se debe a las mejoras en la carrocería, mientras que el 30% restante se debe a su nuevo difusor trasero y a su nuevo fondo plano. El Aventador SVJ cuenta además con el ALA 2.0, una nueva versión mejorada del ALA (Aerodinamica Lamborghini Attiva), el sistema que debutó en el Huracán. Este sistema varía de forma activa la carga aerodinámica según lo requiera nuestra conducción y gracias a unos sensores inerciales mejorados del Lamborghini Dinamica Veicolo Attiva 2.0 (LDVA 2.0) que controlan todos los sistemas electrónicos del automóvil en tiempo real, abre o cierra los flaps en menos de 500 milisegundos. Su suspensión también se ha rediseñado y ahora proporciona un mayor agarre mecánico y aerodinámico, mientras que la rigidez de la barra estabilizadora se ha mejorado en un 50%; se ha endurecido los amortiguadores un 15% en comparación con el Aventador SV, lo que compensa el balanceo y por último, la suspensión magnética (LMS) de Lamborghini se ha recalibrado para mejorar el control del conjunto, pensando en mejorar el rendimiento en la pista. En materia de conectividad, el sistema de navegación y el sistema de infoentretenimiento, incluido AppleCarPlay, son opcionales, al igual que el sistema de telemetría Lamborghini que registra los tiempos de vuelta y el rendimiento de la pista, así como los datos de viaje. Por último, la especificación interior del Aventador SVJ es virtualmente ilimitada a través del programa de personalización de Ad Personam de Lamborghini. EUR

## Ferrari 488 Pista Spider, 720 CV para

Con motivo del Concours d'Elegance de Pebble Beach y basado en el Ferrari 488 Pista, Ferrari ha presentado su descapotable número 50: el Ferrari 488 Pista Spider. Como es lógico, el Ferrari 488 Pista Spider deriva directamente del 488 Pista, un modelo capaz de transferir a un vehículo de calle toda la experiencia adquirida del 488 Challenge así como del 488 GTE,. De esta manera, por primera vez, todo el bagaje tecnológico acumulado en pista con estos modelos se ha transferido a un vehículo descapotable homologado para su uso en carretera. Así, por ejemplo, cuenta con el Ferrari Dynamic Enhancer (FDE), que hace más previsible, controlable e intuitiva la gestión de las dinámicas laterales en situaciones de conducción al límite. Esta nueva serie especial está equipada con el motor más potente jamás producido por Ferrari, motor que ha sido premiado, además, como Mejor Motor del Mundo por tercer año consecutivo en los International Engine of the Year Awards de 2018, un V8 biturbo que desarrolla 720 CV

y 770Nm de par motor a partir de 3.000 rpm, que le permite acelerar de 0-100 Km/h en 2, 85 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 340 Km/h. Esto, sumado a sus 1.380Kg de peso, le permite tener una relación peso/ potencia de 1,92 Kg/CV, es decir, la mejor hasta la fecha para un spider fabricado por Ferrari. De serie está equipado con unas llantas en forma de diamante de 20" diseñadas específicamente para este vehículo e inspiradas en la tradición de las berlinettas Ferrari con motor central trasero, si bien, opcionalmente también están disponibles una llantas mono-pieza en fibra de carbono, un 20% más ligeras. En su interior también se ha buscado aligerar el peso del coche mediante la utilización de componentes más ligeros y esenciales, así, al uso de la fibra de carbono y del Alcantara, se han añadido los paneles de aluminio que sustituyen a las alfombrillas, y una correa en la maneta de la puerta en el lado del conductor hace las veces de tirador para abrir y cerrar la puerta.



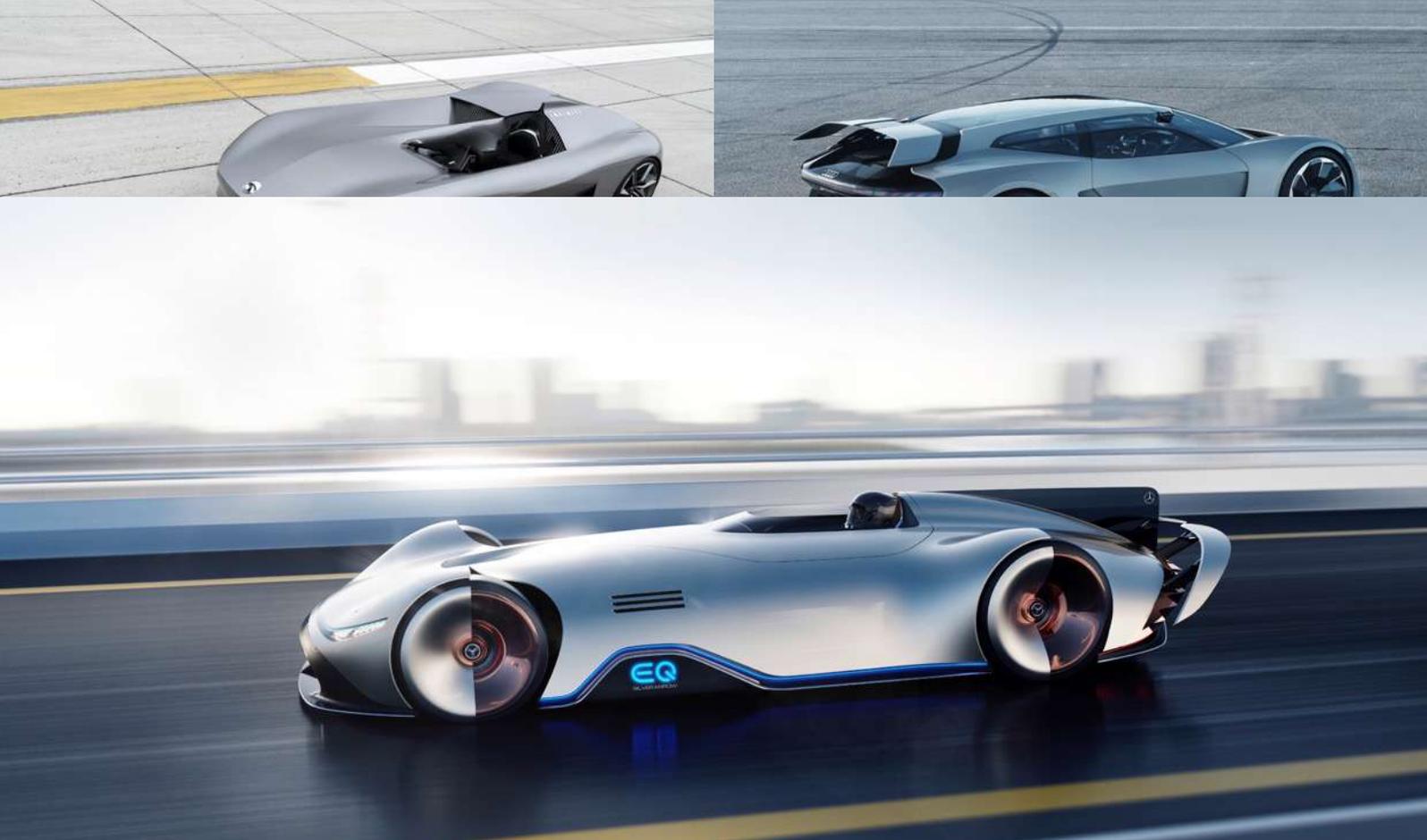


## Ford GT Heritage Edition, el regreso de unos colores de leyenda

Ford celebra el 50<sup>º</sup> aniversario de su victoria en las 24 Horas de Le Mans con una edición limitada que rinde tributo a la decoración de carreras "Gulf Oil" sin duda alguna, los colores más famosos y reconocibles de las carreras: el Ford GT 2019 Heritage Edition, que rinde homenaje al legendario Ford GT40 patrocinado por American Gulf Oil con sus míticas colores azul y naranja, edición que estará disponible exclusivamente dos años. El Heritage Edition incluye además pilares A de fibra de carbono expuestos y ruedas exclusivas de aluminio forjado de una sola pieza de 20 pulgadas en acero inoxidable oscuro brillante con tuercas negras. Completan el diseño las pinzas de frenos naranjas y las tapas plateadas de los retrovisores. Además, por primera vez, el paquete opcional incluye relieves en fibra de carbono visibles, tanto en el interior como en el exterior del Ford GT Heritage Edition., que en el 2019 mostrará el nº 9 tanto en el capó como en las puertas, mientras que en el 2020 llevará el nº6. Estos números corresponden al Ford GT con chasis número 1075, que ganó en 1968 y 1969 Le Mans, además de una imagen sombreada en los paneles de las puertas. En su interior, la tapicería Ebony Alcantara envuelve los asientos, el panel de instrumentos, los pilares, el techo y el volante; los asientos y el volante cuentan con unas costuras azules y naranjas, unos asientos que incorporan un nuevo embellecedor inspirado en el coche ganador de Le Mans original de 1968; las levas de cambio son de aluminio anodizado pulido; los apliques de acero inoxidable oscuro de alto brillo acentúan el panel de instrumentos, los marcos de las puertas y los soportes en X y, por último y para completar

el interior y, al igual que los modelos heritage anteriores, el Ford GT Heritage Edition incluye una placa de identificación serializada exclusiva, además de umbrales de puertas, módulos de registro de aire y consola central de fibra de carbono mate.





## Pebble Beach y los eléctricos de altas prestaciones del futuro

Con motivo del Pebble Beach Concours d' Elegance, Infiniti, Audi y Mercedes presentaron sus concept cars de altas prestaciones: el Infiniti Prototype 10, el Audi PB18 e-tron y el EQ Silver Arrow. El primero de ellos, el Infiniti Prototype 10, es un proyecto global que ha sido supervisado por el Centro de Diseño de INFINITI en Japón, diseñado digitalmente en Reino Unido y fabricado a mano en San Diego (California). Con él, Infiniti rescata el espíritu de los primeros speedsters pero trasladado a la época de la electrificación del automóvil, pues, además de encarnar el deseo de INFINITI de desarrollar modelos eléctricos que ofrezcan placer al volante, un rendimiento único y una amplia autonomía; refleja la estrategia de la marca por la cual, a partir de 2021 todos sus modelos nuevos se ofrecerán con motores eléctricos. Su cabina de conducción monoplace es coherente con el enfoque centrado en el conductor que caracteriza a INFINITI y, sugiere las nuevas oportunidades que se le presentan a la compañía al adoptar sistemas de propulsión electrificados y plataformas de vehículo flexibles. Por su parte, el Audi PB18 e-tron, de propulsión completamente eléctrica ofrece una visión radical del deportivo de altas prestaciones del futuro. Ancho y plano, claramente inspirado en los circuitos y esculpido en el túnel de viento, su sola presencia indica que está destinado a romper barreras. Sus líneas han sido creadas en el nuevo estudio de diseño de Audi en Malibú, California, donde se trabaja constantemente para actualizar el diseño de

la marca de cara al futuro. Utiliza tres potentes motores eléctricos, uno en el eje delantero y dos en el trasero. Estos dos últimos transmiten la fuerza a cada una de las dos ruedas posteriores mediante un árbol de transmisión. La potencia total de salida es de hasta 150 kW (204 CV) para el eje delantero y de 450 kW (612 CV) para el trasero, con lo que la potencia máxima de sistema es de 500 kW (680 CV), además, mediante un modo boost, el conductor puede contar temporalmente con hasta 570 kW (775 CV) y como no, es un auténtico quattro. En el habitáculo, el asiento del conductor y el puesto de mando están integrados en una carcasa interior monocasco que puede deslizarse lateralmente, así, cuando el conductor viaja solo, el monocasco puede posicionarse en el centro, como en un vehículo monoplace. Por último, el EQ Silver Arrow de 550 kW (750 CV), que no es solo un prototipo futurista, sino también es un homenaje al célebre W125 del año 1937 y cuya pintura en plata Alubeam recuerda a los históricos Flechas de Plata que en su día tuvieron que desprenderse de la pintura blanca por motivos de peso. En el interior predominan materiales tradicionales de alta calidad como cuero, aluminio cepillado y madera de raíz de nogal. El puesto de conducción digital, en cambio, nos traslada directamente al futuro con su pantalla panorámica curva con técnica de retroproyección y la pantalla táctil integrada en el volante

# 10.000.000 unidades del icónico Ford Mustang

El Ford Mustang, todo un mito e icono cultural que se fabrica desde el año 1954, está de enhorabuena y es que de su planta de montaje de Flat Rock, en Michigan ha salido la unidad número 10 millones (previamente se ha fabricado en San José, California, Metuchen, Nueva Jersey y en la planta de producción original de Mustang en Dearborn, Michigan). Concretamente, el Ford Mustang número 10 millones es un GT convertible con motor V8 y cambio manual de seis velocidades y 460 CV color Blanco Wimbledon (se da la casualidad de que el primer Mustang serializado (VIN 001)



producido en 1964 era del mismo color y modelo, con una transmisión manual de tres velocidades y un V8 de 164 CV). El Mustang es el coche deportivo más vendido de Estados Unidos en los últimos 50 años, según en el análisis de Ford de las matriculaciones totales acumuladas de vehículos nuevos en Estados Unidos para todos los segmentos de coches deportivos suministrados por IHS Markit y, en Europa, desde que salió a la venta en 2015 se han vendido 38.000 unidades. El año pasado además, superó en ventas al Porsche 911 en 13 mercados europeos, incluido España.

## Lexus LC 500 Yellow Edition, no apto para supersticiosos



El Salón del Automóvil de París, servirá de puesta en escena para que Lexus presente una nueva versión de su coupé insignia, el LC en dos variantes: el LC 500h Yellow Edition disponible con el sistema híbrido Multi-stage autorrecargable de Lexus, que combina un motor eléctrico con un 3.5 litros V6, con una potencia conjunta de 359 CV y, el LC 500 Yellow Edition, con un motor V8 de 477 CV y transmisión automática de 10 velocidades. Además de su acabado en un llamativo Amarillo Nápoles, esta versión se distingue por su llantas de 21", el techo y el alerón trasero activo que se despliega automáticamente a velocidades superiores a 80 km/h, ambos fabricados en plástico reforzado con fibra de carbono. En su interior, también hay inserciones de color amarillo pálido, concretamente en los paneles negros de las puertas y, a modo

de contraste, en los detalles de las costuras de los asientos de cuero semianilina en blanco, el panel de instrumentos, el volante y el reposabrazos de la consola central, todo ello como ejemplo de la artesanía Takumi, característica de distinción de Lexus. Además, el habitáculo también cuenta con una pantalla de visualización frontal para el conductor, tapicería de alcántara en el techo y asientos delanteros ajustables eléctricamente en 10 posiciones. semianilina. En el apartado tecnológico, cuenta con toda la tecnología del acabado Sport+ del LC como el Lexus Dynamic Handling con Sistema de Dirección con Relación Variable (VGRS) y tracción activa, que permite controlar los ángulos de dirección de las ruedas delanteras y traseras de forma independiente, y el diferencial Torsen de deslizamiento limitado.



# El Mercedes Clase A, ahora en versión Sedán

En la próxima edición del Salón del Automóvil de París, Mercedes-Benz presentará la versión Sedán del nuevo Clase A, que saldrá a la venta a finales de este año. Con sus 4.549mm de largo, 1.796mm de ancho, 1.446 mm de alto y una distancia entre ejes de 2.729mm, su interior ha ganado en habitabilidad y además, su maletero de 420 litros permite cargar y descargar cómodamente objetos y equipaje de gran tamaño gracias a sus cuotas. Esta nueva versión, el séptimo miembro de la familia de modelos compactos Mercedes-Benz presume además de tener un coeficiente aerodinámico ( $C_x$ ) de solo 0,22, el mejor coeficiente aerodinámico para un vehículo de producción en serie. Para su lanzamiento estará disponible en dos versiones, ambas con un cambio de doble embrague 7G-DCT: el A 200 de 163 CV y 250 Nm y un consumo de 5,4-5,2 l/100 km y, el A 180 d con 116 CV, 260 Nm y un consumo de 4,3-4,0 l/100 km. Más adelante habrá disponibles otras versiones así

como la tracción 4MATIC y, en España, estará disponible con llantas de 17", 18" y 19". Como no, al igual que en la versión 5 puertas, ésta cuenta con el innovador sistema multimedia MBUX que se activa con la palabra clave "Hey Mercedes", así como el puesto de conducción widescreen de alta resolución, con dos pantallas de 7" (opcionalmente una de 7" y otra de 10,25" o bien dos de 10,25"), así como el Head-up-Display opcional. También incluye los sistemas de asistencia a la conducción de última generación incorporados a la versión 5 puertas, como el asistente de frenado activo, el detector activo de cambio de carril, el PRE-SAFE® PLUS o, los faros MULTIBEAM LED opcionales, al igual que el paquete de confort KEYLESS-GO con HANDSFREE ACCESS. El cliente podrá además personalizarlo mediante el acabado deportivo AMG Line o el llamativo paquete Night. Además, con motivo de su lanzamiento, se ofrecerá la versión especial Edition 1, con numerosos detalles de color cobre en el exterior y, en el interior.





## Puesta al día para el Porsche Macan

Con 350.000 unidades vendidas desde su lanzamiento en el 2014, el SUV pequeño de Porsche, el Macan, recibe importantes mejoras en apartados como diseño, conectividad, confort y cualidades dinámicas, para seguir siendo un éxito en ventas y un referente en su segmento. Para empezar, el nuevo Macan tiene un aspecto aún más deportivo y moderno, con varios detalles que reflejan el ADN del icónico 911 y del 918 Spyder. Esto se debe a que su frontal ha sido meticulosamente remodelado, haciéndole parecer más ancho, además, está equipado con faros LED de serie con un módulo con diseño tridimensional, que se puede optimizar con el Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS), que adapta automáticamente la distribución del haz de luz. En la parte trasera, los retoques mantienen el elegante diseño de su antecesor y cuenta con otro elemento estilístico típico de Porsche: la franja de luces LED tridimensional en tres partes y las luces de freno de cuatro puntos. Por último, a su paleta de colores se han añadido los nuevos colores “Azul Miami”, “Verde Mamba Metalizado”, “Plata Dolomite Metalizado” y el “Crayón” y está disponible con unas nuevas llantas de 20” y 21”. En su interior, hay un nuevo salpicadero, las salidas de ventilación también se han actualizado y ahora están situadas por debajo de la pantalla central y, opcionalmente, se puede equipar con el volante deportivo GT similar al del 911, que además, con el paquete opcional Sports Chrono incorpora el botón Sport Response. Pero sin

duda, la gran novedad es el Porsche Communication Management (PCM), que ofrece conectividad total y numerosas funciones digitales, cuya pantalla táctil de alta definición pasa de 7” a 11” y va integrada en el salpicadero. Así mismo, el módulo Connect Plus de serie en todos los Macan, cuenta ahora con varios servicios y funciones digitales, como el control por voz inteligente y la información de tráfico en tiempo real como parte del sistema estándar de navegación online. Uno de los elementos clave de este sistema es la conexión “Here Cloud”, que ofrece datos de tráfico innovadores sobre la base de las diferentes fuentes de información recibidas. Con la utilización de la nueva Offroad Precision App, también es posible grabar y analizar las experiencias de conducción todoterreno en el Macan. Porsche también ha ampliado la lista de opciones de confort como un parabrisas calefactado y un ionizador que mejora la calidad del aire en el habitáculo y, ha ampliado los sistemas de asistencia del Macan, como el nuevo Asistente de Atascos, incluido en el control de crucero adaptativo, que permite una conducción más confortable y relajada a velocidades de hasta 60 km/h. El sistema no sólo acelera y frena de forma parcialmente automática, sino que también ayuda con la dirección en un atasco o cuando hay tráfico lento. Por último, se ha optimizado su chasis, que proporciona un comportamiento neutro, al mismo tiempo que mejora la estabilidad y el confort.



## Audi Q3, llega la segunda generación

A finales de año llegará al mercado la segunda generación del Audi Q3, que gracias a la plataforma modular transversal del Grupo Volkswagen sobre la que está basado, es 97mm más largo (4.485 mm), 18 mm más ancho (1.849 mm), cuenta con 77 mm más de distancia entre ejes (2.680 mm) y es 5mm más bajo (1.585 mm). Estas medidas, sumado a su parrilla Singleframe con diseño octogonal y las grandes tomas de aire laterales le otorgan una imagen mucho más deportiva y atlética. Su interior está disponible en tres niveles (versión básica, el paquete Audi design selection y el paquete interior S line) es ahora más amplio y cuenta con una mayor utilidad práctica gracias a sus amplias posibilidades de configuración de sus asientos traseros, que tienen un desplazamiento longitudinal de 150 mm, su respaldo está dividido en tres secciones (40:20:40) y cuentan con inclinación ajustable en siete posiciones. En función de la posición de los asientos traseros y sus respaldos, el volumen del maletero varía entre 530 y 675 litros, con un máximo de 1.525 litros si se abaten los respaldos y además, el suelo del maletero se puede ajustar en tres niveles. Su salpicadero está dividido en dos niveles: la parte superior, que aloja las salidas de ventilación y la parte inferior, que presenta una gran superficie octogonal con apariencia black panel con dos pantallas: la primera es el Audi Virtual Cockpit de 10,25" (ampliable a 12,3"), que va situada en el cuadro de instrumentos y que el conductor maneja mediante el volante multifunción, mientras que la segunda va situada en el centro del salpicadero con todo el sistema de infoentretenimiento y es de 8,8", que pasa a ser de 10,1" si se equipa con el MMI Navegación plus que incluye, además, la función de control por voz con

reconocimiento del lenguaje natural y que ofrece las mismas funciones que en los modelos Audi de segmentos superiores. En materia de sistemas de asistencia a la conducción, cuenta con el asistente de aparcamiento Audi park assist; el asistente de tráfico trasero cruzado (Audi cross traffic assist); el sistema de seguridad Audi pre sense front, que mediante un radar, detecta situaciones críticas que afecten a peatones, ciclistas y a otros vehículos, avisando al conductor mediante señales visuales, acústicas y hápticas y que, en caso necesario, inicia una frenada de emergencia; el aviso de cambio involuntario de carril (Audi lane departure warning) y, opcionalmente, en combinación con el cambio S tronic, el asistente de conducción adaptativo con las funciones de asistente de velocidad adaptativo; asistencia en tráfico congestionado (Audi traffic jam assist) y el Audi active lane assist. Además, de serie, sus faros son LED, disponibles en tres versiones (la opción más avanzada son los faros Matrix LED que, con su luz adaptativa de largo alcance, iluminan inteligentemente la carretera). Por último, el nuevo Q3 estará disponible en una gama de cuatro motores, tres TFSI y un TDI, con potencias que van desde los 150 CV hasta 230 CV, todos ellos de cuatro cilindros con inyección directa y turbocompresor, combinados con la tracción delantera o la tracción quattro y con un cambio manual de 6 velocidades o, el S tronic de 7. Opcionalmente, el conductor puede variar el comportamiento del Audi Q3 mediante el Audi Drive Select con seis programas y, alternativamente, se ofrece una suspensión sport (de serie con el paquete S line exterior) con una especificación más firme de los muelles y de los amortiguadores, junto con una dirección progresiva.

# Lavado de cara para el Honda HR-V

A partir de octubre estará disponible el nuevo Honda HR-V, su SUV compacto más sofisticado hasta la fecha, que para su lanzamiento estará disponible en las versiones Comfort, Elegance Navi y Executive. En el apartado mecánico contará con una versión mejorada del motor de gasolina iVTEC de 1.5 litros atmosférico de 130 CV y 155 Nm, asociado a un cambio manual de seis velocidades o a un cambio CVT. Su diseño exterior está ahora más cuidado gracias a una interpretación sustancial del «Solid Wing Face» de Honda, y así, por ejemplo, la parte delantera cuenta ahora con un nuevo panel cromado oscuro de alto brillo que sustituye a la combinación negra y cromada sobre la parrilla. El paragolpes delantero hace gala de entradas de aire más profundas que incorporan faros antiniebla circulares, mientras que las nuevas ópticas cuentan con lentes de proyección, con luces de circulación diurna LED con un nuevo diseño. En la parte trasera, el embellecedor oscuro cromado del portón trasero reproduce el del frontal, mientras que las ópticas traseras están enmarcadas por una carcasa más oscura. Las versiones altas de la gama incorporan llantas de aleación de 17" y el tubo de escape presenta un exclusivo acabado cromado. Por último, a su gama de colores se incorpora el azul Midnight Blue Beam Metallic. Su interior

sigue siendo tan versátil como siempre, gracias al innovador sistema Honda Magic Seats®. Los asientos del conductor y el acompañante se han rediseñado, e incorporan cambios en el cojín del asiento y el respaldo, ofreciendo ahora un mejor soporte en general, sobre todo en la zona de los hombros. La tapicería de tela de serie es de mayor calidad, mientras que las versiones altas de la gama combinan tela y cuero con costuras reforzadas. Sus ocupantes además se benefician de una reducción del ruido en el interior, así como de la cancelación activa del ruido (ANC, Active Noise Cancellation) diseñado para reducir el ruido de baja frecuencia en el interior.



# Nueva imagen para el Suzuki Vitara



El Suzuki Vitara recibe una profunda renovación que afecta a su diseño, interiores, motorizaciones y equipamiento de seguridad. Estéticamente cuenta ahora con una parrilla delantera cromada, paragolpes delanteros con embellecedores cromados, llantas de aleación 17", ópticas traseras LED y mantiene las amplias opciones de personalización, con una completa paleta de colores, combinaciones bitono, packs de accesorios, así como detalles interiores y exteriores. En su interior aumenta la calidad con la adopción de un material más blando en el salpicadero y una nueva tapicería de diseño mixto. La información también mejora con una nueva pantalla LCD a color de 4,2" en el cuadro de mandos y un renovado reloj central en las versiones GLX. En materia de seguridad, incorpora el DSBS (Dual Sensor

Brake Support), la alerta cambio de carril, el asistente de cambio de carril y la alerta antifatiga. Además, disfruta de tres sistemas que son novedad absoluta en Suzuki: el reconocimiento de señales de tráfico, la detección de ángulo muerto y la alerta de tráfico posterior. Todo ello se suma al control predictivo de frenada con reconocimiento de peatones y el cruise control adaptativo. En el apartado mecánico, estará disponible con dos nuevos motores de gasolina turboalimentados: el 1.0 Boosterjet de 111 CV y el 1.4 Boosterjet de 140 CV. Ambos se pueden combinar con cajas de cambio manuales y automáticas de seis velocidades y con el sistema de tracción 4WD ALLGRIP, que permite elegir entre cuatro modos de conducción (Auto, Sport, Snow, y Lock).





## MOBILITY FOR ALL

### Toyota; así será la movilidad de los JJ.OO de Tokyo 2020

A falta de dos años para los Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Tokio 2020, Toyota quiere ayudar a convertir Tokio en un escaparate mundial de 'Mobility for all' y contribuir así a que sean los Juegos más innovadores de la historia. Para ello, ha presentado el concepto de movilidad que constituirá la base de sus actividades en los Juegos de Tokio 2020, organizadas en torno a tres pilares principales. El primer de ellos es la movilidad para todos (Mobility for all), para el cual, presentará el futuro de la conducción automatizada como la máxima expresión de "movilidad para todos" definitiva, demostrando cómo los vehículos automatizados podrían ofrecer algún día libertad de movimiento a todo el mundo. Se realizarán pruebas de verificación y demostraciones aplicando la automatización SAE de nivel 4, en el que todas las funciones de conducción son gestionadas por el vehículo en determinadas áreas de funcionamiento claramente definidas, en la zona costera de Tokio y el barrio de Haneda. También introducirá un nuevo tipo de experiencia de movilidad mediante la demostración del funcionamiento del TOYOTA Concept-i, un vehículo que reconoce las emociones y las preferencias del conductor y que puede entablar una conversación mediante inteligencia artificial, ofrecerá servicios de transporte para los atletas y colaboradores invitados a la Villa Olímpica con el e-Palette,

también proporcionará la gama actual de vehículos de asistencia WelCab, así como nuevos dispositivos de movilidad personal y asistencia en las necesidades de movilidad de último tramo, ofrecerá sistemas de movilidad personal como el Toyota i-ROAD y, por último, espera que su nuevo JPN Taxi, se popularice en Tokio para acoger a visitantes de todo el mundo, incluidas las personas que usen silla de ruedas. El segundo pilar es la sostenibilidad, centrada en la consecución de una sociedad basada en el hidrógeno, con el medio ambiente y la seguridad como principios básicos, para el cual, Toyota tiene previsto contribuir a unos Juegos sostenibles poniendo a disposición de los mismos una flota de más de 3.000 turismos para uso oficial, entre otros, equipados con las más recientes tecnologías respetuosas con el medio ambiente mediante vehículos eléctricos de pila de combustible de hidrógeno (FCEV, Fuel Cell Electric Vehicles), así como con los más recientes vehículos híbrido eléctricos (HEV, Hybrid Electric Vehicles) e híbridos enchufables (PHEV, Plug-In Hybrid Electric Vehicles). Por último, el tercer pilar será la asistencia de transporte de la organización, periodistas y atletas entre las instalaciones de los Juegos usando un sistema basado en Toyota Production System (TPS)

# Daimler y Bosch, los sensores más potentes en equipo

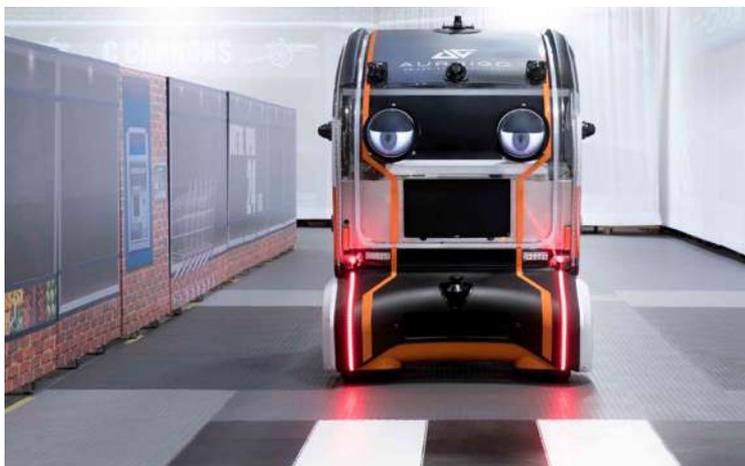


Para alcanzar la conducción autónoma total y segura, sólo la combinación de información de todos los sensores (denominada fusión de sensores) produce un modelo del entorno que cumple con los elevados requisitos de seguridad de Bosch y Daimler. Los sensores deben monitorizar continuamente el entorno en tiempo real. Sobre la base de estos datos, el Controlador de Conducción Autónoma (el ordenador central del vehículo completamente autónomo sin conductor, ADC), toma decisiones y envía comandos a los actuadores en el vehículo a través de la Unidad de Control de Movimiento. Además, Daimler también tiene requisitos muy claros para los actuadores que intervienen en la dirección, aceleración y frenada de un Mercedes-Benz totalmente

autónomo y sin conductor: todos los actuadores críticos y sensores de movimiento deben estar duplicados, incluidas las unidades de control y la fuente de alimentación. Los actuadores son gobernados por una red de módulos de software distribuidos en varias unidades de control. El sistema ejecuta las órdenes del software de control del movimiento (Motion Control Software), usando además sus propios sensores para registrar el movimiento de forma precisa y fiable y así poder determinar la trayectoria correcta. Bosch fabrica para Daimler la mayoría de los componentes necesarios para la conducción automatizada como el Sensor de radar, uno de los sensores básicos, con alcances de alrededor de 250m y que, proporciona información importante del entorno en 360°; los sensores ultrasónicos, necesarios en la conducción automatizada, sobre todo, para el reconocimiento del entorno dentro de un alcance cercano de hasta 6m y a bajas velocidades; el sensor de vídeo, con un rango de medición 3D de más de 50m; el sensor de lidar; el Connected Horizon, que permite una vista previa dinámica de la ruta próxima y los ajustes correspondientes de la estrategia de conducción; mapas y es que no es posible conducir de forma automatizada sin mapas altamente actualizados y de alta resolución, el ESP, que juega un papel central en la conducción automatizada o, el Booster, un asistente de freno electromecánico independiente del vacío.

## Ojos virtuales de Jaguar para confiar en los coches autónomos

Los últimos estudios muestran que hasta el 63% de los peatones están preocupados con la situación de cruzar las calles ante la llegada de los coches autónomos. Por este motivo, los ingenieros de Jaguar Land Rover en colaboración con un grupo de psicólogos cognitivos ha desarrollado unos 'ojos virtuales' en sus vehículos inteligentes con el objetivo de ayudar a determinar cuánta información deberían compartir los futuros vehículos autónomos con los usuarios o peatones para garantizar que todos confiemos en esta nueva tecnología. Las pruebas que se están realizando forman parte del proyecto UK Autodrive liderado por Jaguar Land Rover en el



Reino Unido. Los puntos inteligentes de recepción de datos trabajan de forma autónoma en una recreación de una calle en Coventry, mientras que el comportamiento de los peatones se analiza cada vez que estos se acercan a cruzar la calle. Los 'ojos' han sido ideados por un equipo de ingenieros avanzados que trabajan en la división de Future Mobility de Jaguar Land Rover. Con ellos los vehículos inteligentes buscan al peatón, pareciendo 'mirar' directamente hacia ellos, lo que indica a éste que ha sido identificado por el vehículo y, por lo tanto, que el coche actuará de forma prudente evitando cualquier tipo de problema.

# Morgan Motor Company, algo más que coches



Morgan Motor Company y el fabricante de bicicletas británico más antiguo del mundo, Pashley Cycles, fundada en 1926, han presentado dos bicicletas artesanales con un look vintage fruto de su colaboración. La primera de ellas es la Pashley-Morgan 3 en color British Racing Green, con el sillín y las empuñaduras de cuero cosido a mano, los guardabarros de chapa de madera laminada de nogal y, un cambio Sturmey Archer de 3 velocidades. El segundo modelo se llama Pashley Morgan 8, está acabada en un gris perla claro, las empuñaduras y el sillín son de cuero negro cosido a mano y, el cambio es un Shimano Nexus de ocho velocidades. Ambas se podrán adquirir directamente a través de Morgan Motor

Company o bien de sus concesionarios con un precio de 1.495€ y de 1.595€ respectivamente. Además, Morgan Motor Company se ha asociado con Truefitt & Hill para relanzar dos de los productos para el cabello más emblemáticos y originales de Truefitt.: la crema Truefitt C.A.R. y la loción C.A.R., ambas con un precio de 27€, además, está disponible una bolsa para llevarlas cuyo precio es de 198€. Estos productos están pensados para cuidar el cabello de los "gentleman drivers" que les gusta conducir sus descapotables. Eso sí, se trata de una edición especial y limitada a 50 unidades debidamente numeradas.



## El Méhari y el 2CV, protagonistas de la Boutique Citroën



Dos auténticos iconos del automovilismo como son el Citroën 2CV y Citroën Méhari están de celebración: el primero, el 2CV, símbolo de una época cumple 70 años, mientras que el Méhari, símbolo de libertad y de un estilo de vida gracias a su imagen única que rompió los códigos de los cabriolets tradicionales, cumple 50 años. Por este motivo la boutique online Citroën Lifestyle propone un pequeño viaje en el tiempo con una selección de productos que rinden homenaje a estos emblemáticos modelos de la marca. Así, podrás encontrar una amplia gama de miniaturas de distintos tamaños, aptas tanto para coleccionistas, como para quienes simplemente quieren jugar con un modelo vintage o, incluso para los más pequeños de la casa. También hay disponible una amplia gama de accesorios como carcasas para el Iphone,

gorras, gafas de sol, una silla de playa, una pareja de tazas para tomarse una merecida pausa para el café o, incluso, un set de bádminton. Por último, esta colección incluye también ropa para aquellos que quieran presumir de su gusto por la marca de los dos chevrones y, gracias en colaboración con el especialista de ropa interior Arthur, la boutique Citroën Lifestyle ofrece un calzoncillo (Tallas S, M, L y XL) y calcetines con dibujos del Méhari y del 2CV, disponibles para hombre, mujer y niño en talla única, así como un pijama Méhari Citroën Origins disponible para niños en tallas desde 6 a 12 años y para los papás. Todos estos productos están disponibles online en la boutique Citroën Lifestyle: <https://lifestyle.citroen.com/> y algunos también en los concesionarios de Citroën





## El personaje: Fernando Alonso



El 25 de septiembre de 2005, Alonso nos emocionó a todos y no era pararnos, era el primer piloto español y el más joven en ser Campeón del Mundo de F1. Ahora, tras 17 temporadas compitiendo en la F1 (en el 2002 fue piloto probador de Renault) ha anunciado que esta será su última temporada, según él, porque esta F1 ya no le ilusiona y porque tiene otros desafíos más excitantes que los que le puede ofrecer la F1 ahora mismo como son el WEC y la IndyCar y sobre todo, lograr la “triple corona” y no es para menos, pues desde su fichaje por McLaren en el 2015 ha ido de decepción en decepción. Cuando el 25 de noviembre acabe el Gp de Abu Dhabi, el mismo de tan infaustos recuerdos, Alonso habrá disputado un total de 312 GP (el tercero en la historia de la F1), en los que ha logrado 22 poles, 32 victorias y 97 podios, 2 Campeonatos del Mundo y 3 subcampeonatos, en una trayectoria que salvo su primera etapa en Renault, bien se podría decir que no ha sabido estar en el lugar adecuado, en el momento adecuado. Con sus increíbles salidas, duelos épicos con Schumacher, grandes remontadas, grandes decepciones y algún que otro susto, Alonso consiguió que en España se hable no ya sólo de F1, sino también de la IndyCar y del Mundial de Resistencia,

con unas audiencias en televisión completamente inéditas hasta entonces (cabe recordar que un par de años antes, con Gene y de la Rosa, con el apoyo de Telefónica y Repsol, ninguna televisión quería los derechos y a punto estuvimos de quedarnos sin F1 en España). Sus éxitos en el 2003 (piloto más joven en lograr una pole con 21 años en el Gp de Malasia y el más joven en lograr una victoria, con 22 años en el GP de Hungría) dieron lugar a un fenómeno conocido como la “alonsomanía”, que teñía de azul (por la bandera de Asturias) las gradas de los circuitos, pero paradójicamente, también se creó otro fenómeno, la “alonsofobia” motivada por el servilismo de la prensa española, sus declaraciones sobre otros pilotos o equipos o por algunos momentos poco elegantes como su affair con Hamilton en su primera etapa en McLaren, que quedó reflejado en el GP de Hungría de 2007, su polémica victoria en el GP de Singapur de 2008 o, el famoso “Fernando is faster than you” a Massa en el GP de Alemania de 2010). Afortunadamente, siempre nos quedará la posibilidad de visitar su museo en Asturias, donde podremos contemplar toda su trayectoria en la F1. Gracias por todos estos años y suerte en tus nuevos retos.

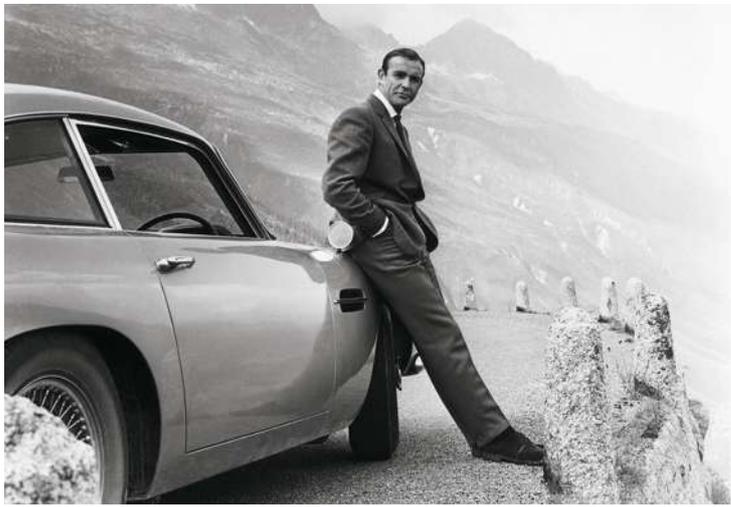
# Tucker 48, el Tesla de los años '50

Debido a la II Guerra Mundial, la industria estadounidense se volcó para producir material bélico. Este hecho hizo que una vez finalizada, la industria automovilística estuviera obsoleta, con modelos anteriores a la contienda, inseguros e ineficientes. Preston Tucker, un adelantado a su época, vio en ello una oportunidad para lanzar al mercado su propia marca con un coche totalmente innovador tanto en materia de diseño como en elementos de seguridad, que sacaba los colores a la poderosa industria de Detroit: el Tucker 48". Para hacerlo realidad, compró una vieja fábrica, sumó a su proyecto al diseñador Alex Tremulis y en apenas una semana, el 31 de diciembre de 1946, Tucker aprobó el diseño del prototipo que se presentó, no exento de problemas, el 19 de junio de 1947 ante más de 3.000 personas en la fábrica de Tucker de Chicago. Su diseño innovador tenía un coeficiente aerodinámico Cx de solo 0,27, medía 5.56m de largo, 2.08m de ancho y, pese a sus 1.52m de alto, contaba con un habitáculo muy

amplio. Pero sin embargo, lo mejor estaba en sus grandes avances en materia de seguridad para la época, como el parabrisas de seguridad, el tablero de mandos acolchado, los mandos agrupados en el volante, la caja de dirección situada detrás del eje frontal para proteger al conductor en caso de choque frontal, parabrisas de seguridad, tablero de mandos acolchado o su "ojo de cíclope", un tercer faro frontal, situado en posición central con efecto direccional (otras muchas novedades se quedaron por el camino). La vida del Tucker 48 fue corta y sólo se fabricaron 50 unidades más el prototipo. El motivo fue porque los gigantes de Detroit (Ford, General Motors y Chrysler) no podían permitirse que este coche saliese al mercado, lo que finalmente lograron cuando la Comisión de Bolsas y Valores de Estados Unidos llevó a juicio a Tucker y a otros siete ejecutivos por prácticas ilegales al vender accesorios de un coche que aun no existía y, aunque finalmente fueron declarados inocentes, supuso su fin.



# El icónico Aston Martin DB5 de Bond está de vuelta



**Goldfinger**, publicada en 1959, fue la séptima novela de Ian Fleming sobre James Bond. En ella, el agente secreto más famoso del mundo conducía un Aston Martin DB Mark III, sin embargo, cuando se pasó la cine en 1964 se sustituyó por el Aston Martin DB5, el último modelo de la marca en el momento en el que se filmó la película, al que le añadieron una serie de gadgets instalados por Q como sus matrículas giratorias, su escudo trasero antibalas, el asiento del acompañante eyectable, el sistema para echar aceite en la carretera o sus ametralladoras delanteras. Desde entonces, ha aparecido en otras seis películas de James Bond: *Thunderball* (1965), de nuevo con Connery; *GoldenEye* (1995)

y *El mañana nunca muere* (1997) con Pierce Brosnan y tres apariciones junto a Daniel Craig en *Casino Royale* (2006), *Skyfall* (2012) y *Spectre* (2015). Ahora, de la mano de Aston Martin Works, EON Productions y Chris Corbould, ganador de un Oscar y responsable de los efectos especiales de varias películas de James Bond, se fabricarán 25 unidades de este icónico coche en las mismas instalaciones de Newport Pagnell, donde se construyó el modelo original y en su color original, el Silver Birch, e incluirán algunos de sus gadgets. El coche, no estará homologado para circular por carreteras, tendrá un precio de 2,75 millones de libras (unos 3 millones de euros) y sus primeras entregas están previstas para 2020.



## 68º Pebble Beach Concours d'Elegance

La 68ª edición del Pebble Beach Concours d'Elegance reunió un total de 209 automóviles procedentes de 17 países y recaudó 1,8 millones de dólares para fines benéficos. Un Alfa Romeo 8C 2900B Touring Berlinetta de 1937 se coronó como el "Best of Show", tras imponerse a un Talbot-Lago T26 Grand Sport Figoni Fastback Coupé de 1948 y a un Duesenberg J Murphy Town Limousine de 1929. Ya en 2001, este mismo coche fue nombrado como el "Most Elegant Closed Car" en 2001, pero fue sometido a una restauración completa para devolverlo a su especificación del Salón del Automóvil de Berlín de 1938 por su actual propietario, Sydorick. Por otro



lado, en la subasta organizada por Sotheby's, un Ferrari GTO se ha convertido en el vehículo más caro vendido en subasta pública, tras ser adquirido por 48.405.000\$, superando así a otro 250 GTO, que en el 2014 se subastó por 38.115.000\$. Esta unidad fue el tercero de los 36 Ferrari 250 GTO que se fabricaron y fue uno de los cuatro primeros GTO que posteriormente fueron convertidos por el carrocería Scaglietti en 1964, dotándoles de una carrocería más aerodinámica. Entre su palmarés figura el título del campeonato italiano de GT de 1962, el 4º puesto y el 1º de su clase en la Targa Florio de 1963 y, el 5º puesto y 1º de su clase en 1964.



## El RACE avanza en su proyecto Jarama 2021

Hace cinco años, el RACE convocó a los medios de comunicación para presentarnos su Proyecto Jarama 2021. Se trataba de una serie de actuaciones repartidas en tres fases destinadas a renovar sus instalaciones para convertir al circuito en un centro de eventos y convenciones. Cinco meses después comenzó su primera fase: la construcción de una nueva Torre de Control que pasó a denominarse “Jarama Paddock Club”, un espacio que se inauguró en octubre de 2015, destinado a la organización de eventos y en el que se integran las Salas de Dirección de Carrera y Cronometraje. A esta primera actuación le ha seguido la inauguración, el año pasado, de un nuevo puente Dunlop al estilo del mítico puente del circuito de Le Mans y, este año, ya en su segunda fase, se ha procedido a la rehabilitación del antiguo edificio de la Sala de Prensa, que ha pasado a integrarse en el Complejo Jarama Paddock Club, que cuenta ya con más de 3.000 m<sup>2</sup> de salas para eventos, así como con nuevos boxes y espacios multifuncionales para uso comercial y deportivo. Ahora, aprovechando el parón veraniego de las competiciones, el RACE ha llevado a cabo el

reasfaltado de su mítico trazado, que abarca una superficie aproximada de 50.000 metros cuadrados, correspondientes a la pista principal de competición y el pit-lane. Los trabajos realizados han consistido en la remoción, mediante fresado, de la capa de rodadura que databa del año 1992, año en el que se acometieron los últimos trabajos de asfaltado en toda la superficie de la pista. También se ha colocado una mezcla asfáltica que, conforme a las actuales prescripciones técnicas y la aplicación de nuevas tecnologías, contribuirán a hacer más funcional y operativa la pista. Así mismo, y también dentro de esta segunda fase, ha comenzado la remodelación de la línea de boxes. Quedaría pendiente de esta segunda fase la remodelación y ampliación en unos 100 metros lineales de la tribuna de recta que daría cabida en su interior a salas de reuniones. En su tercera se acometerá la construcción del Museo de coches y sede de la colección de coches antiguos y de la biblioteca de la Fundación RACE. Una vez terminadas todas las fases, sólo le faltaría tener un buen calendario deportivo a la altura de sus nuevas instalaciones.



## F1 Gp de Bélgica; Vettel no se rinde

Debido al parón vacacional, agosto suele ser un mes aburrido en la F1, sin embargo este año, agosto ha sido un mes convulso en lo que a noticias se refiere y es que, si normalmente el baile de pilotos para la siguiente temporada daba comienzo a partir del GP de Italia, este año, se ha adelantado. Primero fue Ricciardo que anunció que dejaba Red Bull para irse a Renault, siendo Gasly el elegido para sustituirle; Alonso anunciaba que esta sería su última temporada en la F1 y, por tanto, dejaba vía libre a Sainz para ocupar su asiento en 2019. Además, la compra de Force India por el padre de Stroll deja abierta la llegada de su hijo al equipo. Ya en plano deportivo, los Ferrari eran los favoritos para copar la primera línea de salida, sin embargo fue Hamilton el que mejor se adaptó a las condiciones cambiantes de la pista por la lluvia que cayó en la Q3, logrando de manera inesperada la pole, mientras que Vettel se tuvo que conformar con la segunda posición. Los Force India fueron sin duda la gran sorpresa del sábado, con Ocon y Pérez tercero y cuarto respectivamente, mientras que los Red Bull fueron la gran decepción, con Verstappen 7º y Ricciardo 8º, por detrás de un enfadado (y con razón) Raikkonen, al que le dejaron sin poder hacer un segundo intento por falta de gasolina en su Ferrari. Una parrilla de salida en la que Bottas, Hulkenberg, Sainz y Vandoorne ocuparon los últimos puestos por cambiar varios elementos de su unidad de potencia. El alemán de Renault sería precisamente el protagonista en la salida al pasarse de frenada en La Source y llevarse por

delante a Alonso, quien a su vez dio a Leclerc y éste a Ricciardo, que a su vez dañó el Ferrari de Raikkonen. Mientras todo esto ocurría por detrás, por delante, justo antes de que saliese el Safety Car, Vettel lograba adelantar a Hamilton en la frenada de Kemmel, antes de llegar a Les Combes, maniobra que sería clave para la carrera, pues una vez retirado el Safety Car en la quinta vuelta, el alemán se mostró intratable y poco a poco fue aumentando su ventaja sobre Hamilton, que acabó segundo a 11 segundos y sobre Verstappen que acabó tercero, en una carrera en la que los equipos modestos fueron sin duda los protagonistas y es que, tras el cuarto puesto de Bottas que como era de esperar, realizó una gran remontada, coparon el resto los puestos con derecho a puntos: Pérez y Ocon acabaron 5º y 6º en el mejor GP de la temporada para el equipo, los Haas de Grosjean y Magnussen terminaron 7º y 8º, Gasly fue 9º y décimo Ericsson. Sainz, el único español superviviente se quedó a las puertas de los puntos y acabó 11º en un GP en el que tuvo grandes problemas de adherencia en su Renault. En cuanto a la clasificación, pocos cambios: Hamilton con 231 mantiene la primera posición, Vettel es segundo con 214 puntos y Raikkonen es tercero con 146 puntos. Respecto a los españoles, Alonso conserva la novena posición con 44 puntos y Sainz baja una posición y es 12º con 30 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes sigue primero con 375 puntos, Ferrari es segundo con 360 puntos y Red Bull es tercero con 238 puntos.



## F1 Gp de Italia; la peor de las pesadillas

En Monza reinaba el optimismo y no era para menos: por primera vez en muchos años, Ferrari era el claro favorito para ganar “en casa” (a última victoria fue de Alonso en el 2010). Sin embargo, al final, Hamilton y Bottas se encargaron de amargar la fiesta a los tifosi y prácticamente sentenciar el Mundial. Las cosas comenzaron bien para Ferrari que aunque con más sufrimiento de lo esperado, situó a sus dos coches en la primera fila de salida, aunque no en el orden deseado, pues la pole fue para Raikkonen, (la primera desde Mónaco 2017) y, tras ellos, los dos Mercedes. La sorpresa agradable fue ver a Sainz en el día de su cumpleaños acabar 7º en un circuito a priori poco propicio para el Renault y ver al Williams de Stroll por primera vez disputar una Q3 y acabar 10º. La falta de penetración entre los Ferrari al apagarse el semáforo fue clave para que Hamilton se pegase a Vettel a la salida de “Biancospino” y en la frenada de la segunda variante (Della Roggia) se metió por el exterior y ambos coches se tocaron. El peor parado fue Vettel, que además de hacer un trompo, dañó su alerón delantero y tuvo que entrar en boxes. Este toque, más el de la salida entre Ericsson y Hartley que dejó al Toro Rosso fuera de carrera, motivó la salida del Safety Car, tras el cual, Hamilton adelantó a Raikkonen en la reanudación, aunque para alegría de los tifosi, el finlandés se lo devolvió en la segunda variante. Mientras Vettel iba remontando posiciones, Hamilton jugaba con Raikkonen, que no lograba distanciarse lo suficiente del británico, hasta que los de Mercedes hicieron su jugada maestra: engañaron a Ferrari haciéndoles creer que iba a hacer un undercut a Raikkonen y Ferrari hizo entrar al finlandés en la 20ª vuelta, mientras que el británico no lo hizo hasta ocho vueltas más tarde. Fue entonces cuando en Mercedes usaron a Bottas que iba primero para frenar a Raikkonen y permitir que Hamilton

volviese a pegarse al Ferrari de Raikkonen hasta que en la 36ª vuelta Bottas entró en boxes. Para entonces Raikkonen ya había degradado sus neumáticos persiguiendo a Bottas y era cuestión de tiempo el que Hamilton le adelantase, lo que ocurrió en la 44ª vuelta, momento a partir del cual comenzó a distanciarse del de Ferrari y acabaría logrando una victoria psicológica, que además prácticamente sentencia el Mundial. Por detrás, la lucha entre Verstappen y Bottas por la tercera posición acabó con una sanción de 5 segundos al holandés por no dejarle espacio suficiente en la frenada de final de recta, pero al holandés, muy enfadado, no le importó seguir luchando con Bottas aún a costa de que Vettel se acercase a los lo suficiente como para perder con él el cuarto puesto. Así finalmente Bottas completó el podio, Vettel salvó los muebles con el cuarto puesto, Verstappen fue quinto, Grosjean sexto, Ocon séptimo, Pérez octavo, Sainz noveno y Stroll decimo. Con estos resultados, la lucha por el cuarto puesto entre Renault y Haas en el Mundial de Constructores les dejaba empatados en el cuarto puesto con 84 puntos, pero Renault reclamó contra Haas, alegando la ilegalidad de su suelo. Finalmente los Comisarios corroboraron que así era, por lo que Grosjean fue descalificado. De esta manera, Ocon, Pérez, Sainz y Stroll ganaron una posición, lo que permitía a Sirotkin acabar décimo y lograr su primer punto en la temporada, en el mejor GP de Williams de la temporada. Tras esta carrera y a falta de siete GP para que acabe la temporada, Hamilton, con 256 puntos amplía a 30 puntos su ventaja sobre Vettel, que suma 226 puntos y Raikkonen es tercero con 164 puntos. En el apartado de constructores, Mercedes con 415 puntos, también amplía su ventaja con respecto a Ferrari que tiene 390 puntos y Red Bull es tercero con 248 puntos.

# Primera victoria de Juncadella en el DTM

El piloto español de Mercedes ya había anunciado en el previo de la sexta prueba del DTM, que el circuito de Brands Hatch le gustaba mucho y lo demostró logrando la pole y la victoria en la primera de las dos carreras del fin de semana. El español, pese a salir desde la pole, tuvo que remontar tras una mala salida en la que perdió dos posiciones, aunque finalmente logró una contundente victoria con casi 8 segundos de ventaja sobre el segundo clasificado, el piloto brasileño de BMW, Augusto Farfus. En la carrera del domingo las cosas no le fueron bien en los entrenamientos y sólo pudo ser 14º debido a que los cambios realizados en el setup del



coche no funcionaron y además, no pudo hacer una vuelta limpia en clasificación. En la carrera, las cosas le fueron algo mejor y gracias a un ritmo muy rápido, a una gran estrategia y a un excelente pit-stop, llegó a pelear por la sexta posición, aunque al final, acabó 9º. La victoria fue para el también Mercedes del piloto escocés Paul Di Resta, mientras que la segunda posición fue para el líder del campeonato y también piloto de Mercedes Gary Paffet, que partía desde la pole. Mercedes lograba así su quinto doblete, resultados que permiten a Mercedes aumentar su ventaja en las tres clasificaciones en juego: pilotos, equipos y constructores.

# Porsche prueba un Cayman GT4 Clubsport para rallies



En la pasada edición del ADAC Rallye de Alemania, el piloto oficial de Porsche Romain probó en situaciones reales y fuera de competición el Porsche Cayman GT4 Clubsport, un prototipo experimental para la categoría FIA R-GT en cuyo desarrollo también están involucrados los pilotos Richard Lietz y Timo Bernhard y que, desde la temporada 2016 está participando en competiciones internacionales. Basado en el vehículo GT de circuitos prácticamente de producción en serie, este prototipo experimental está equipado con un motor bóxer de seis cilindros y 3.8 litros de 385 CV que transmite la potencia a las ruedas traseras mediante una transmisión Porsche de doble embrague (PDK) con levas de cambio en el volante. En palabras de Frank-Steffen Walliser, Vicepresidente

de Competición y Vehículos GT de Porsche “Queremos ver cómo responde nuestro prototipo de la categoría FIA R-GT en el mundo de los rallyes”, quien a su vez, invitaba a todos los pilotos y jefes de equipo interesados a que visitasen el parque de asistencia y echasen un vistazo detallado al coche experimental para rallyes. En una fase posterior se decidirá si esto se convierte en un proyecto a medio plazo para clientes en rallyes, con un coche similar tal y como reconocía Frank-Steffen Walliser “Con las conclusiones que saquemos y el interés de potenciales clientes, decidiremos a finales de año si desarrollamos a medio plazo un coche de competición cercano a los de serie para competir en rallyes. Estaría basado en un futuro modelo Porsche”.





## WRC Rallye de Alemania; Tanak y Toyota contra pronóstico

Contra todo pronóstico, Tanak se impuso en Alemania gracias en buena medida a su gran actuación del viernes, jornada en la que se impuso en 5 de los 6 tramos disputados, lo que le permitió acabar el día con 12,3 segundos de ventaja sobre Ogier que, tras su mala actuación en Finlandia, no sólo volvía a estar peleando por la victoria, sino que además, lograba una ventaja de 15,1 segundos sobre Neuville, tercero al acabar el día. Por detrás, los segundos espadas Evans (Ford), Latvala (Toyota), Sordo (Hyundai) y Lappi (Toyota) protagonizaron una bonita lucha, con todos ellos separados por menos de cuatro segundos. El sábado por la mañana la lucha entre Tanak y Ogier continuó, mientras que Neuville era incapaz de seguir su ritmo. La segunda pasada por el famoso Panzerplatte de 38,57 Km fue decisivo para el desenlace de la prueba y tal vez para el Mundial: Ogier en su intento de recuperar tiempo a Tanak golpeaba una roca y dañaba una rueda, por lo que se tuvo que parar a cambiarla, perdiendo más de 1 minuto y 40 segundos, lo que le hizo bajar hasta la novena posición, si bien, acabaría la jornada séptimo tras remontar dos puestos en los dos últimos tramos. Los dos grandes beneficiados del día fueron Tanak, que acabó la jornada con una ventaja de 43,7 segundos y Sordo, que se impuso en tres de los ocho tramos (entre ellos el Panzerplatte) y acabó el día en segunda posición, con 0,8 segundos sobre Latvala, mientras que Neuville, que nunca encontró un ritmo cómodo, acabó cuarto. El domingo, sin embargo, la suerte estuvo del lado del piloto belga de Hyundai que, además de ganar el primer tramo de los tres que se disputaron, pasó del cuarto a segundo puesto, después de que tanto Sordo como Latvala abandonasen en ese mismo tramo; el español tras golpearse contra los viñedos y el finlandés por avería mecánica. Ogier,

ganaba los dos tramos restantes, sumando así los 5 puntos extra del PowerStage y terminaba el rally en cuarta posición, por detrás del Toyota de Lappi que completó el podio, por detrás de Neuville y de Tanak, que finalmente ganó con una ventaja de 39,2 segundos sobre el belga. Esta tercera victoria de Tanak es también la primera victoria en asfalto para el Toyota Yaris WRC y además, meten a Tanak y a Toyota de lleno en la lucha por el campeonato de pilotos y de constructores. Pese a que no varían la posiciones de los tres primeros, con estos resultados la clasificación tanto de pilotos como de constructores se aprieta un poco de cara a la décima prueba del Mundial que se disputará en Turquía a mediados de septiembre. Neuville con 172 puntos sigue liderando la clasificación de pilotos, Ogier es segundo con 149 puntos y Tanak es tercero con 136 puntos. En el apartado de constructores, Hyundai con 254 puntos es primero, Toyota, sube a la segunda posición con 241 puntos y M-Sport Fort es ahora tercero con 224 puntos.





## WEC 6 Horas de Silverstone; inesperado final

Tras la clara superioridad demostrada por los Toyota en las dos primeras carreras y, especialmente en Le Mans, el ACO y la FIA decidieron tomar cartas en el asunto. Para ello y de cara a las 6 Horas de Silverstone, entre otras medidas, aumentaron el flujo de gasolina de los no híbridos, que pasó de los 108 kg/h a los 115 kg/h, frente a los 80 kg/h de los híbridos, además, redujeron 15 Kg el peso de los coches no híbridos y aumentaron el flujo de gasolina en los sistemas de repostaje de estos equipos. Pese a estas medidas, los dos Toyota volvieron a copar la primera línea de salida con algo más de 2 segundos de ventaja sobre el tercer clasificado, si bien, en esta ocasión, la pole fue para el Toyota TS050 nº7 de Conway, López y Kobayashi por 0.411 segundos de ventaja sobre sus compañeros de equipo. Como era de prever, los dos Toyota lideraron cómodamente la carrera, alternándose en la primera posición según las paradas, aunque con el Toyota nº7 en cabeza la mayor parte de la carrera, pues en esta ocasión, Toyota apostó por ellos para dar un poco de igualdad al campeonato. Todo indicaba que se iba a cumplir lo establecido, sin embargo, a falta de una hora, una mala parada del Toyota nº7 redujo sustancialmente la distancia, dejándola en sólo seis segundos y un poco más tarde, Kobayashi, con neumáticos más gastados y presionado por Buemi, se daba una excursión por la hierba, lo que facilitó que Buemi le adelantase, momento a partir del cual, el suizo fue aumentando su ventaja hasta que finalmente logró la victoria (la tercera de tres) para el Toyota nº 8 con 19 segundos de ventaja sobre Kobayashi, mientras que el Rebellion R13 nº 3 completó el podio a 4 vueltas. Sin embargo, a media noche saltó la noticia: los dos Toyota eran descalificados por irregularidades técnicas, concretamente en la plancha de madera que remata el fondo de los coches. En el de Fernando Alonso detectaron una flexión frontal de 9

milímetros (cuando el máximo permitido es de 5), mientras que en el Toyota 7, esa medición arrojaba hasta 8 milímetros en la flexión lateral. Toyota argumentó que el diseño y la construcción de esa pieza no se había modificado desde su introducción a principios de la temporada 2017 y que desde entonces, se habían superado las verificaciones similares sin problemas, la última en Spa, pero que se había podido dañar como consecuencia de golpear los pianos de del circuito. Este argumento no fue suficiente para convencer los Comisarios Deportivos, por lo que la victoria a la espera de saber si Toyota apelaría o no, la descalificación era para el Rebellion R13 nº 3 de Menezes, Beche y Laurent, la primera de un coche no híbrido y privado desde el 2012, sus compañeros de equipo con el Rebellion R13 nº 1 heredaron la segunda posición y el BR Engineering BR1 nº 1 la tercera. En la categoría LMGTE, la pole fue para el Ford GT nº 66, pero en la salida se golpeó con el DragonSpeed nº 14 de LMP2 y perdió muchas posiciones. La victoria fue para el Ferrari 488 GTE Evo nº 51 tras remontar desde la novena posición. El podio lo completaron el Porsche 911 RSR nº 91 y el Ford GT nº 67, pero posteriormente, los Deportivos descalificaron al Porsche por no cumplir la altura mínima. De esta manera, el Ford heredaba el segundo puesto y el Porsche 911 RSR nº 92 el tercero. El martes Toyota confirmó que no apelaría la exclusión de sus dos coches, a pesar de lo cual, Buemi, Alonso y Nakajima continúan liderando la clasificación de pilotos con 65 puntos, los ganadores Menezes, Beche y Laurent son ahora segundos con 63 puntos, mientras que Conway, López y Kobayashi son terceros con 46 puntos. En el apartado de equipos, Toyota con 66 puntos mantiene el liderato y Rebellion Racing es segundo con 63 puntos y Porsche, con 117 puntos se mantiene como líder en la categoría LMGTE, seguido por Ford con 77 puntos y por Ferrari con 71 puntos.





