

Motor

EXPERIENCES

Septiembre 2019



¡ Au revoir Hubert !

EDITORIAL

Parece mentira, pero ha pasado ya algo más de un año desde que en julio de 2018 la Ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera pronunciase la célebre y desafortunada frase "El diesel tiene los días contados", frase que motivó la caída en picado en las ventas de coches diesel. También se cumple un año desde que el 1 de septiembre entrarse en vigor la nueva normativa de medición de emisiones WLTP, que hizo que el mes de agosto experimentase un crecimiento en las matriculaciones del 48,7%, a pesar de lo cual, el año sólo pudo cerrarse con un crecimiento acumulado del 14,6%. Desde entonces, el sector no ha levantado cabeza y el pasado agosto, como era de esperar, se cerró con un decrecimiento del 30,8% y salvo el mes de abril, el resto de los meses se han cerrado en negativo, llevando acumulado el año un descenso en las matriculaciones del 9,2%. Así las cosas, está claro que las perspectivas no son nada halagüeñas. Por si esto fuese poco, el actual gobierno en funciones, el mismo que a finales del año pasado anunciaba su intención de prohibir por ley a partir del año 2040 la prohibición de matriculación y venta en España de turismos y vehículos comerciales ligeros con emisiones "directas" de dióxido de carbono a partir de 2040 (medida que recientemente ha sido tachada por la Comisaria europea de Industria y Mercado Interior, Elzbieta Bienkowska como no compatible con la legislación comunitaria), se ha visto obligado a suprimir la palabra "prohibir" y aludir a las medidas para que los vehículos sean 'cero emisiones'. Además, mantiene la propuesta de incluir en sus Presupuestos Generales del Estado una subida en los impuestos al diesel con el fin de recaudar más dinero con el que poder hacer frente al importante incremento del gasto público que tiene comprometido. Estamos hablando de una medida que afectaría a unos 14,3 millones de usuarios, entre ellos, los transportistas, lo que acarrearía un incremento en sus costes, que obviamente, se vería repercutido en el precio de sus tarifas. Por si esto fuese poco, José Luis Ábalos, Ministro en funciones de Fomento ha planteado

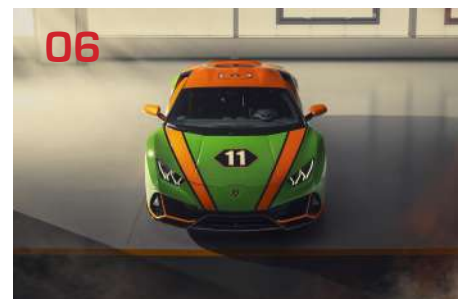
establecer un pago "simbólico" por el uso de las autovías no concesionadas con el fin de costear su mantenimiento, alegando que las autovías son las únicas infraestructuras de transporte que no están sometidas a un pago por uso. De llevarse a cabo esta medida, según una encuesta llevada a cabo por el RACE, casi un 80% de los conductores piensan que aumentaría la siniestralidad, debido a que los conductores evitarán las vías más seguras, con lo que el tráfico se derivaría a carreteras secundarias, con déficit de mantenimiento y conservación, quedando los conductores más expuestos a la posibilidad de sufrir un accidente. Y es que tal y como dice Antonio Lucas, director de Seguridad Vial del RACE, "Los conductores aportamos mucho más a las arcas del Estado por tener un vehículo (coche, moto, furgoneta, camión...) de lo que recibimos en materia de conservación y mantenimiento de infraestructuras". Por si esto no fuese suficiente, las fábricas de vehículos en España encadenan ya ocho meses consecutivos reduciendo su producción. En el mes de junio, se produjeron 261.453 vehículos, un 6% menos que en el mismo mes de año anterior. En el primer semestre, por lo tanto, el descenso acumulado ya supera el 5,6% con un total de 1.537.773 unidades. Pero tranquilos, que aquí no pasa nada, sólo son coches que usamos todos a diario y puestos de trabajo, a quien le importa.



CONTENIDO

PRODUCTO

- 05** Bugatti Centodieci; un reconocimiento más que merecido
- 06** El Lamborghini Aventador y el Huracán estrenan versiones limitadas
- 07** El Porsche 911 GT3 cumple 20 años
- 08** Audi RS 6 Avant; el familiar más deportivo
- 09** Segunda generación del Mercedes GLE Coupé
- 10** Audi e-tron 50 quattro; la variante económica del e-tron
- 11** El Porsche Cayenne más potente, un híbrido enchufable
- 12** Volkswagen T-Roc Cabrio descapotable con genética de SUV
- 13** Audi A1 citycarver; el ubanita aventurero



TECNOLOGÍA

- 14** Goodyear Eagle F1 SuperSport, el regreso al segmento de Ultra Ultra Altas



LIFESTYLE

15 Peugeot Design Lab diseña las futuras cabinas de los barcos de pasajeros Bourbon

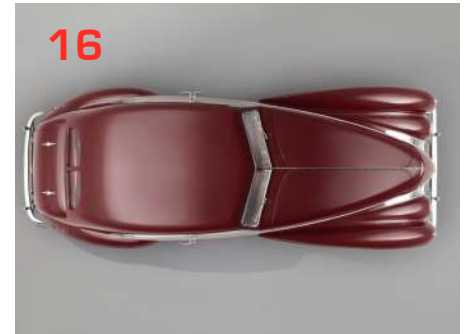
15 Audi e-tron Scooter; el complemento para el Audi e-tron



CLÁSICOS

16 El Bentley Corniche 1939 por fin a buen recaudo

17 El MINI cumple 60 años en plena forma



EL PERSONAJE

18 El personaje: Antonie Hubert



COMPETICIÓN

19 F1 GP de Hungría; el maestro da una lección al aprendiz

20 F1 GP de Bélgica; amarga primera victoria de Leclerc

21 W series; la primera promoción se gradúa con nota

22 WEC 4 Horas de Silverstone; la vida sigue igual

23 WRC Rally Finlandia; Tanak pone la directa

24 WRC Rally de Alemania; triplete de Toyota

25 Opel Corsa-e, el primer coche de rallies eléctrico





Bugatti Centodieci; un reconocimiento más que merecido

Para celebrar el 110º aniversario de Ettore Bugatti, Romano Artioli, el entonces propietario de la marca, lanzó al mercado en 1991 el Bugatti EB-110, modelo que supuso el renacer la marca, pues se trataba del primer Bugatti moderno desde 1956. El EB-110 que se fabricó en la planta italiana de Campogalliano, estaba equipado con un motor V12 turbo de 560 CV con el que alcanzaba una velocidad máxima de 336 Km/h y aceleraba de 0-100 Km/h en 3,6 segundos. En 1998, ya de la mano del grupo Volkswagen, Bugatti se trasladó a Molsheim, Francia, donde la marca ha recuperado su exclusividad y prestigio, primero con el Veyron y más recientemente con el Chiron y sus distintas versiones. Ahora, que la marca celebra su 110º aniversario, Bugatti le rinde su homenaje con el lanzamiento del Bugatti Centodieci, (cuyo nombre es 110 en italiano). Tan sólo se fabricarán 10 unidades, las cuales por cierto ya están todas vendidas a pesar de su precio: 8 millones de euros (más impuestos), eso sí, sus afortunados propietarios que por supuesto lo podrán personalizar a su gusto, tendrán que esperar todavía dos años para que se les entreguen. Del Chiron, modelo sobre el que

está basado, el Centodieci hereda su motor W16 de 8.0 litros y cuatro turbos, al que se ha incrementado 100 CV su potencia, que pasa a ser de 1.600 CV. Este incremento de potencia le permite acelerar de 0-100 Km/h en 2,4 segundos, algo más rápido que el Chiron, si bien, su velocidad máxima está limitada electrónicamente a 380 Km/h frente a los 420 Km/h del Chiron, no obstante, gracias a que es 20 Kg más ligero, su relación peso potencia es de 1,13 Kg/CV. Estéticamente, el Bugatti Centodieci es una reinterpretación moderna del Bugatti EB-110, del que conserva las tomas de aire laterales en forma de cinco agujeros, su morro bajo o la diminuta calandra en forma de herradura, pero también aporta novedades como sus finos faros LED. En su parte trasera, al igual que ocurría en el EB-110, el Centodieci cuenta con un gran alerón y su motor es visible a través de una cubierta transparente, aunque también cuenta con novedades como su gran difusor con dos salidas de escape dobles de orientación vertical y sus luces LED que ocupan todo el ancho.



El Lamborghini Aventador y el Huracán estrenan versiones limitadas

Con motivo de la Monterey Car Week (California), Lamborghini ha presentado dos nuevas versiones limitadas: el Aventador SVJ 63 Roadster y el Huracán EVO GT Celebration. El primero de ellos, el Aventador SVJ 63 Roadster, es la versión cabrio del SVJ 63 coupé, fruto de la colaboración entre el Centro Stile de Lamborghini y el departamento de personalización de Ad Personam. Tan sólo se fabricarán 63 unidades en referencia al año de fundación de la marca (1963), las cuales, como no, ya están todas vendidas. Exteriormente, el techo, la cubierta del motor el marco del parabrisas o los retrovisores están acabadas en fibra de carbono mate o brillante y sus llantas de Leirion tienen un nuevo acabado de titanio mate y, como no, incluye una placa especial numerada, además del número 63. Su interior está disponible en Alcantara, en tres esquemas de color, combinado con elementos en fibra de carbono, así como en CarbonSkin, material patentado por Lamborghini y en el respaldo de los asientos de fibra de carbono aparece el logotipo “63”. Lo que no ha variado es su motor V12 de 770 CV y 720 Nm, con el que acelera de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos, y alcanza una velocidad máxima de 350 km/h. Por su parte, el Huracán EVO GT Celebration es un homenaje a las victorias logradas por el Huracán GT3 EVO en las dos últimas ediciones consecutivas de las 24 Horas de Daytona y las 12

Horas de Sebring, también conocidas como las “36 Horas de Florida” de ahí que el número de unidades de esta edición limitada que sólo estará disponible en EE.UU., sea precisamente de 36. Su decoración se asemeja a la empleada por el equipo GRT Grasser Racing Team que junto con Paul Miller Racing lograron las victorias: verde y naranja. Su aspecto “racing” viene reforzado por sus llantas de 20” monotuerca a juego con las pinzas de freno, así como por el dorsal 11 en las puertas y capó, mientras que en pilar B figura una placa de fibra de carbono con la inscripción “1 of 36”. Opcionalmente además, se puede solicitar con logo de Lamborghini Squadra Corse acompañado de las banderas de EE.UU y de Italia en el techo, así como con las coronas de laureles en la parte trasera izquierda. Su interior está tapizado en Alcantara con costuras en contraste en el mismo tono de la pintura exterior y entre los asientos encontramos la placa de carbono también con el escudo de Lamborghini Squadra Corse, las banderas de Italia y Estados Unidos, junto con el nombre de las cuatro carreras ganadas. Por último, está equipado con el mismo motor V10 atmosférico 5.2 con 640 CV de potencia y 600 Nm de par motor que la versión de competición.



El Porsche 911 GT3 cumple 20 años

Destinado a sustituir al Porsche 911 Carrera RS 2.7., el 911 GT3, un modelo que fue desarrollado por el bicampeón del mundo de rallyes Walter Röhrl, el ingeniero de competición Roland Kussmaul y los especialistas de Porsche Motorsport en Weissach, se presentó en el Salón del Automóvil de Ginebra en marzo 1999. Desde entonces, con cada generación, el 911 GT3 se ha ido haciendo más rápido, más preciso y más dinámico, de forma que a día de hoy, continúa siendo el 911 más popular entre los puristas debido a su motor atmosférico, a su transmisión manual y a su tracción trasera. Por si esto fuese poco, sus versiones de competición han logrado innumerables victorias en las principales pruebas de resistencia en la categoría GT3 como las 24 Horas de Spa, las 24 Horas de Daytona y las 24 Horas de Nürburgring, éxitos que explican el porqué cerca del 80% de 911 GT3 producidos hayan sido para la competición. Cuando fue presentado en 1999, por primera vez el modelo no llevaba la denominación "RS" de Race Sport, sino el nombre GT3 en referencia a la categoría GT en la que las versiones de competición del modelo iban a participar y estaba equipado con un motor bóxer de seis cilindros y 3.6 litros refrigerado por agua, que desarrollaba 360 CV, asociado a un cambio manual de seis velocidades que provenía del Porsche 911 GT2. Además, la altura al suelo del chasis se redujo en aproximadamente 30 mm, los frenos fueron mejorados, las relaciones de cambio, la geometría del eje, las barras estabilizadoras y los muelles se podían adaptar según el tipo

de circuito. Otra señal distintiva de los orígenes del 911 GT3 en competición fue el alerón trasero fijo y opcionalmente, los clientes podían pedir el coche como variante Clubsport, que incluía las barras antivuelco. La primera evolución llegó en 2003, con un aumento de potencia de su motor Boxer hasta los 381 CV, así como con la posibilidad de equiparlo opcionalmente con el sistema de frenos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). En 2007 la tercera generación vio aumentada su potencia hasta los 415 CV y por primera vez, el Porsche 911 GT3 incorporaba la suspensión activa Porsche Active Suspension Management (PASM). En 2009, el motor de seis cilindros pasó a ser un 3.8, con una potencia de 435 CV, además, su carga aerodinámica se incrementó más del doble gracias a un nuevo alerón trasero y los bajos completamente carenados. Con motivo del 50º aniversario de Porsche, en 2013 se presentaba su quinta generación que estrenaba un nuevo motor de 475 CV asociado por primera vez a la transmisión de doble embrague Porsche Doppelkupplung (PDK), un nuevo chasis, una nueva carrocería y un eje trasero direccional activo. La sexta y última generación se presentó en 2017 con un aumento en la cilindrada de su motor, que pasaba a ser un 4.0 de 500 CV y que en referencia a los puristas, además de la caja de cambios PDK, podía ir asociado a una caja de cambios manual de seis marchas y gracias al "Touring Package", su alerón trasero fijo se podía sustituir por un spoiler que se desplegaba automáticamente.



Audi RS 6 Avant; el familiar más deportivo

A finales del año que viene y coincidiendo con el 25 aniversario de la gama RS, llegará al mercado la cuarta generación del Audi RS 6 Avant, el familiar más deportivo de Audi. Esta versión está equipada con un motor 4.0 TFSI de 600 CV y 800 Nm de par máximo, asociado a una caja de cambios tiptronic de ocho velocidades y tracción total permanente quattro con un reparto 40:60 entre el eje delantero y el trasero, que en caso de necesidad puede llegar hasta un 70% delante y un 85% detrás. Así, este familiar de altas prestaciones acelera de 0 a 100 km/h en sólo 3,6 segundos y alcanza una velocidad máxima limitada electrónicamente de 250 km/h, si bien, ésta se puede aumentar hasta los 280 Km/h o a hasta los 305 Km/h si se equipa con el paquete opcional dynamic o con el paquete dynamic plus respectivamente. Además, mediante los seis modos del Audi drive select (comfort, auto, dynamic, efficiency y los modos RS1 y RS2) es posible modificar el modo de conducción. Todo ello con tecnología Mild Hybrid (MHEV) de 48 voltios que puede recuperar hasta 12 kW de potencia en una desaceleración suave y almacenarlos en una batería de iones de litio específica y con el sistema de desconexión de cilindros Audi cylinder on demand (COD). Exteriormente, presenta un diseño muy distinto del A6 Avant, pues con excepción de las puertas delanteras, el techo y el portón trasero, el exterior está lleno de elementos específicos RS. Además, su carrocería se ha ensanchado unos 40 mm y es 20 mm más baja y gracias a la suspensión neumática adaptativa RS de serie (opcionalmente se puede equipar con la suspensión deportiva RS con Dynamic Ride Control o DRC), a partir de los 120 Km/h baja otros 10 mm más o bien sube 20 mm en el caso de circular a baja velocidad. Su frontal es completamente diferente con

respecto a la gama A6, con un nuevo capó con powerdome, faros delanteros del A7 (opcionalmente se puede equipar con faros RS Matrix LED con luz láser), parrilla Singleframe tridimensional con acabado negro brillante. De serie viene equipado con llantas de aleación de 21" en diseño de estrella de 10 radios con neumáticos 275/35, si bien, opcionalmente se pueden sustituir por otras llantas RS de 22" con neumáticos 285/30, mientras que las pinzas de los frenos RS con discos de acero ventilados y perforados (420 mm de diámetro delante y 370 mm detrás) son de color negro, aunque opcionalmente, pueden ser rojos y además, opcionalmente se puede equipar con discos cerámicos (440 mm delante y 370 mm detrás). Por último, su parte trasera cuenta con un paragolpes específico RS, un difusor trasero, elementos de diseño en color negro brillante, salidas de escape RS ovaladas con acabado cromado, que opcionalmente se pueden sustituir por escape deportivos RS en color negro y, por último, un alerón de techo. El aspecto deportivo de su exterior continúa en su interior, con sus asientos deportivos RS de cuero Nappa/Alcantara en color negro perla con el anagrama RS grabado en relieve así como su volante deportivo de cuero perforado, achatado en la parte inferior con nuevas levas de cambio RS de aluminio, cuenta con botones multifunción que permiten al conductor seleccionar directamente los nuevos modos RS1 y RS2 del Audi drive select. Hay disponible dos paquetes RS design (rojo o gris), que aportan color y deportividad adicional al interior. Por último, su maletero tiene una capacidad de entre 565 y 1.680 L y su asiento trasero plegable está dividido en una proporción 40:20:40 y de serie, además, el portón trasero eléctrico en combinación con la llave de confort se puede abrir con un gesto del pie.



Segunda generación del Mercedes GLE Coupé

La actual gama SUV de Mercedes-Benz compuesta por 8 modelos supone ya un tercio de las ventas totales de la marca, por ello, tras la reciente actualización del GLE, le ha tocado ahora el turno a la versión coupé, que llegará a mercado la próxima primavera. Esta nueva generación es 39 mm más larga que la anterior (4.939 mm) y 7 mm más ancha (2.010 mm), pero a pesar de que su batalla ha crecido 20 mm, es 60mm más corta que la del GLE. Su maletero tiene además un volumen de carga de 655 L, que con el respaldo trasero (40:20:40) abatido se incrementa hasta los 1.790 L, 70 más que su antecesor. Para su lanzamiento, estará disponible en dos versiones diésel y una única versión de gasolina como tope de gama y más adelante habrá disponible una versión híbrida enchufable. Los motores diésel son de seis cilindros en línea y estarán disponibles en las versiones GLE Coupé 350 d 4MATIC de 272 CV y 600 Nm de par y, el GLE Coupé 400 d 4MATIC de 330 CV y 700 Nm de par, ambas con cambio automático 9G TRONIC con una caja de transferencia que incluye un embrague de discos con regulación electrónica "Torque on Demand", es decir, que regula el par entre los dos ejes según las necesidades. De serie está equipado con una versión más deportiva y más rígida del tren de rodaje mecánico que, opcionalmente se puede sustituir por la suspensión neumática AIRMATIC, a la que se le puede añadir el tren de rodaje E-ACTIVE BODY CONTROL. Por su parte, la versión de gasolina, el AMG GLE 53 4MATIC+ Coupé, está equipada con un motor 3.0 litros de seis cilindros en línea de

435 CV y 520 Nm, sobrealimentado por un turbocompresor y por un compresor eléctrico con función EQ-Boost, que aporta 22 CV durante un periodo breve de tiempo, mientras que el cambio es automático de 9 marchas AMG SPEEDSHIFT TCT 9G, mientras que el AMG DYNAMIC SELECT permite seleccionar los programas "Sport", "Sport +", "Confort", "Trail" y "Arena", programas que además varían la altura del coche, Su tren de rodaje cuenta con suspensión neumática AMG RIDE CONTROL+ con función electromecánica de reducción del balanceo AMG ACTIVE RIDE CONTROL. su sistema de frenos de alto rendimiento esta formado por discos de freno integrales de 400 mm autoventilados y perforados, y discos de freno integrales y autoventilados de 345 mm detrás. Esta nueva generación, además de haber mejorado su aerodinámica, lo que ha permitido reducir un 9% la resistencia al aire, estéticamente se caracteriza por su parrilla de efecto diamante con una lama horizontal individual al estilo de los coupés de la marca, faros full LED, un parabrisas más inclinado, llantas de 19" a 22", protector de los bajos con acabado cromado de alto brillo en el faldón delantero y en la parte trasera, debajo del 'musculoso' pilar C, se integran los pilotos divididos por el portón, mientras que el prominente spoiler de la tapa del maletero le aporta un toque de deportividad. Por su parte, el interior incorpora la instrumentación digital y el sistema multimedia MBUX con dos pantallas de 12,3" y asientos deportivos de serie con tapizado en ARTICO.

Audi e-tron 50 quattro; la variante económica del e-tron

Tras el lanzamiento del Audi e-tron 55 quattro, su primer SUV 100% eléctrico, Audi lanza ahora al mercado su variante de acceso a la gama e-tron, el Audi e-tron 50 quattro, que estará disponible a partir del cuarto trimestre de 2019. Esta nueva variante está también equipada con dos motores eléctricos, uno en el eje delantero y otro en el trasero, si bien, tanto su potencia como su par motor son menores que las del Audi e-tron 55 quattro: 313 CV en lugar de los 408 CV y 540 Nm en lugar de los 664 Nm. Pese a ello, el Audi e-tron 50 quattro acelera de 0-100 Km/h en 7 segundos y su velocidad máxima limitada electrónicamente es de 190 km/h. Para alcanzar la máxima eficiencia, en la mayoría de las situaciones únicamente se activa el motor trasero, de tal manera que el delantero sólo entra en funcionamiento en caso de necesidad. Su batería también es de menor capacidad, pasando de 95 kWh a 71 kWh, con lo que su autonomía es 300 Km en el ciclo WLTP, es decir, unos 100 Km menor. La recarga de su batería se puede realizar en

estaciones de carga rápida con una potencia de hasta 120 kW en un tiempo de 30 minutos o bien, con corriente alterna (AC) con una potencia de 11 kW, en cuyo caso, la recarga duraría unas siete horas. Poco después de su lanzamiento al mercado, Audi ofrecerá como opción un segundo cargador a bordo, que permitirá utilizar la red disponible de estaciones de carga con una potencia de hasta 22 kW. Al igual que la versión más potente, el Audi e-tron 50 quattro también puede recuperar energía a través de sus dos motores eléctricos (aunque lo hace preferiblemente con el motor trasero) durante más del 90% de todas las situaciones de deceleración. Esto significa que prácticamente en todas las frenadas se recupera energía, que se devuelve a la batería. El asistente de eficiencia, que forma parte del equipamiento de serie, también ayuda al conductor a adoptar un estilo de conducción que favorece el ahorro de energía mediante la recuperación automática y la información predictiva que se presenta en el Audi virtual cockpit.





El Porsche Cayenne más potente, un híbrido enchufable

Al igual que con el Porsche Panamera, el Cayenne estrena la variante híbrida enchufable como tope de gama con las versiones Cayenne Turbo S E-Hybrid y el Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé. Estas dos versiones están equipadas con un motor V8 de cuatro litros de 550 CV y con un motor eléctrico de 136 CV situado entre el motor V8 de gasolina y la transmisión Tiptronic S de ocho velocidades, con lo que la potencia total es de 680 CV con un Par motor de 900 Nm. Estos dos motores están interconectados a través de un embrague situado dentro del módulo híbrido denominado Actuador de Embrague Eléctrico (ECA). Ambos modelos aceleran de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos y alcanzan una velocidad máxima de 295 km/h, además, los dos tiene una autonomía en modo eléctrico de hasta 40 Km con una velocidad máxima de 135 km/h. Su batería de iones de litio de 14,1 kWh instalada debajo del piso del maletero se puede recargar al 100% en 2,4 horas con el cargador AC de 7,2 kW que lleva de serie el coche, cuando se utiliza una conexión de 400 voltios y 16 amperios. En el caso de utilizar un enchufe doméstico convencional de 230 voltios y 10 amperios, la carga completa se realiza en seis horas, una carga que se puede programar mediante el Porsche Communication Management (PCM) o con la app Porsche Connect (para smartphones y Apple® Watch). Ambos modelos viene con un amplio equipamiento de serie, en el que destacan el sistema eléctrico de estabilización del balanceo Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), el diferencial autoblocante trasero Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), el sistema de frenos

de alto rendimiento Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), las llantas de aleación ligera de 21" en diseño Aero y con extensiones de los pasos de rueda en el color de la carrocería, la dirección Power Steering Plus y el Sport Chrono Package. En materia de ayudas a la conducción, al igual que todos los Cayenne, cuentan con faros LED, un sistema de control de crucero con función de limitador de velocidad, protección de peatones con cámara y Park Assist delante y detrás, que incluye la cámara de visión trasera para la versión Coupé. Opcionalmente, se pueden equipar con faros mátrix LED, un head-up display, visión nocturna con cámara de imagen térmica y el copiloto digital Porsche InnoDrive, que engloba el control de crucero adaptativo, el asistente de mantenimiento de carril, el reconocimiento de señales, el guiado activo por el carril, el asistente para cruces y la frenada de emergencia. En cuanto a su conectividad, conservan el equipamiento estándar de la gama Cayenne que permite la navegación online con información de tráfico en tiempo real, el control por voz inteligente y una amplia variedad de servicios Porsche Connect, entre ellos, la búsqueda de estaciones públicas de recarga y para el año que viene incluirá el Apple CarPlay® sin cables, los nuevos puertos de conexión USB-C y una bandeja para depositar el teléfono móvil con la función de carga por inducción y como todos los híbridos de Porsche cuenta con un sistema de climatización auxiliar de serie, que se puede controlar de forma remota a través del PCM y de la app Porsche Connect.



Volkswagen T-Roc Cabrio descapotable con genética de SUV

Dentro de la ofensiva SUV de Volkswagen, que para el año que viene contará con 20 modelos en todo el mundo, la primavera que viene llegará al mercado un nuevo modelo dentro del segmento de los SUV compactos, el de mayor crecimiento, el T-Roc cabrio. Modelo que se fabricará en la planta de Volkswagen de Osnabrück, donde también se fabricó las versiones cabrio del Beetle y del Golf. Su longitud es de 4.268 mm, su altura es de 1.522 mm, mide 1.811mm de ancho, tiene una distancia entre ejes de 2630 mm y su maletero tiene una capacidad de 284 litros. Su capota de tela clásica, está compuesta por varillas, un forro interior, un acolchado tapizado que abarca toda la superficie y la tela exterior y se abre de manera automática en 9 segundos, incluso circulando a velocidades de hasta 30 km/h. Para proteger a sus ocupantes, cuenta con una protección antivuelco situada detrás de los asientos traseros, capaz de desplegarse en tan sólo décimas de segundo al sobrepasar cierta aceleración transversal o al producirse una inclinación del vehículo en la zona de los apoyacabezas traseros. Además, el T-Roc cabrio cuenta con un marco del parabrisas reforzado y numerosas modificaciones estructurales, como en los bajos, así como en los paneles laterales, travesaños y puertas. El T-Roc cabrio estará disponible en dos niveles de

equipamiento: "Style", orientada al diseño, y la deportiva "R-Line", además, en ambos acabados, se pueden sustituir las llantas de 17" por otras de 19". Ambas versiones cuentan de serie con el sistema de vigilancia "Front Assist" con función de frenada de emergencia en ciudad, el sistema de detección de peatones, el freno anti colisiones múltiples y el sistema de aviso de salida del carril "Lane Assist". Este SUV de tracción delantera estará disponible en dos motores turbo de gasolina, un 1.0 de tres cilindros de 115 CV y un 1.5 de cuatro cilindros de 150 CV. Los dos motores vienen de serie con un cambio manual de seis velocidades y, opcionalmente, la versión más potente se puede equipar con cambio de doble embrague de siete velocidades. En materia de conectividad, opcionalmente se puede equipar con los sistemas de infoentretenimiento de última generación (MIB3), que le permite estar conectado permanentemente. Este nuevo sistema cuenta con una unidad de control del módulo de llamada de emergencia y una unidad de comunicación que integra eSIM. La información se muestra en la pantalla del sistema de infoentretenimiento de hasta 8,0" y opcionalmente se puede equipar con un cuadro de instrumentos totalmente digital (Digital Cockpit) con una pantalla de 11,7".



Audi A1 citycarver; el urbanita aventurero

Tomando como base al A1 Sportback, Audi lanza al mercado la variante más aventurera de este modelo urbanita por excelencia, que viene a situarse por del Q2. Para ello, han incrementado 4 cm su altura al suelo, gracias a su nueva suspensión que aporta 35 mm de altura extra y a un mayor tamaño de sus llantas, que en su versión de acceso son de 16". Estéticamente se diferencia del A1 Sportback por su aspecto crossover tiene gracias a su amplia parrilla octogonal Audi Singleframe color negro mate, que nos recuerdan a los modelos de la gama Q, sus nuevo paragolpes, sus protecciones inferiores de color acero inoxidable, dos entradas de aire bajo el capó, así como por su pasos de rueda y a sus estribos en las puertas a contraste. Además, está disponible en nueve colores y el techo, opcionalmente puede ir en color negro Mythos metalizado o en gris Manhattan metalizado. Opcionalmente se puede equipar con el paquete Dynamic, que Incluye discos de freno con pinzas deportivas en color rojo, suspensión con amortiguadores ajustables y el Audi drive select con cuatro modos: auto, dynamic, efficiency e individual. Su interior, disponible en los acabados básico, advanced, design selection y S line no aporta novedades con respecto al Audi A1 Sportback, cuenta con un sistema de

infoentretenimiento con pantalla táctil de 10,1" que también funciona mediante por control por voz y mapas de navegación de HERE con información del tráfico. Opcionalmente, la instrumentación puede ser digital y se puede equipar con el Audi virtual cockpit y el MMI Navegación plus, que incluye navegación con Google Earth, información de estacionamiento, conexión Wi-Fi para dispositivos móviles y el Audi phone box. Por último, y al igual que el A1 Sportback, su maletero tiene una capacidad de 335 litros. De serie viene equipado faros completos LED con intermitentes dinámicos y en materia de seguridad, con el control de crucero adaptativo, el park assist, el sistema Audi pre sense front (con detección de peatones y ciclistas), y la alerta de mantenimiento de carril (lane departure warning). Con motivo de su lanzamiento, Audi sacará al mercado la versión edition one, una edición especial que se caracteriza por su carrocería en color en gris Arrow o naranja Pulse, sus llantas de 18", sus faros y grupos ópticos traseros oscurecidos, así como por las carcasas de los retrovisores con colores de contraste, mientras que su interior está basado en la versión S line, con inserciones de contraste en naranja o plata.

Goodyear Eagle F1SuperSport, el regreso al segmento de Ultra Ultra Altas Prestaciones

Tras su anuncio del regreso a la competición, Goodyear regresa ahora al segmento de los neumáticos de Ultra Altas Prestaciones con la presentación de su nueva gama Eagle F1 SuperSport compuesta por tres neumáticos: SuperSport, SuperSport R y SuperSport RS. El primero de ellos, el SuperSport, la versión de acceso a esta gama mejora las distancias de frenado y también el rendimiento dinámico respecto al Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 en un 3% en suelo seco, un 5% en mojado, y mejora también el tiempo por vuelta en circuito en 1,9 segundos. También es más deportivo que el Eagle F1 Asymmetric 5 gracias a las tecnologías Dual Plus, Power Shoulder y HighForce Construction empleadas en su fabricación. Está disponible en 25 medidas en llantas de 18" a 21", y en anchos de banda que van desde 205 a 305 mm a su vez con una relación de perfiles de 30 a 45. Por su parte, el SuperSport R, representa un puente entre la tecnología y el rendimiento gracias a las tecnologías Advanced Control Compoud, Bridge Assist e

Impulse Plus Construction empleadas en su fabricación. Este neumático incrementa aún más los niveles de agarre y precisión de la dirección tanto dentro como fuera de la pista gracias al uso de un compuesto de alta fricción que proporciona un nivel excepcional de agarre en seco, así como una estabilidad en curvas excelente. Estará disponible en 10 medidas diferentes que abarcan llantas de 18" a 21", anchos de rueda que van desde 205 a 325 mm. y perfiles de 25 a 40. Por último, el SuperSport RS, disponible para llantas de 20" y 21", es una versión homologada para carretera muy exclusiva, aunque orientada principalmente para el uso en circuito. El compuesto de caucho de la banda de rodadura está hecho con una mezcla de compuesto derivada de la competición (RacePro Compoud). En suelo seco, el agarre es sensacional y el rendimiento alcanza su nivel más alto. Este neumático se beneficia además de las tecnologías Bridge Assist y Powerline Cover, desarrolladas también para condiciones extremas.



Peugeot Design Lab diseña las futuras cabinas de los barcos de pasajeros Bourbon



Bourbon Mobility, líder en transporte marítimo de personal offshore, se ha asociado con Peugeot Design Lab para el diseño de sus tres categorías de cabinas ("BusinessClass", "Premium" y "Eco") Así, el primer prototipo de un buque para largas distancias "Crewliner" (36 metros de eslora) con una cabina "BusinessClass" para 46 pasajeros se entregará a principios de 2020 y las futuras cabinas se irán implantando progresivamente en los barcos ya operativos a partir de mediados de 2020. Gracias a las aportaciones de Peugeot Design Lab, la seguridad se ha reforzado en la cabina de estos

barcos, debido a que los asientos incorporan empuñaduras que hacen más fáciles los desplazamientos en situaciones de escora y cabeceo. Así mismo, los amplios pasillos de la cabina favorecen una circulación fluida, las indicaciones de seguridad pueden verse en dos pantallas grandes y, por último, los chalecos salvavidas son fáciles de ver y están situados en lugares accesibles. Su nivel de confort es similar al de una "Clase Business" gracias a sus asientos, que además de contar con una amortiguación que reduce las vibraciones, incorporan sujeciones laterales, reposacabezas envolventes y un reposapiernas. Así mismo, sus respaldos, además de poder inclinarse ampliamente, cuentan con un soporte para tabletas digitales y una toma USB para poder disfrutar al máximo del Wi-Fi y de los numerosos servicios de de entretenimiento disponibles, se ha aumentado la luminosidad gracias a unos ojos de buey de gran tamaño y a unos puntos de iluminación en el techo de la cabina. Además, se han implantado compartimentos de almacenamiento cerrados. Por último, la identidad visual de la cabina se refuerza gracias a la combinación de madera clara y acogedora con metal satinado, mientras que los tonos azul celeste y azul marino son un guiño a los paisajes de alta mar.

Audi e-tron Scooter; el complemento para el Audi e-tron

Audi lo tiene claro: el futuro de la movilidad pasa por la electrificación. Primero sacó al mercado el Audi-e-tron, su primer moldeo 100% eléctrico y ahora, se mete de lleno en la movilidad urbana con un nuevo modelo 100% eléctrico, pero no se trata de un coche sino de una propuesta para el segmento de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP): el patinete eléctrico Audi e-tron Scooter que llegará al mercado a finales del año que viene por unos 2.000€. El Audi e-tron Scooter tiene un peso de 12 Kg, alcanza una velocidad máxima de 20 Km/h y tiene una autonomía de 20 km gracias a una batería ubicada en el manillar que, además de proporcionar estabilidad, cuenta con una pantalla que muestra la carga



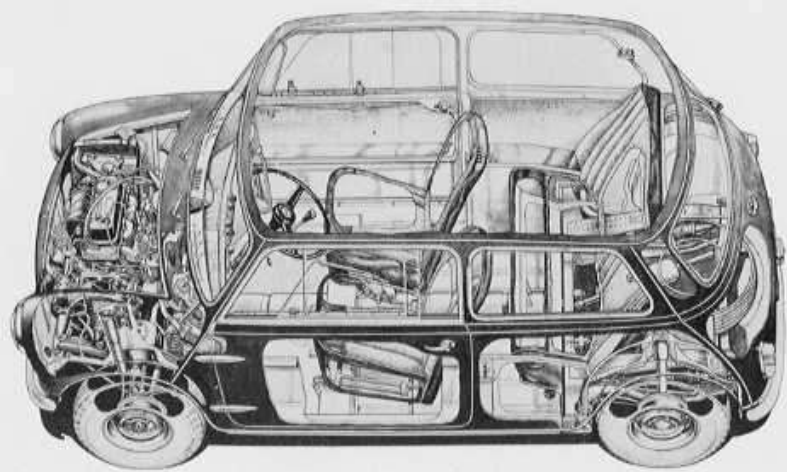
restante y un mando para acelerar y frenar. Está equipado con luces LED (diurna, de marcha, trasera y de freno), freno hidráulico de pie y con una interface Bluetooth que permite realizar ajustes individuales y proporciona protección adicional contra el robo. Además de plegarse, lo que facilita su transporte en el maletero del coche (el Audi e-tron Scooter puede ser un extra más del Audi e-tron, que además se puede recargar en el maletero mediante un enchufe) o manejarlo como un trolley con ruedas. El Audi e-tron Scooter destaca sobre todo por su manejo, pues para empezar, tiene 4 ruedas lo que le aporta una mayor estabilidad, e controla controlan cambiando el peso mediante el movimiento del cuerpo y de los pies, como si fuera un monopatín y su manillar se sujeta



El Bentley Corniche 1939 por fin a buen recaudo

Si con motivo de su centenario el mes pasado Bentley dio a conocer el EXP 100 GT, un concept car con el que la marca interpreta como serán sus coches en el 2035, ahora, Bentley retrocede en el tiempo para rescatar parte de su historia con la restauración del Bentley Corniche 1939. Este modelo, del que sólo se fabricó una unidad a petición del piloto griego André Embiricos, supuso un punto de inflexión en la marca, pues introdujo el concepto "Streamlining" con formas más aerodinámicas para lograr una mayor velocidad y mejorar el rendimiento del Bentley MkV, un diseño, que rompía con el diseño tradicional de la marca de los años '20 y '30 y que ha influido hasta el actual Continental GT. Su diseño fue obra de Georges Paulin, y su fabricación tuvo lugar en la empresa carrocería francesa Carrosserie Vanvooren sobre un chasis ligero hecho de una lámina de acero más fina de lo normal, con una versión mejorada del motor y de la caja de cambios del MkV. Terminada su fabricación en mayo de 1939, el coche fue llevado al circuito de Brooklands para probarlo, donde alcanzó una velocidad máxima de 160 km/h. Al mes siguiente fue a Francia para realizar una prueba en carretera, pero sufrió un accidente contra un autobús, por lo que tuvo que volver a Vanvooren para someterse a una reparación y a unas cuantas mejoras de su carrocería. Terminada su reparación, el 8 de agosto, cuando se dirigía al almacén de Bentley en Chateauroux, un coche se cruzó por delante del Corniche y acabó estrellándose contra un árbol y volcó, sufriendo importantes daños. Para repararlo, el chasis se envió a Crewe (Inglaterra), mientras que la carrocería se quedó en Francia.

Una vez reparada, se envió a Dieppe para su transporte hasta la sede de Bentley, pero un error administrativo del muelle hizo que se quedase en un almacén a la espera de su envío, con la mala suerte de que un bombardeo en Dieppe durante la II Guerra Mundial acabó destruyéndola. Su restauración comenzó en 2001, de la mano de la WO Bentley Memorial Foundation y la Sir Henry Royce Memorial Foundation, pero por falta de fondos se paró en 2008. Aunque Bentley Motors aportó los fondos necesarios, el proyecto continuó aunque a pasos lentos hasta que en 2018, Adrian Hallmark, Presidente y Director Ejecutivo de la marca decidió que el Bentley Corniche 1939 debía estar listo para el centenario de Bentley y el coche pasó a estar bajo su supervisión. La restauración recayó en manos de la división Mulliner, encargada de realizar los modelos personalizados de la marca. Para devolverlo a la vida, utilizaron exclusivamente los dibujos técnicos originales facilitados por la familia de Georges Paulin y combinaron piezas mecánicas originales del Corniche y del MkV con una carrocería completamente renovada que imita la original hasta en el último detalle, como el color Imperial Marron y el detalle lateral en Heather Grey de su carrocería, los paneles de manera artesanal o, el cuero Connolly Vaumol, el tejido West of England y la moqueta que proviene de un rollo original de la época. El Corniche se presentará por primera vez en el Salon Privé en el Palacio de Blenheim en septiembre. A partir de ese momento (si alguna otra fatalidad no lo impide), se unirá al club de honor de los clásicos de Bentley.



El MINI cumple 60 años en plena forma

Para hacer frente a los recortes en el suministro de petróleo debidos a la crisis de Suez de 1956, BMC (British Motor Corporation) buscó la solución en un modelo de dimensiones reducidas pero amplio en su interior, todo ello combinado con un motor de bajo consumo y con un precio muy asequible. El reto se le encargó al ingeniero Alec Issigonis, quien optó por montar transversalmente el motor cuatro cilindros en la parte delantera, tracción delantera y colocó la caja de cambios debajo del motor. Finalmente, el 26 de agosto de 1959, su proyecto era presentado al público y lo hacía además por partida doble: el Morris Mini-Minor y el Austin Seven, dos modelos cuyos 3,05 metros de longitud, eran suficientes para acoger en su interior a cuatro pasajeros y tener además un maletero de 195 L y cuyo precio era de 496 libras. Los dos modelos, que compartían un motor de cuatro cilindros montado transversalmente en la parte delantera de 34 CV, únicamente se diferenciaban por la parrilla, las llantas y el color de la carrocería. El concepto fue tan bien acogido y tan novedoso que al año siguiente BMC incorporó el Mini Van, una versión furgoneta con los paneles laterales cerrados y el Mini Estate con ventanas de cristal redondas y dos puertas traseras, versiones que al igual que las berlinas, también se comercializaron en dos versiones, el Morris Mini-Traveller y el Austin Seven Countryman, versiones que tenían los mismos datos técnicos. En septiembre de 1961 de la mano de John Cooper, amigo íntimo de Alec Issigonis, salió al mercado la variante que sin

duda más ha contribuido a agrandar la leyenda del Mini: el Mini Cooper. El ingeniero y fabricante de coches deportivos que ya se había fijado en el potencial deportivo del Mini, recibió el visto bueno de los altos directivos de BMC para desarrollar una pequeña serie de 1.000 unidades del Mini Cooper equipado con un motor modificado de 1,0 litros y con una potencia máxima de 55 CV. El modelo fue tan bien acogido que se le acabó ampliando la cilindrada hasta los 1.071 cm³, y su potencia hasta los 70 CV con la variante Mini Cooper S, variante que ganó el Rally de Montecarlo de 1964, 65 y 67, sin contar el histórico triplete logrado en 1966, resultado que no gustó mucho los organizadores, que encontraron la excusa de que los deflectores de los faros principales del Mini no cumplían plenamente las normas de homologación para descalificarlos. La producción del Mini clásico cesó definitivamente en el año 2000. Hasta ese año, habían salido de las plantas de producción más de 5,3 millones de unidades del automóvil compacto de mayor éxito del mundo en sus numerosas versiones. Aunque este no fue el final del Mini y es que tras una pausa de no más de un año, en 2001 se abrió un nuevo capítulo en la historia de esta marca británica de la mano de BMW, que adquirió Rover Group a principios de 1994. En el Salón del Automóvil de Frankfurt de 1997 presentaba una versión Concept que anticipaba la nueva interpretación de este extraordinario coche pequeño británico, cuyas primeras versiones a la venta fueron el MINI Cooper de 115 CV y MINI One de 90 CV.

El personaje: Anthoine Hubert

Finalizados los entrenamientos de la F2 en Bélgica en los que acabó 13º, Anthoine Hubert no perdía el ánimo y escribía un tweet en el que se lamentaba de la bandera roja que le impidió mejorar sus tiempos y en el que se daba ánimos de cara a la carrera. Desgraciadamente, el piloto francés de 22 años moría al día siguiente como consecuencia de las heridas sufridas en un desafortunado accidente en la segunda vuelta tras golpearse contra las protecciones en el Radillon y ser posteriormente embestido por el coche de Correa que venía justo por detrás. Nacido en Lyon en 1996, Hubert se aficionó al karting desde muy pequeño, cuando a los 3 años le regalaron por Navidad su primer kart y a lo 8 años, al igual que otros muchos niños, comenzó a competir, concretamente en un campeonato regional. Su primer gran título lo logró al año siguiente, ganando la Copa MiniKart de Francia. Tras pasar por el karting, en 2013 se pasó a los monoplazas, concretamente al Campeonato francés de F4, donde

tras ganar 11 carreras, se proclamó campeón. Tras competir en la Formula Renault, en 2017 dio el salto a la GP3 de la mano del equipo ART Grand Prix y en su primera temporada, pese a no lograr ninguna victoria, terminó 4º en la clasificación con 4 podios. 2018 sería su gran año: dos victorias (Paul Ricard y Silverstone), cuatro segundos puestos y cinco terceros, resultados con lo que se proclamó campeón con 16 puntos de ventaja sobre Nikita Mazepin, segundo clasificado, en una temporada en la que coincidió con Giuliano Alesi y Juan Manuel Correa, pilotos que, casualidades del destino, estuvieron envueltos en el fatídico accidente de Spa. Este año, Hubert daba el salto a la F2, antesala de la F1 de la mano del equipo BWT Arden y además pasaba a formar parte de la Renault Sport Academy. Hasta Spa, había logrado ganar en Mónaco y en Le Castellet y llegaba a Bélgica en 8ª posición con 77 puntos. Desgraciadamente, la trayectoria de esta joven promesa se truncaba para siempre. D.E.P





F1 GP de Hungría; el maestro da una lección al aprendiz

En Hungría, Mercedes dio a Red Bull una lección magistral con una estrategia que a priori parecía equivocada, pero que acabó permitiendo lograr la octava victoria de la temporada a Hamilton. Una carrera en la que una vez más Carlos Sainz brilló con luz propia con un quinto puesto y en la que pese al podio de Vettel y al cuarto puesto de Leclerc, a los Ferrari no se les vio en todo el fin de semana. El hombre del momento, Verstappen seguía en racha y tras su victoria en Alemania lograba su primera pole (la primera de Honda desde Australia 2008) por sólo 0,018 segundos sobre Bottas, mientras que Hamilton se tenía que conformar con el tercer puesto. Unos entrenamientos en los que una vez más, los McLaren estuvieron en la Q3 con Norris 7º y Sainz 8º y en el que Russell sorprendió marcando el 16º tiempo, aunque gracias a la sanción a Giovinazzi, saldría 15º. Al contrario que en Alemania, Verstappen no falló en la salida y mantuvo la primera posición, mientras que la lucha entre los dos Mercedes con pasadas de frenada y toque incluido, acabó con Hamilton 2º Leclerc 3º y el alerón delantero de Bottas dañado por un toque con Leclerc, lo que le obligó a parar en la 5ª vuelta para cambiarlo y poner neumáticos duros, dejando a Vettel cuarto y a Sainz quinto. Red Bull fue el primero en mover pieza y en la 25ª vuelta paraba a Verstappen para montar el compuesto duro, dejando a Hamilton primero con 18 segundos de ventaja. Mercedes tenía las ideas claras, no entró en el juego y dejó a Hamilton en pista hasta la vuelta 31ª para montar también el compuesto duro. Pese a salir con 6 segundos de desventaja, en 3 vueltas el británico ya estaba pegado al Red Bull, con

Vettel tercero sin haber hecho la parada, pero ya a 24 segundos. Aprovechando el doblaje a Ricciardo, Hamilton lanzó su ataque a final de recta en la vuelta 39ª, ataque del que Verstappen se defendió hasta al curva 4, donde el británico acabó saliéndose a la escapatoria, dando un poco de aire a Verstappen. Viendo lo difícil que iba a ser adelantar al Red Bull, en Mercedes decidieron parar una segunda vez a Hamilton en la vuelta 48ª para montar neumáticos intermedios, decisión que incluso el propio Hamilton llegó a cuestionar al ver que salía a 20 segundos de Verstappen. Pronto se vio que en Mercedes había acertado y en 17 vueltas, Hamilton estaba ya de nuevo pegado a Verstappen con cinco vueltas por delante. Una vez más, final de recta fue el lugar elegido por Hamilton para adelantar a Verstappen, quien esta vez ya si neumáticos, no se pudo defender y perdía el liderato a falta de tres vueltas para el final. Por detrás, Vettel que paró el último para montar neumáticos blandos, adelantaba de manera magistral a Leclerc a final de recta y, por segunda vez consecutiva, se subía al podio, relegando a su compañero a la cuarta posición. Quinto era Sainz tras aguantar durante muchas vueltas a Gasly, 7º fue Raikkonen, Bottas también con dos paradas remontaba hasta el 8º puesto, Norris era 9º y Albon 10º. En el mundial, Hamilton suma ya 250 puntos, Bottas 188 puntos es segundo con sólo 7 puntos de ventaja sobre Verstappen, cuarto es Vettel con 156 puntos, Leclerc es quinto con 132 puntos y Sainz es séptimo, con 58 puntos, En la clasificación de constructores, Mercedes con 488 aventaja ya a Ferrari en 200 puntos, Red Bull es tercero con 244 puntos y McLaren es cuarto con 82 puntos.



F1 GP de Bélgica; amarga primera victoria de Leclerc

Dieciséis carreras, es el tiempo que ha tardado Ferrari en lograr una nueva victoria y lo ha hecho de la mano de Leclerc, que lograba su primera victoria en la F1 en un trágico fin de semana en el que el piloto francés de la Formula 2, Antoine Hubert, amigo y compañero de promoción de Leclerc perdía la vida. El piloto monegasco ponía así fin a su mala suerte de Barein y de Austria en una carrera en la que la velocidad punta de los Ferrari y la estrategia de sacrificar a Vettel fue decisiva. Pese a que ya desde el viernes quedó claro la superioridad de Ferrari frente a Mercedes en velocidad, también se pudo ver que los Mercedes tenían mejor ritmo de carrera y, sobre todo, gestionaban mejor sus neumáticos, mientras que McLaren vivió una pesadilla de Gran Premio, con problemas mecánicos en sus coches que les obligaron a abandonar. Por otro lado, en Red Bull había cambio de pilotos Albon subía al primer equipo en sustitución de Gasly, que bajaba a Toro Rosso, el segundo equipo. El sábado, Leclerc volaba sobre Spa y lograba su tercera pole de la temporada, con 748 milésimas de ventaja sobre Vettel, mientras que los Mercedes, liderados por Hamilton, se tenían que conformar con la segunda fila de la parrilla. En la salida, Sainz, con problemas de motor se quedaba el último, mientras que Verstappen, tenía que abandonar al acabar empotrado contra las direcciones con la dirección rota, después de intentar adelantar a Raikkonen por el arcén de La Source (al igual que ya hizo en el 2016 por cierto) tras una mala salida. Su abandono motivo la salida del Safety Car durante 4 vueltas, con Leclerc liderado la carrera, seguido por Vettel, Hamilton, Bottas y un increíble Norris, que había salido 11º, mientras

que Sainz tenía que abandonar. Ya sin el Safety Car en pista, Leclerc se distanciaba de Vettel, mientras que Hamilton mantenía al alemán a su alcance. En Ferrari optaron entonces por parar primero a Vettel (15ª vuelta) y el alemán comenzó a ser el más rápido del grupo de cabeza, hasta el punto de que tras las paradas de Leclerc, Hamilton y Bottas, él era el líder de la carrera. Con seis vueltas más, sus neumáticos comenzaron a desvanecerse y en Ferrari le ordenaron que se dejase pasar por Leclerc y que intentase retener a los Mercedes lo máximo posible y así hizo. En la 26ª vuelta, Leclerc le adelantaba y Hamilton solo hizo hasta la vuelta 32ª, dando a Leclerc unos segundos vitales de cara al final de la carrera, pues Hamilton, ya sin el alemán delante, comenzó a recortar la ventaja de Leclerc hasta dejarla en algo más de un segundo en la última vuelta. Esta vez sí, Leclerc cruzaba primero la meta con menos de un segundo de ventaja sobre Hamilton y Bottas completaba el podio. Vettel, que tuvo que hacer una segunda parada terminaba cuarto y cuando parecía que Norris iba ser 5º, su motor se rompía en la última vuelta y su puesto lo heredaba Albon después de remontar desde la 17ª posición. Pérez fue 6º, Kvyat 7º, Hulkenberg 8º, Gasly 9º y Stroll 10º. En la Clasificación; Hamilton suma 268 puntos, Bottas (ya confirmado para el año que viene) tiene 203 y Verstappen, mantiene la tercera posición con 181 puntos. Vettel es cuarto con 169, Leclerc quinto con 157 puntos y Sainz mantiene la 7ª posición con 58 puntos. En la clasificación de constructores, Mercedes suma 471 puntos, Ferrari es segundo con 326 y Red Bull es tercero con 254 puntos. McLaren pese a no puntuar, se mantiene 4º con 82.



W series; la primera promoción se gradúa con nota

A mediados de octubre del año pasado se dio a conocer una nueva competición, las W Series, con la novedad de que estaba destinada exclusivamente a mujeres. La competición se disputaría con Tatuus T-318, una competición que repartirá 1,5 millones de dólares en premios y cuyo calendario estaría formado por seis carreras que se disputarían como carrera soporte del DTM. Para competir, las más de 100 aspirantes, entre ellas, las españolas Carmen Jordá, Carmen Boix y Marta García, tuvieron que pasar una serie de pruebas para pasar un primer corte de 50 finalistas, de las que tan sólo 28 fueron elegidas para la fase final que tuvo lugar en el circuito de Almería. Finalmente, el 28 de marzo la organización dio a conocer las 18 mujeres que tomaría parte en la primera edición de esta competición, entre las que estaba la española Marta García, así como as 4 reservas. La británica Jamie Chadwick (que acabaría siendo la ganadora del certamen) se convirtió en la primera ganadora de las W Series al imponerse en a prueba inaugural, que se disputo en Hockenheim y en la que la española acabó en quinto lugar. La británica muy regular, no se bajó del podio en ninguna de las cuatro carreras restantes (dos terceros, un segundo puesto y una victoria en Misano). Esta regularidad le permitió llegar a

Brands Hatch liderando el certamen, con 13 puntos de ventaja sobre la holandesa Beitske Visser, única que podía arrebatársela el título. En su casa, Jamie Chadwick logró su tercera pole de la temporada y estuvo liderando gran parte de la prueba hasta que vio que no merecía la pena arriesgarse por la victoria, viendo que su rival era cuarta, por lo que tras una bonita lucha acabó cediendo el liderato en manos de la también británica Alice Powell que acabaría ganando la carrera, una victoria que le sirvió además para adelantarse en la clasificación a la española Marta García y acabar tercera en la clasificación. Finalmente, Jamie Chadwick terminaba cuarta, por detrás de su rival, resultado que le valía para convertirse en la primera ganadora de las W Series, con 10 puntos de ventaja sobre Beitske Visser y llevarse un premio de 500.000\$. La española Marta García, que finalizó octava, terminó la temporada en cuarta posición con 66 puntos diez menos que Alice Powell, y con una victoria, la lograda en el circuito de Norisring (Alemania), la cuarta prueba de la temporada, donde además logró la pole. Las 12 primeras clasificadas tienen asegurada su plaza para la segunda temporada, que comenzará el 16 de septiembre en el circuito de Almería, con la primera etapa de selección de



WEC 4 Horas de Silverstone; la vida sigue igual

La segunda "Súpertemporada" del WEC, la última para los actuales LMP1 comenzó en Silverstone con un nuevo formato de 4 horas en lugar de las hasta ahora 6 horas y lo hacía con el regreso a la competición de Goodyear como proveedor de neumáticos en la categoría LMP2. En lo deportivo eso sí, no hubo cambios con respecto al año pasado y tanto Toyota como Porsche, los actuales campeones se llevaron la victoria. En la categoría LMP1, Toyota, que estrenaba una nueva configuración que probó en los test de pretemporada en el Circuit de Barcelona-Catalunya el pasado mes de julio, dominó el fin de semana y se quitaba la espina que tenía tras la descalificación de sus dos coches el año pasado después de haber logrado el doblete en la carrera, logrando un nuevo doblete tanto el sábado como el domingo. El TS050 HYBRID nº 7 de Conway Kobayashi y José María 'Pechito' López no sólo lograba la pole, sino que al día siguiente también se imponía al otro Toyota en el que Hartley debutaba como sustituto de Alonso junto con los actuales Campeones del Mundo Buemi y Nakajima, eso sí, lo hacía por sólo dos segundos de ventaja. Durante la carrera, ambos Toyota se intercambiaron en varias ocasiones el liderato, que sólo perdieron cuando los Rebellion aprovecharon las pocas oportunidades que tuvieron para liderar la carrera, pero como era de esperar, acabaron sucumbiendo a los Toyota., especialmente cuando tras la reanudación de la carrera después de un periodo de 23 minutos de Safety Car el Rebellion nº3 fue sancionado con un Stop&Go. En el último y

disputado relevo protagonizado por "Pechito" López y Nakajima, el argentino se llevó la victoria, con lo que los pilotos del Toyota nº 7 pasan a liderar la clasificación de pilotos con 26 puntos, frente a los 18 de sus compañeros de equipo y los 15 puntos de los pilotos del Rebellion nº 3, Berthon, Derani y Duval, que terminaron terceros. En la categoría LMP2, la victoria fue para el Oreca nº 42 y el primer LMP2 con neumáticos Goodyear, el Oreca del equipo Jackie Chan nº3 terminó cuarto. En la categoría LMGTE, los Ferrari del e 488GTE Evo del equipo AF Corse en el que debutaba el español Miguel Molina, dominaron los entrenamientos logrando el doblete encabezados por el Ferrari nº 51 de Calado y Guidi, con el español en segunda posición, mientras que los Porsche y actuales campeones del Mundo se tenían que confirmar con el sexto puesto. Sin embargo, las cosas cambiaron radicalmente en carrera y el nuevo Porsche 911 logró el doblete liderado por el Porsche 991 nº 91 de Bruni y Lietz, con 3,8 segundos de ventaja sobre sus compañeros de equipo Christensen y Estre, gracias a su estrategia de carrera cuando comenzó a llover. El podio lo completó el Aston Martin nº 97 en una carrera en la que los Ferrari no tuvieron suerte: Calado sufría un pinchazo y al salir de boxes comenzaba a llover, lo que arruinó su carrera y finalmente el Ferrari se tuvo que conformar con el cuarto puesto, mientras que el Ferrari nº 71 pilotado por el español era arrollado por el Ginetta nº6 de (LMP1), cuando éste perdió el control y tuvo que abandonar.



WRC Rally Finlandia; Tanak pone la directa

El piloto estonio de Toyota llegaba a Finlandia con las ganas de sacarse la espina de lo sucedido en tierras italianas, donde una avería en el Power Stage le privó de lograr lo que hubiese sido su tercera victoria consecutiva y tras una bonita lucha con sus compañeros de equipo Jari-Matti Latvala y Kris Meeke y con el piloto del Citroën Lappi, logró la victoria, la cuarta de la temporada y la tercera en los últimos cuatro rallyes, una victoria que le afianza al frente de la clasificación, con 22 puntos sobre Ogier y 25 sobre Neuville, que comenzó la prueba marcando el mejor tiempo el Shakedown. En los 10 tramos del viernes, Tanak, pese a tener que abrir los tramos, comenzó liderando la prueba, seguido muy de cerca por el trio formado por Latvala, Meeke y Lappi, pero ya en los tramos de la tarde acabó cediendo para acabar cuarto, eso sí, a sólo 2,6 de Latvala que, tras ganar seis de los diez tramos acabó liderando la jornada, por sólo 1,2 segundos sobre Meeke. Un liderato muy simbólico, pues en 15 de los últimos 16 años, el líder del viernes acabó siendo el ganador del rally. Al día siguiente, sin embargo, el tramo de Kakaristo, el tercero del día fue decisivo para el rally: Latvala pinchaba su neumático tarsero izquierdo y Meeke abandonaba al romper la suspensión trasera izquierda al golpear la misma piedra que Latvala. Estos dos incidentes dejaron a Tanak liderando la prueba con 16,4 segundos de ventaja sobre Lappi, mientras que Latvala bajaba al tercer puesto, a 12,4 segundos del Citroën. Por detrás de ellos, Mikkelsen, Ogier y Breen protagonizaban una bonita lucha por el cuarto puesto, que acabó liderada por Mikkelsen por sólo 2,6 segundos sobre Ogier y con 6 segundos sobre su compañero de equipo, Breen, todo ello, a falta de las dos pasadas por Laukaa y los grandes saltos de Ruuhimäki. Tanak comenzó ganado el primero de los cuatro tramos del día, ampliando a 20 segundos su ventaja sobre

Lappi y terminaba el rally ganando el Power Stage, sumando así los 5 puntos extra, logrando la victoria con 25,6 segundos de ventaja sobre Lappi, mientras que Latvala completaba el podio y Ogier y Neuville se tenían que conformar con el 5º y 6º puesto respectivamente. Con esta victoria más los puntos del Power Stage, Tanak suma 180 puntos, Ogier que sumó 2 puntos extra en el Power Stage es segundo con 158 puntos y Neuville es tercero con 155 puntos. En el apartado de constructores, Toyota, con 262 puntos, aventaja en 24 puntos a Hyundai, Citroën es tercero con 198 puntos y Ford es cuarto con 158 puntos.





WRC Rally de Alemania; triplete de Toyota

El ADAC Rally de Alemania ha servido para que el piloto estonio de Toyota Ott Tanak lograra su cuarta victoria en cinco pruebas y la tercera victoria consecutiva en esta prueba, una victoria que le acerca más al título de pilotos, mientras que el triplete logrado por Toyota (el primero desde 1993) le deja ya a sólo 8 puntos de Hyundai. El estonio, ya acabó liderando la prueba tras la disputa del primer tramo de sólo 5,2 Km, seguido por Sordo y Ogier, pero al día siguiente, Neuville, en un anticipo del duelo que iban a protagonizar los dos, le arrebató el liderato por sólo 0,7 segundos, aunque finalmente y tras imponerse en cuatro de los seis tramos del día, acabó la jornada nuevamente cómo líder, con 2,8 segundos de ventaja sobre Neuville. Por su parte, Ogier, sufría muchos problemas de subviraje y aunque terminaba tercero, lo hacía muy descolgado por la lucha, a 22,1 segundos de Tanak. En cuanto a Sordo, que había estado todo el día luchando con Meeke por la cuarta posición, terminaba noveno debido a un problema en la caja de cambios de su Hyundai. El sábado, con 157,92 km repartidos en 8 tramos, entre ellos, dos pasadas por el temido de Panzerplatte de 41,7 Km, tramo que acabaría siendo determinante para facilitar la victoria de Tanak. Como era de prever, el duelo entre el estonio y el belga continuó por la mañana, con ambos pilotos separados por sólo 5 segundos, pero en la primera pasada por el Panzerplatte, Neuville pinchaba un neumático trasero izquierdo y perdía casi 90 segundos, lo que le hacía retroceder hasta el 7º puesto, aunque finalmente acabaría el día 5º, a 24,4 segundos de Sordo, que una vez

arreglado los problemas en su caja de cambios, remontaba hasta el cuarto puesto. Ogier, que siguió luchando con el subviraje de su Citroën C3, terminaba la jornada octavo después de pinchar en la segunda pasada por el Panzerplatte. El gran beneficiado de la jornada fue Latvala, que pasaba del quinto puesto al inicio del día al tercer puesto, a sólo 9,4 segundos de Meeke y con 29 segundos de ventaja sobre Sordo. En la última jornada de 79,5 Km disputada por los viñedos del Mosela, la ventaja de Tanak le sirvió para que pese a sufrir problemas de frenos en su Yaris en el penúltimo tramo, pudiese afrontar con tranquilidad el Power Stage de 11,69 Km y lograr la victoria con una ventaja de 20,8 segundos sobre su compañero Meeke, mientras que Latvala completaba el triplete de Toyota a 15,2 segundos de Meeke; Sordo terminaba cuarto a 10,6 segundos de Latvala y con 11,9 segundos de ventaja sobre Neuville. Pensando en la lucha por el Mundial, Sordo se sacrificaba en favor de Neuville y penalizaba en el último control, con lo que Neuville minimizaba los daños con su cuarto puesto final más su victoria en el Power Stage. Citroën también optó por órdenes de equipo e hizo que Lappi, que terminó 6º, penalizase para que Ogier, subiese del octavo al séptimo puesto por delante de Lappi. A falta de cuatro pruebas, Tanak suma 205 puntos, Neuville es ahora segundo con 172 puntos y Ogier es tercero con 165 puntos. En el apartado de constructores, Hyundai, con 289 puntos mantiene el liderato, Toyota es segundo con 281 puntos, Citroën es tercero con 216 puntos y Ford es cuarto con 168 puntos.



Opel Corsa-e, el primer coche de rallies eléctrico

Jean Todt, presidente de la FIA, ya anunció que el futuro del Campeonato del Mundo de Rallies debería ir ligado a las energías renovables en el futuro próximo, por lo que a partir de 2022, el WRC se disputará con coches híbridos o eléctricos. Pues bien, en la próxima edición del Salón del Automóvil de Frankfurt, Opel presentará el nuevo Opel Corsa-e Rally, basado sobre el nuevo Opel Corsa-e de 136 CV (100 kw) y 260 Nm de par motor, equipado con una batería de 50 kWh que le proporcionará una autonomía de 60 kilómetros. Con ello, Opel crea la primera copa monomarca del mundo para coches eléctricos, la ADAC Opel e-Rally Cup, cuya primera "Super Temporada" comenzará en el verano del 2020 y terminará en el 2021, con un calendario de 10 pruebas que se disputarán coincidiendo con las pruebas del Campeonato Alemán de Rallies, así como en otros eventos seleccionados. Está previsto que en su primera edición de la ADAC Opel e-Rally Cup cuente con 15 coches inscritos, los cuales, tendrán un precio que estará por debajo de los 50.000 euros (netos). El coche, que continúa siendo desarrollado en Rüsselsheim, cuenta con algunas mejoras como una carrocería aligerada que incluye todas las medidas de seguridad obligatorias como la jaula antivuelco, extintor, etc., además, cuenta con una suspensión delantera específica tipo McPherson, diferencial Torsen, llantas de 17", discos de freno delanteros de 232 mm,

discos traseros de 264 mm, pinzas de cuatro pistones y bajos reforzados. Además, el Opel Corsa-e Rally es 5mm más ancho, 5mm más alto y su distancia entre ejes se ha aumentado 2mm. Para que la autonomía de la batería no sea un impedimento a la hora de poder completar las distancias normales de un rally, Opel llevará una infraestructura de carga móvil y una unidad de carga que recarga al 80% la batería en 30 minutos. De esta manera manera, la ADAC Opel e-Rally Cup sustituirá a la ADAC Opel Rallye Cup, que desde 2016 ha representado el escalón de acceso perfecto a los rallies para cerca de 100 jóvenes pilotos de 18 países. Los más rápidos también han podido demostrar su talento internacionalmente en el equipo ADAC Opel Junior Rallye, equipo que desde 2015 a 2018 ha ganado el campeonato europeo con el Opel ADAM R2. El siguiente paso, tras graduarse en la academia y la ADAC Opel e-Rally Cup, los mejores pilotos recalarán en el Campeonato de Europa Junior de Rallies con el nuevo Opel Corsa R2. La integración de Opel dentro de Groupe PSA ofrece posibilidades adicionales para los mejores talentos: la marca hermana Peugeot participa con potentes modelos FIA R5 y Citroën incluso con los WRC, que representan excelentes oportunidades para poder llegar al nivel más alto en el panorama internacional de los rallies.