

PRUEBA

Nuevo VW T-Cross



www.revistacar.es

ESPAÑA · 5,50€ - (PARCIAL 6,50€)
Nº 205 · ABRIL 2024
00205
8 4 13042 389457



**Audi Q6 e-tron
(387 o 517 CV)**



Audi S3 (333 CV)

AutoBello Andorra

**EL PRIMER EVENTO DE
LA TEMPORADA**

**Singer DLS Turbo
(700 CV)**



¿HAY HUECO?

POR SUERTE, EL MERCADO OFRECE MIL ALTERNATIVAS PARA SEGUIR QUEMANDO NEUMÁTICOS

SUZUKI

S-CROSS

HYBRID



Conectividad App

100% Conectado
Con Suzuki Connect

2 Tecnologías Híbridas

Elige Mild Hybrid o Strong Hybrid

4 Modos De Conducción

Tecnología 4x4 AllGrip Select

Descubre el S-Cross



Suzuki recomienda
MOTUL



auto.suzuki.es

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 5,3 a 5,9. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): de 120 a 133.

Abril 2024



6
Luca de Meo,
CEO mundial
de Renault

- 8 Aston Martin Vantage
- 12 BMW Klasse X
- 14 La moto de Brabus
- 16 Nuevo Porsche Taycan
- 18 Carrera Panamericana
- 20 Jefe de Animación de Pixar
- 22 Un Alpine hecho por Zagato
- 24 CEO de Lucid
- 26 Cuatro Pegaso Z-102 en Madrid
- 28 Jaguar-Land Rover apuesta por la seguridad
- 30 Subatas en Mónaco
- 32 Mansory se atreve con el Defender
- 34 Fiat 600 by dEmo



36 El "Plan" de Elon Musk

- 40 La conducción sin palanca de Tesla
- 42 Omoda llega a España



Mohammed
Ben Sulayem,
presidente
de la FIA

44



Audi Q6 e-tron **48**



54
Audi A3 y S3



60 Singer



Porsche Panamera 2024 **68**

- 72 Range Rover SV
- 78 Suzuki Swift
- 80 Nissan Ariya y X-Trail en Finlandia
- 84 BMW X2
- 86 Mini Countryman

88 Mazda CX-60



90 VW T-Cross

- 94 Cupra León Sportstourer
- 97 Autoguía
- 110 Automobilia
- 112 Libros
- 116 Colección Schlumpf
- 122 Miami Concours



124 AutoBello Andorra

- 130 Homenaje a Marcello Gandini
- 132 Relojes
- 136 Mail Car
- 138 Top Ten

Editorial

Las caras del talento

La muerte de Marcello Gandini nos ha dejado a todos los aficionados a los coches un poco huérfanos, porque de su lápiz nacieron muchos de los deportivos que decoraron nuestra niñez. El más importante de todos el Countach, el verdadero y genuino icono de los pósters de los años 80. Cuando no había internet ni redes sociales para ver un Countach tenías que buscar en las revistas, donde con frecuencia aparecían acompañados de chicas ligeras de ropa. Eran tiempos en los que nadie se preguntaba cuánto CO₂ emitía su brutal V12 y pocos se planteaban cumplir con los límites de velocidad establecidos. El Countach está en el subconsciente de los que nacimos en los años 60 y 70 como un sueño inalcanzable, y por eso su cotización no deja de subir impulsado por los que fueron niños con póster en su cuarto y ahora se lo pueden permitir. Cuando hablamos del diseño de los supercars siempre nos viene a la cabeza lo que nos dijo otro grande del diseño, nuestro amigo Alejandro Mesonero-Romanos, el madrileño que dirige el estilo de Alfa Romeo: “hay que ser muy malo para dibujar un coche de dos metros de ancho y uno de alto y que no sea bonito”. En efecto, un deportivo extraplano y con motor central siempre va a ser llamativo, lo difícil es hacer que sea realmente especial, que provoque en los que lo observan un torrente de sensaciones, como el alucinante y reciente Alfa 33 Stradale. Ya se sabe que la clave está en las proporciones, no en los detalles más o menos efectistas.

Impulsar y reconocer el talento y el trabajo de las personas más capaces, es una de las claves esenciales del progreso. Siempre ha habido personajes con mentes preclaras que han marcado el camino

del futuro a los demás, y en estos tiempos convulsos de la industria europea, Luca de Meo emerge como uno de ellos. El italiano al frente del Renault ha alzado la voz para advertir de que mientras en EE UU estimulan la industria (no se pierdan el reportaje sobre Elon Musk) y en China además planifican, en Europa nos dedicamos a regular. Es fácil vislumbrar que un retroceso de la industria europea del automóvil puede tener consecuencias económicas catastróficas, y España es el segundo productor del continente por número de unidades. El ejecutivo al mando de Renault propone además como ejemplo a seguir a Airbus, una muestra de que si los países europeos colaboran, podemos ser líderes mundiales en cualquier sector.

Afortunadamente, las empresas del viejo continente siguen avanzando rápido sin pensar demasiado en los obstáculos que les van preparando los burócratas de Bruselas, como el Correcaminos frente al Coyote. Ejemplo de ello lo tenemos en este número con los reportajes sobre los Audi Q6 e-tron, BMW X2, Porsche Panamera o Range Rover Sport SV, referentes en sus respectivos segmentos. Las grandes marcas tienen enormes recursos para desarrollar sus productos, pero hay también empresas pequeñas que aprenden rápido, innovan y crean productos con un enorme valor añadido. Una de las más admirables nos parece la californiana Singer, que restaura y modifica Porsche 911 (tipo 964) y luego los venden por uno, dos y hasta tres millones de euros. Hay que ser muy bueno en muchos campos (diseño, marketing, ingeniería o producción) para los clientes más exigentes del planeta estén dispuestos a esperar tres años para recibir su deportivo.

La mayoría de la gente no comprende que alguien esté dispuesto a pagar ese

dineral por un automóvil, pero ustedes y nosotros lo entendemos perfectamente. Más allá de que puedan ser o no una buena inversión, lo que al final importa es la pasión, el disfrute de estos maravillosos juguetes para mayores. Por eso tenemos debilidad por personajes extravagantes como los hermanos Schlumpf, los suizos que lograron reunir en Alsacia durante los años 60 y 70 la mejor colección del planeta. No eran unos santos, pero eran de los nuestros. Comprar coches es una pasión como otra cualquiera, y gracias a ellos hoy Francia dispone de un museo único que visitan miles de personas cada año. Dijo Aristóteles que no hay genio sin su punto de locura, y en CAR estamos encantados de poder contarles sus maravillosas historias.

Emilio Olivares i Camps
Director



Nuestro director (5.7), junto a Marcello Gandini, quien nos dejó recientemente, en el Concurso de Elegancia de Villa d'Este en 2019.



www.revistacar.es



CAR España



@revistacar



@revistacar



RevistaCAR



Revista Car España



@revistacar

SKODA



Škoda Karoq

La vida puede cambiar, tu Škoda también.

Hoy piensas de una manera, mañana quién sabe. Por eso, disfruta de este SUV con la tranquilidad de decidir en 4 años si lo cambias por otro modelo, lo devuelves o te lo quedas.

SKODA Tú eliges
Lo cambias | Lo devuelves | Te lo quedas

Consumo de combustible combinado WLTP (l/100 km): 6,2 l/100 km,
emisiones CO₂ (g/km) WLTP: 139 g/km.



Chapeau

El CEO del Grupo Renault a nivel mundial y presidente de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), **Luca de Meo**, ha planteado una estrategia común entre fabricantes europeos para hacer frente a China y EE UU.

Curriculum vitae

Nacido en Milán (Italia) en 1967, Luca de Meo es diplomado en Administración de Empresas por la Universidad de Comercio Luigi Bocconi de Milán.

Luca de Meo comenzó su carrera en Renault para unirse posteriormente a Toyota Europa, y luego al Grupo Fiat, donde dirigió las marcas Lancia, Fiat y Alfa Romeo. Cuenta con más de 20 años de experiencia en el sector de la automoción.

Luca de Meo se unió al Grupo Volkswagen en 2009 como director de Marketing, tanto para los vehículos particulares de la marca Volkswagen como para el Grupo Volkswagen.

Posteriormente ocupó el puesto de miembro del Consejo de Administración, responsabilizándose de a Ventas y Marketing en Audi AG en 2012. Fue presidente del Comité Ejecutivo de Seat desde el 1 de noviembre de 2015 hasta enero de 2020 y miembro de los Consejos de Vigilancia de Ducati y Lamborghini, además de presidente del Consejo de Administración del Grupo Volkswagen en Italia.

El 1 de julio de 2020 fue nombrado director general de Renault S.A. y presidente de Renault s.a.s. Además, desde 2023, compagina su cargo con el de la presidencia de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA).



La idea pasa por que los fabricantes de automóviles europeos hagan como el gigante aeronáutico Airbus. Si se comparten tecnologías y estrategias se podrían abaratar los precios de los automóviles eléctricos considerablemente.



EL DIRECTIVO italiano propone a la automoción emular el ejemplo de la empresa aeronáutica europea. “Con Airbus, ya hemos visto lo que Europa puede hacer. Intensificando las iniciativas de cooperación, pondremos a nuestra industria en el camino de la reactivación”. Del mismo modo, Luca de Meo plantea diez propuestas para mejorar la competitividad de la automoción europea. “Los americanos estimulan, los chinos planifican, los europeos regulan”, lamenta el CEO de Renault. Las medidas propuestas por

Luca de Meo incluyen impulsar los coches pequeños europeos, desarrollar las infraestructuras de recarga y la tecnología V2G, aumentar la competitividad de Europa en semiconductores, acelerar la renovación del parque automovilístico o alcanzar la soberanía en materias primas fundamentales. “Una cosa está clara: producir en Europa es más caro. El coste de un coche del segmento C ‘made in China’ es entre 6.000 y 7.000 euros inferior (alrededor del 25% del precio total) al de un modelo europeo equivalente”, alerta el directivo de 56 años. A su juicio, “la industria

automovilística se ve amenazada por la ofensiva de los vehículos eléctricos chinos” porque el país asiático “está logrando un rápido avance en el segmento de los vehículos 100% eléctricos”. La clave es que China estaría concediendo más subvenciones, y de modo más ágil, a sus fabricantes.

Al otro lado del charco, en EE UU, se ha lanzado el programa IRA (Inflation Reduction Act), que contempla subvenciones de 387.000 millones para impulsar las inversiones. A cambio, los vehículos eléctricos tienen que estar fabricados en el país y con componentes locales. “Gracias

al IRA, Estados Unidos está reforzando su base industrial: la capacidad de las gigafactorías de baterías que estarán terminadas en 2030 han pasado de 700 GWh en julio de 2002 a 1,2 TWh en julio de 2023”, explica De Meo. Mientras China y EE UU ganan ventaja, en Europa se “está generando una auténtica acumulación de normas y reglas”, según advierte el directivo. “De aquí a 2030, las distintas direcciones de la Comisión Europea introducirán entre ocho y diez nuevas normativas al año, y ello sin que ningún organismo valide el calendario de su publicación”.

El directivo italiano de 56 años lo tiene muy claro. Mientras China y Estados Unidos ganan ventaja, en Europa se “está generando una auténtica acumulación de normas y reglas”

El futuro de los que prefieren el pasado

Cuando Aston Martin anunció que iba a haber una nueva generación del Vantage, algunos se preguntaron cómo un deportivo famoso por su estilo de la vieja escuela se adaptaría a una era dominada por la electrificación. Pues bien, parece que se ha quedado totalmente al margen y su V8 de 665 CV sigue sin necesitar chispas.



El motor V8 de AMG es la única propulsión que tendrá el Vantage. Aunque no llega a las cotas del V12 saliente, las cifras del V8 básico pasan de 510 CV y 685 Nm a 665 CV y 800 Nm.

DESPUÉS DE TODO, su principal rival, Porsche, está a punto de presentar una nueva versión híbrida y, finalmente, eléctrica del 911, mientras que, si hubiese un sucesor del Audi R8, también sería totalmente eléctrico. ¿Cuál será la respuesta de Aston a estos nuevos retos y oportunidades? El nuevo Vantage, desde 178.000 euros, tiene cero electrificación. Es un movimiento que puede ser tan divisivo como rotundo. Todos y cada uno de los 665 CV del V8 biturbo de 4.0 litros de origen AMG se deben a la combustión interna. No hay elemento híbrido ni tracción total.

En lugar de deshacerse de los tubos de escape cuádruples, Aston los ha hecho aún más grandes. Sin embargo, no hay que confundir la vieja escuela con lo anticuado. El Vantage puede parecer un retroceso, pero no hay escasez de tecnología diseñada para ayudar al conductor a sacar el máximo partido del coche. Empezando por el chasis, el Control Dinámico Activo del

Con 665 CV se acerca al nicho de los que siguen buscando un deportivo que no se conviertan en electrificado

Vehículo toma información de los sensores de la cadena cinemática, los frenos y el e-diff para construir una imagen de lo que está haciendo el coche y aplicar el control de estabilidad en consecuencia. El nuevo control de tracción ajustable (ATC) tiene ocho posiciones diferentes (además de totalmente desactivado). Este sistema desactiva la función de control del ESC, por lo que, aunque no hay asistencia al acelerar, se interviene bajo potencia dependiendo de la configuración en la que estés: uno es la más estable y ocho la más inestable. Si a esto le añadimos un diferencial electrónico capaz de adaptarse al tipo de curva, es un buen augurio para mantener la posición del Vantage como la alternativa más relajada y menos agresiva a un Porsche 911.

Pero espere un momento. Todo este nuevo hardware y un nuevo habitáculo, ¿qué significa esto para el peso del Vantage? El modelo anterior pesaba 1.530 kg en seco, mientras que esta nueva versión llega a los 1.605 kg. Naturalmente, se han hecho esfuerzos para mitigar sus efectos. Hay una mayor rigidez entre las torretas de suspensión delantera y trasera, además de revisiones en los trenes de rodaje delantero y trasero, así como un rediseño del travesaño delantero de la carrocería.

De hecho, Aston afirma que, bajo carga en curvas, la parte trasera del coche experimenta un aumento del 29% en rigidez. Si a esto le añadimos unos amortiguadores adaptativos Bilstein DTX mejorados y unos neumáticos Michelin Pilot Sport S 5 especialmente diseñados, hay

motivos para confiar en que este será el Vantage más agudo hasta la fecha.

Por no hablar de uno de los más rápidos... Aunque no llega a las cotas del Vantage V12 saliente, las cifras del V8 básico pasan de 510 CV y 685 Nm a 665 CV y 800 Nm.

Las mejoras proceden de relaciones de compresión optimizadas, turbos más grandes y refrigeración mejorada. La transmisión automática ZF de ocho velocidades se mantiene, pero la relación de transmisión final se ha acortado y la calibración de los cambios se ha mejorado para ofrecer más aceleración en marcha y menores tiempos de cambio. El resultado es un 0 a 100 km/h en 3,4 segundos y una velocidad máxima de 325 km/h. Por desgracia, Aston insiste en que no habrá manual, pero nunca se sabe.

Al echar un vistazo a una versión de preproducción, hay más espacio que antes, mientras que el aspecto general es mucho más limpio sin perder la gran sensación que ofrece el largo e imponente capó. Una



El interior que han creado en este nuevo Vantage es espectacular, lejos del sobrio habitáculo antiguo, desde la marca han hecho un gran trabajo con nuevas tecnologías.

buena cantidad de botones salpican el salpicadero, mientras que el botón de arranque hace las veces de selector de modos de conducción.

Afortunadamente, el Vantage también utiliza el infoentretenimiento de 10,25" del DB12, con un software especialmente adaptado. Las primeras impresiones sugieren que también es una interfaz hábil, con funcionalidad Apple CarPlay y Android Auto.

A simple vista supone una mejora con respecto al último Vantage sin necesidad de romper el reglamento y empezar de nuevo, una filosofía por la que Aston Martin apuesta claramente. Si se apresura a seguir la corriente, corre el riesgo de perder su identidad. Así que, en lugar de eso,

está haciendo algo que pocos hacen: darle una última oportunidad al motor de combustión interna pura.

Sabemos que en Gaydon se está trabajando en la fabricación de vehículos eléctricos, pero no precipitarse en su producción da tiempo a Aston para observar y aprender de los éxitos y fracasos de sus rivales, al tiempo que se empapa del interés que despierta la nostalgia entre los entusiastas de la combustión, que no se sienten presionados por la infiltración de los motores eléctricos en lo que antes era un reino de ruido y teatro. Además, ¿se imagina al sucesor de Daniel Craig parándose a enchufar un coche mientras el malo se hace con los códigos nucleares?



EL RIVAL

Siempre hay un 911 al que batir

La versión 992.2 del 911 está prevista para finales de 2024 e incluirá, por primera vez, una unidad híbrida ligera turboalimentada, o T-HEV, como la denomina Porsche. A grandes rasgos, esto supondrá 80 CV adicionales, mientras que la batería de 2 kWh no pesará más de 25 kg. Es poco probable que el papel del 911 como herramienta de precisión de los deportivos de Porsche cambie incluso con un nuevo tipo de propulsor. También esperamos ver un estilo revisado, con nuevos parachoques, llantas, luces y ayudas aerodinámicas que lo distingan del 992 actual. La comparativa con el nuevo Vantage en carretera será muy interesante.



MENOS PODER, MÁS RITMO

La versión de carreras está lista para el mundial de resistencia.



No hay nada como diseñar un maravilloso interior para luego ver cómo tus colegas lo vuelven a dejar desnudo. Eso es exactamente lo que ha hecho Aston con su nuevo Vantage GT3. Preparado para competir en el Campeonato Mundial de Resistencia de la FIA y en el Campeonato IMSA WeatherTech SportsCar, entre otras series, el Vantage GT3 es la primera colaboración entre Aston Martin Racing y Aston Martin Performance Technologies, las divisiones de carretera y competición. Entre sus características más destacadas se incluyen una versión modificada del motor biturbo de 4.0 litros derivado de AMG, un peso en seco de 1.265 kg, un morro de fibra de carbono de una sola pieza, rejillas por docenas y un alerón trasero lo suficientemente grande como para albergar un banquete. En este

sentido, la aerodinámica desempeña un papel crucial a la hora de hacer que el nuevo Vantage GT3 sea más conducible que el anterior.

Gustavo Betelli, responsable de rendimiento, explica: "El objetivo era aumentar la ventana de rendimiento y hacer algo que funcionara en cualquier circuito, con cualquier neumático y con cualquier piloto". También afirma que uno de los objetivos clave era conseguir que el coche fuera más estable en frenada. Lo han conseguido gracias a una inteligente puesta a punto de los amortiguadores y a modificaciones aerodinámicas que permiten un tren trasero estable sin comprometer la configuración de la suspensión haciéndola demasiado rígida y, por tanto, impredecible. También es mucho más uniforme en el desgaste de los neumáticos y menos duro para los pilotos en el transcurso de una carrera de resistencia.

**AMG**

A NEW GENERATION OF STRONG.

Nuevo Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC.



Déjate sorprender en cada mirada por un imponente diseño frontal con parrilla AMG, llantas de hasta 21" y un lujoso diseño interior. Además, su motor de 310 kW (421 CV) con Mild-hybrid, tecnología eléctrica turbo heredada de la Fórmula 1, y cambio automático AMG SPEEDSHIFT MCT 9G-TRONIC superarán tus expectativas en cuanto a deportividad y altas prestaciones.

**AMG Performance Center
Star Madrid**

C/ Alcalá, 728
28022 Madrid
Tel.: 900 14 2004

**AMG Performance Center
Quadis Autolica**

Pg. Manuel Girona 49-51
08034 Barcelona
Tel.: 93 203 29 54

**AMG Performance Center
LG Barcelona**

Pg. De la Bonanova, 13-25
08022 Barcelona
Tel.: 93 211 60 00

BMW Vision Neue Klasse X

Este prototipo adelanta las formas del SUV 100% eléctrico que la marca lanzará en 2025, un modelo que en cierto modo redefine lo que es un BMW y que tendrá una gran importancia comercial.



Se impone el típico estilo limpio y esencial de los eléctricos, y destaca el llamativo volante de nuevo diseño. Techo solar, grandes ventanas e innovadores efectos luminosos y sonoros.

LOS BMW eléctricos que hemos ido conduciendo durante los últimos años suelen ser muy rápidos y técnicamente magníficos, pero es que sus motores de explosión son tan brillantes (da igual que sea un Mini de tres cilindros turbo, un 320d o un M2) que nos cuesta asumir que el cambio hacia la electrificación sea un verdadero avance. Una vez dicho esto, también es evidente que los nuevos eléctricos de la marca son verdaderamente atractivos. Tanto la berlina Neue Klasse (ver columna) como el nuevo Klasse X enamoran a primera vista y presumen de un nivel tecnológico impresionante.

Los modelos que ilustran estas páginas son prototipos, pero las versiones de producción de 2025 serán muy similares. La berlina y el SUV compartirán la misma plataforma eléctrica y están destinados a convertirse en un pilar esencial de la compañía. Según Mike Reichelt, jefe de la Neue Klasse, estos coches redefinen a la marca y “combinan tecnologías al estilo único de BMW”.

Las líneas del nuevo SUV eléctrico le identifican como un BMW de un solo vistazo pero aporta muchas novedades, empezando por los grupos ópticos. Desde que se lanzó el primer X, el X5 de 1999 diseñado por Frank Stephenson, estos modelos han avanzado y se han diversificado sin perder su esencia. Según Adrian van Hooydonk, director de BMW Group Design, “los modelos X siempre mantendrán un carácter fuerte gracias a su estilo monolítico, limpio y con una interpretación vertical muy distintiva de su firma lumínica (los perfiles de los riñones van iluminados)”.

En cuanto a la tecnología de propulsión, según la marca ya es la sexta generación de su tecnología eDrive (fueron pioneros con el i3 en 2013), y las cifras son esclarecedoras. El Klasse X emplea un sistema de 800 voltios, como el Porsche Taycan/Audi e-tron, los nuevos



A Guillermo Lahoz le cuesta adaptarse a los nuevos tiempos. Ya le hemos reservado plaza en un cursillo sobre sostenibilidad y diversidad.



Porsche Macan y Audi Q6 e-tron GT, o los Hyundai Ioniq 5, Kia EV6 y EV9. Y en cuanto a las principales magnitudes como son capacidad de la batería, velocidad de carga o autonomía, la mejora respecto a los BMW eléctricos actuales ronda el 30 por ciento. Ejemplo de ello es que en un cargador rápido, en solo 10 minutos, puede acumular energía suficiente para recorrer hasta 300 km (aún no hay cifra oficial de autonomía para el modelo de serie). Otra mejora de importancia es la aerodinámica, 20 por ciento mejor que en un X3, y lleva, además, un nuevo sistema de frenado que recupera más energía.

Según el fabricante las tres características esenciales de los nuevos modelos son: eléctrico, digital y circular (reciclaje). El segundo aspecto cobra fuerza en el espacioso y luminoso interior, con un estilo muy limpio y pantalla

táctil central, típica de los eléctricos. Destaca el diseño del volante y la nueva generación el sistema de control iDrive (el primero se estrenó en el Serie 7 de 2001). Este se ha desarrollado buscando una experiencia digital muy intuitiva, que incluye nuevos efectos luminosos y sonoros.

En todo caso parece que lo más impresionante será su comportamiento, especialmente en las versiones que lleven tracción total. La marca habla de un “super-cerebro” capaz de gestionar el sistema de propulsión y el chasis a velocidades nunca vistas, logrando una capacidad de tracción y una estabilidad inauditas. Igualmente ofrecerá muchas posibilidades de regulación a gusto del conductor, desde la más burguesa a la más extrema, con toda la potencia al eje trasero. Quizá la electrificación no sea tan mala después de todo.

Neue Klasse, la berlina



Mostrado por primera vez el pasado septiembre en el IAA de Fráncfort, esta ha sido la primera vez que hemos podido ver en vivo el Neue Klasse y nos ha gustado mucho. Sin un metro a mano, diría que es más grande que un Serie 3, y sus líneas limpias y elegantes garantizan que envejecerá bien. El diseño frontal es muy interesante porque no lleva los clásicos “riñones” en medio de la parrilla, sino que los propios riñones crecen a lo ancho, hasta los extremos, para albergar dentro los grupos ópticos. Me parece un diseño con ADN italiano, muy Bertone y muy Alfa, con esa trasera alta con pilotos horizontales que recuerdan a los 155, 164 o 156. Se lo comento a uno de los diseñadores y parece que le complace. Al fin y al cabo es como si le dices a una mujer que se parece a Sophia Loren: “queríamos un diseño emocional y el de Alfa lo es. En realidad, las filosofías de Alfa y BMW tienen cosas en común, hemos colaborado con marcas italianas en el pasado y se podría decir que BMW es la más italiana de las firmas alemanas”. Al ser un prototipo no lleva manillas en las puertas y está por ver si las llantas de 21” llegan a la serie, igual que las cámaras en lugar de retrovisores. Respecto a las mecánicas, serán más o menos las mismas que empleará el Klasse X.



No lleva los “riñones” en medio de la parrilla, sino que estos crecen a lo ancho para albergar dentro los grupos ópticos. A la derecha el Klasse X, con los riñones iluminados.

Autonomía o capacidad de carga mejoran en torno al 30 %, y un “super-cerebro” integrará propulsión y chasis

Solo se fabricarán 25 unidades por cada color, y el precio ya marcado es de 41.390 euros.



Brabus 1300 R

La Masterpiece Edition es la segunda creación con dos ruedas del preparador alemán. Toma como base la KTM Super Duke Evo R y solo se producirán 50 unidades.

HACE CASI dos años Brabus presentó su primera moto al mundo. Fue cuando mostró la 1300 R, una pieza maestra que guardaban a escondidas y que nadie podía imaginar. Ahora, tenemos una nueva sorpresa con la Brabus 1300R Masterpiece Edition. Para la exclusividad de dos ruedas tendremos que escoger entre dos colores el “Onyx Black” y “Diamond White”, el aspecto extravagante lo dan el dorado, ya que hay varias piezas pintadas en este color. Para

generar potencia, contamos con un motor bicilíndrico en V que produce 180 CV, con los que consigue una velocidad máxima de 270 km/h. El diseño es un aspecto característico en Brabus, queriendo siempre hacer sus vehículos musculosos y con carácter. En las motocicletas no iba a ser diferente. Empezando por el frontal, el faro Led redondo es inconfundible, está enmarcado por una visera en carbono con un estilo clásico. Los elementos visuales que mayor impacto tienen son las piezas en carbono expuesto. Solo se fabricarán

50 modelos de estas motocicletas, 25 por cada color y el precio ya marcado es de 41.390 euros. Como elemento diferenciador, al arrancar la moto, tenemos una animación única en el display diseñada específicamente para esta versión tan especial. El enfoque deportivo de este modelo especial se refleja también en una combinación de llantas y neumáticos hecha a medida. Las llantas Brabus Monoblock Z “Gold Platinum” de 17 pulgadas se desarrollaron específicamente para estas motos y se fabrican utilizando las más modernas

tecnologías. La suspensión semiactiva WP garantiza una conducción decididamente deportiva y segura. En el modo Auto, se adapta de forma independiente a las condiciones de la carretera y al estilo de conducción. La creación de esta serie de motocicletas pone el broche de oro con esta Masterpiece Edition que, además, es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en tan solo 3,2 segundos. Con esta moto los señores de Brabus han demostrado que son capaces de lo mejor tanto con vehículos de dos como de cuatro ruedas.

McLaren Group reorganiza su capital

En virtud de la reorganización, el inversor estratégico a largo plazo Bahrain Mumtalakat Holding Company (“Mumtalakat”), el fondo soberano del Reino de Bahrein, adquiere la plena propiedad del

capital social del Grupo tras la conversión de todas las acciones preferentes en acciones ordinarias. Al respecto, Paul Walsh, McLaren Group Executive Chairman, afirmó: “Estamos encantados con el compromiso continuado de Mumtalakat con McLaren a través de este acuerdo, que refuerza nuestra estructura de propiedad y gobierno. Esto nos permitirá centrarnos en nuestros planes de negocio a largo plazo.”



De Bentley a Aston

Adrian Hallmark, de 61 años, se unirá a Aston Martin desde su reciente cargo como Presidente y Consejero Delegado de Bentley Motors, función que ha desempeñado desde 2018. Aporta más de 25 años de experiencia automovilística senior de gran éxito en Estados Unidos, Europa y Asia con empresas como Bentley, Porsche y Volkswagen. Sucederá en el cargo al italiano Amedeo Felisa (78), y su nombramiento será efectivo, a más tardar, el 1 de octubre de 2024



NUEVO TOURNEO COURIER

ESPACIO INTERIOR GRANDE Y FLEXIBLE



199 €/mes

Entrada: 8.995€

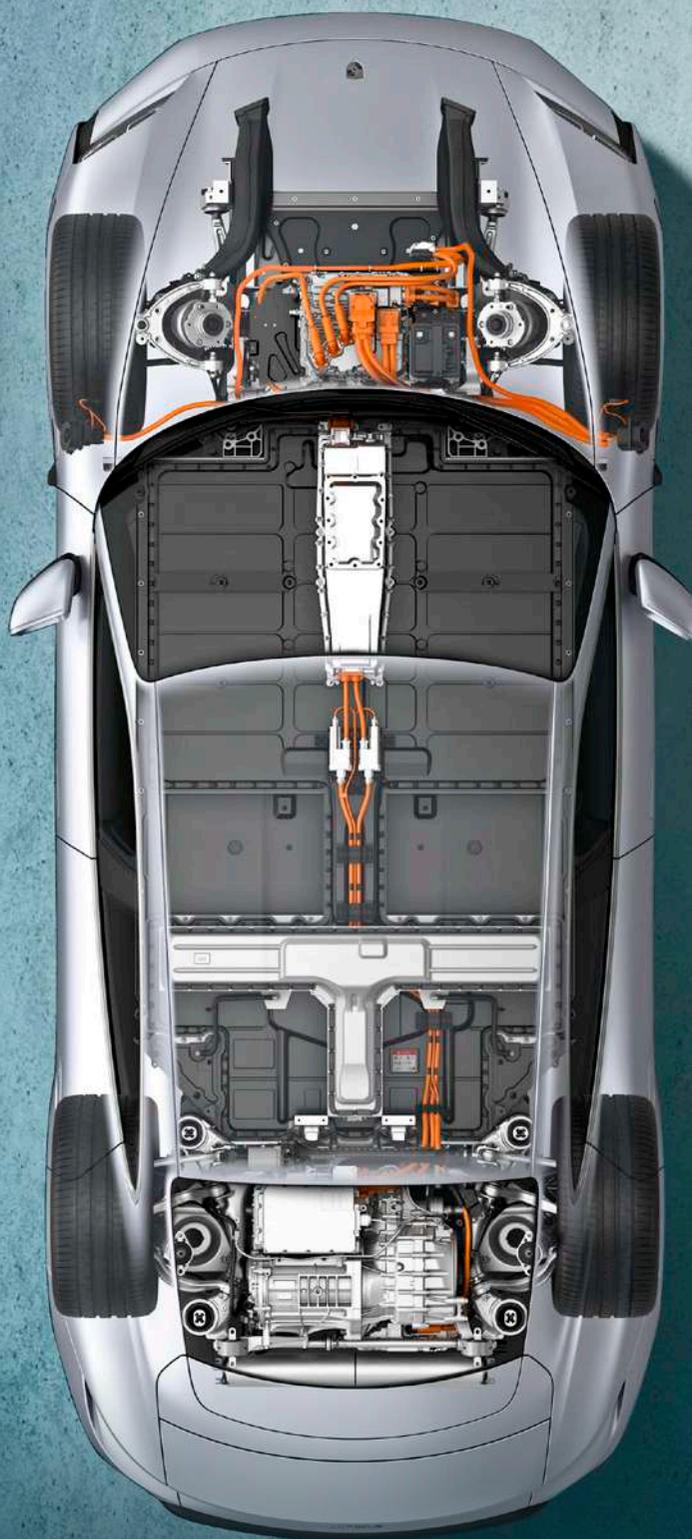
Cuota final: 12.111€

Ford | ACERCANDO
EL MAÑANA

Gama Ford Tourneo Courier sin opciones: Consumo WLTP ciclo mixto de 6,6 a 7,3 l/100km. Emisiones de CO2 WLTP de 150 a 167 g/km, medidas conforme a la normativa vigente. Las emisiones de CO₂ pueden variar en función del equipamiento seleccionado.

Tourneo Courier Trend 1.0L EcoBoost 125 cv Manual. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 9.000€ y permanencia mín. 25 meses. Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 49 meses y 15.000 kms/año. **Precio Final Financiando 24.623,61€.** **Importe total del crédito 15.628,61€.** **Importe de los intereses y Coste Total del Crédito 6.034,39€.** **Comisión de apertura 0€.** **TIN 10,6%.** **TAE 11,13%.** **Importe total adeudado 21.663€.** **Precio total a plazos 30.658€.** **Precio de adquisición al contado 25.086,52€.** Sistema de amortización francés. La oferta incluye Ford Protect a 5 años o 100.000km (lo que antes suceda), con garantía comercial adicional extendida, sujeto a los términos y condiciones aplicables al contrato ofrecido por Ford España S.L.. Operación sujeta a valoración crediticia. Oferta aplicable a unidades pedidas en el mes. La versión visualizada del vehículo puede no coincidir con la ofertada. Válido en Pen. y Bal. hasta el 30/04/24. No compatible con otros dtos.

CONFORT Y CONTROL
La suspensión neumática es ahora de serie y está diseñada para eliminar el balanceo en las curvas y el hundimiento en la aceleración y frenada.



Las tres variantes de carrocería podrán llevar cuatro opciones de motorización, con versiones de tracción trasera y total. Toda la actualizada gama Taycan llegará a los Centros Porsche a partir de la primavera de 2024.

MOTORES PODEROSOS
Los motores eléctricos de nueva generación son más ligeros, pequeños y potentes y, combinados, desarrollan hasta 952 CV en el Turbo S.

Porsche Taycan 2024

Más rápido, más sofisticado y con más autonomía.
Porsche mejora su modelo eléctrico.

EL TAYCAN LLEVA ya más de tres años en el mercado durante el que se han vendido más de 150.000 unidades globalmente. Anticipado por el Mission E, esta primera generación ha conseguido triunfar siendo un modelo eléctrico, lo que no es tarea fácil.

Ahora, con la inminente llegada del Macan eléctrico, Porsche se ha tomado su tiempo para mejorar el Taycan, con una actualización típica de la marca alemana, con pequeños retoques en el exterior y cambios más profundos en la mecánica. También el precio sube, empezando por los 105.000 € del más básico, continuando por 217.000 € del Turbo S (y decimos “continuando” porque, como suele suceder en Porsche, el precio se puede elevar literalmente hasta donde el comprador quiera, o pueda). Afortunadamente también lo hace la eficiencia, la autonomía, la potencia y el equipamiento.

El nuevo Taycan consigue una autonomía bastante mayor gracias a la mejora en la eficiencia y al aumento de la capacidad de la nueva batería de altas prestaciones Plus,

llegando a los 105 kWh, de los que 97 son útiles. La energía llega a – y sale de – un nuevo motor eléctrico más ligero, compacto y potente, que propulsa un coche que es un poco más ligero que la versión anterior (unos 15 kg pese al aumento del equipamiento) y mucho más eficiente. El consumo homologado medido (WLTP), es ahora entre 17 y 20,5 kWh por cada 100 km, dependiendo de la versión.

Este menor consumo, junto con la batería de más capacidad, consiguen que la autonomía suba en un nada despreciable 35%. Con esto, el Turbo S llegaría hasta 630 km y 678 km para el Taycan de motor único, tracción trasera y, lógicamente, con la batería de altas prestaciones Plus.

¿Estas cifras son reales? Por supuesto que no, y es prudente afrontarlas con cierto escepticismo. Los valores que obtuvimos en la práctica con el prototipo de un solo motor fueron de 588 km de autonomía con un consumo de 17,2 kWh, que son valores muy competentes.

Y, cuando no se quiere ahorrar, el nuevo Taycan es muy rápido. El Turbo S llega a los 952 CV que permite



Los cambios en el exterior son sutiles.



Aunque los nuevos Taycan pesan hasta 15 kilos menos, el equipamiento de fábrica es aún más amplio que antes.

NUEVA MECÁNICA

La nueva batería de altas prestaciones Plus (abajo), que cuenta con una nueva composición química de las celdas, ofrece más densidad energética, más potencia de carga/descarga y menor sensibilidad a la temperatura. El motor eléctrico trasero nuevo (arriba) es más



compacto y 10 kg más ligero. Proporciona más par y más potencia gracias a numerosas mejoras sobre el motor antiguo,

incluyendo un nuevo circuito magnético, estator y carcasa exterior. Mejoras muy considerables, probablemente porque nos encontramos con una tecnología todavía no del todo madura, en la que queda mucho por desarrollar.



En una toma rápida de 320 kW, en tan solo 8 minutos obtuvo 46 kWh equivalentes a 265 km de autonomía

acelerar de 0 a 100 km/h en solo 2,4 segundos. Es un resultado fantástico, casi inaccesible para un coche con motor de combustión que no sea un Chiron o similar. Y la versión de acceso de 408 CV tampoco se puede considerar lento, con sus 4,8 segundos para alcanzar los 100 km/h.

El sistema de control del balanceo de 48V original de la primera generación del Taycan se ha sustituido por una versión del “Active Ride” electrohidráulico del Panamera. La suspensión neumática es ahora de serie. Solo hemos podido conducirlo en una carretera de curvas en Alemania y una autopista en California, pero parece que absorbe mucho mejor los baches pero sin dejar de controlar los movimientos de la carrocería como lo hacía hasta ahora.

La velocidad de carga ha subido 50 kW, de 270 kW a 320 kW, y si se encuentra un cargador adecuado, el resultado es impresionante. Llegamos a ver 320 kW en la pantalla del cargador tanto en el frío de Alemania como en el calor de California, y de ese modo, una carga de solo 8 minutos recargó 46 kWh suficientes para recorrer 265 km. Además, cuenta con una nueva funcionalidad de planificación de carga, video en la pantalla, indicador de carga y personalización de los modos de conducción. También dispone de la versión de Porsche del CarPlay que permite ajustar el climatizador sin salir del CarPlay, lo que puede resultar muy práctico para los usuarios de iPhone.

En definitiva, una gran mejora en todos los niveles para distanciarse del próximo Macan eléctrico.

Calentando motores

El comité organizador presentó, en la Embajada de México en España, detalles de la edición nº 37 de la legendaria prueba que se llevará a cabo del 11 al 17 de octubre, con un recorrido de poco más de 3.500 kilómetros.

EL EMBAJADOR de México en España, Quirino Ordaz Coppel, recibió a Karen León Grossmann, Directora General de La Carrera Panamericana, y al mexicano Jo Ramírez, referente mundial del automovilismo y la F1, quienes adelantaron algunos detalles de la ruta 2024 y parte de la estrategia de La Carrera, que busca seguir posicionando a México dentro y fuera del país, destacando la belleza e importancia de los destinos del recorrido. De hecho, se dio a conocer que Ciudad de México, Querétaro, Michoacán,

Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí capital y Nuevo León son algunas de las localidades que verán su paso este año. La Carrera Panamericana se ha convertido en un ícono de identidad nacional, que destaca lo mejor de México, su historia, cultura, biodiversidad y la hospitalidad de su gente; con un recorrido de siete días intensos de competición y más de 600 kilómetros de etapas de velocidad. León Grossmann agradeció el apoyo continuo de la Secretaría de Turismo del Gobierno de México y a su titular el licenciado Miguel Torruco

Marqués, con quien se firmó una alianza estratégica de promoción de los destinos en México y del deporte automovilístico desde 2019. Asimismo, reconoció la participación de otras entidades gubernamentales como la Guardia Nacional, Ángeles Verdes, Secretarías de la Defensa y de Marina, quienes con su apoyo fortalecen la seguridad durante la prueba. A lo largo de sus 36 ediciones previas, "La Pana" ha recibido a más de 2.800 participantes de 25 diferentes nacionalidades, con un recorrido por carretera de más de 108.000

km, logrando impactar a millones de espectadores de todo el mundo. En todos estos años, han participado grandes personalidades del motor, entre ellos, ganadores del París-Dakar, World Rally Championship y Fórmula 1, destacando Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi, Karl King en la década de los años cincuenta; así como Clay Regazzoni, Arturo Merzario, Eric Comas, Stefan Johansson, o personajes como David Gilmour y Nick Mason de la legendaria banda británica Pink Floyd, y recientemente al actor y piloto Patrick Dempsey.



MASERATI GRECALE FOLGORE HAZ CADA DÍA EXCEPCIONAL



DISEÑADO PARA ELECTRIFICAR EL DÍA A DÍA.
GRECALE FOLGORE.



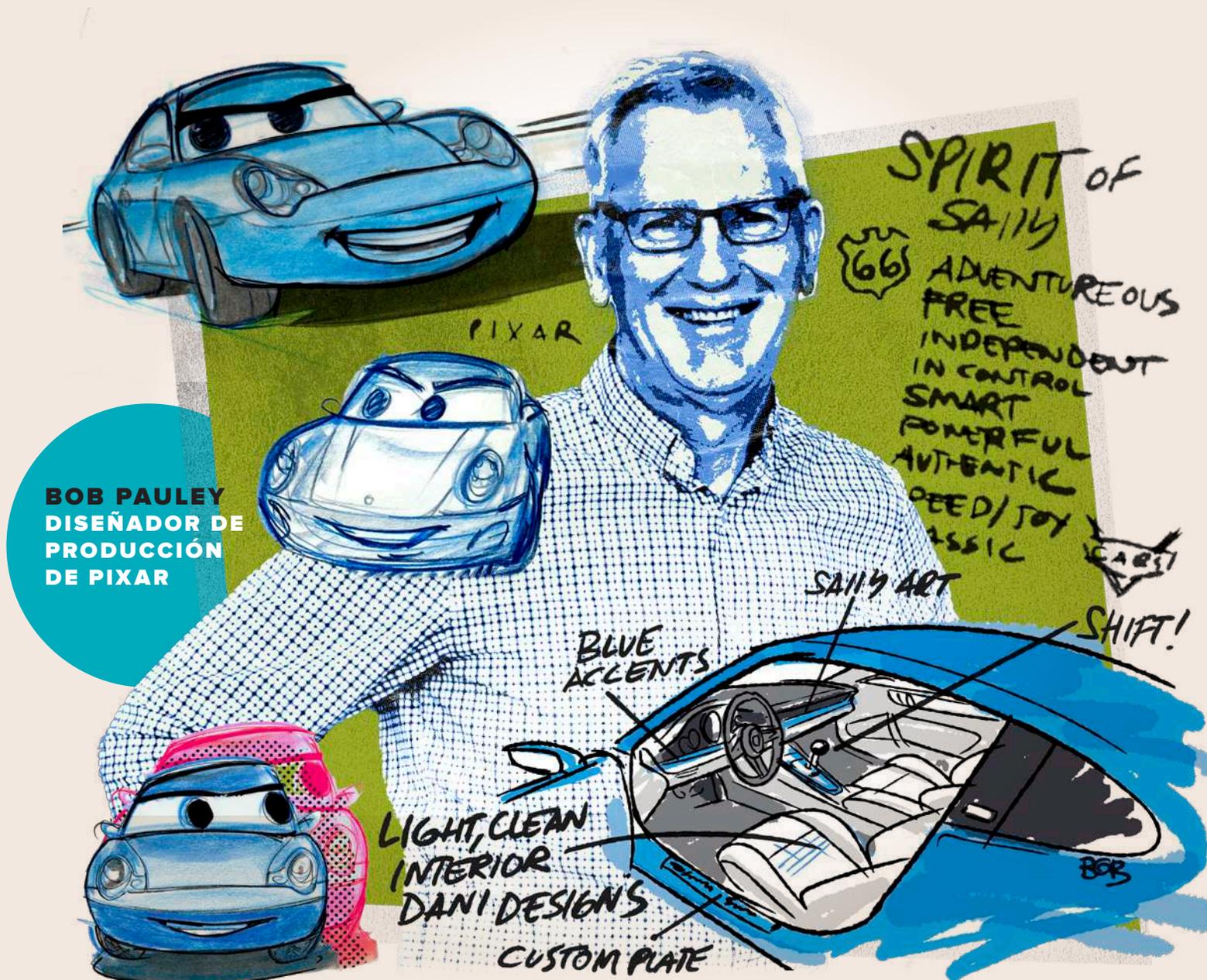
ASTARA RETAIL



www.astararetail.com/maserati

Calle Vidrieros 5, 28660, Boadilla del Monte (Madrid) · 914 58 55 59

Grecale Folgore. Consumo Ciclo Combinado : 8.8 - 9,3 l/100 km. Combinado de emisiones CO₂: 199 - 210 g/km.



“Pasamos nueve días en la Ruta 66”

Conocemos al hombre que se aseguró de que los protagonistas de la película de animación “Cars” fuese lo más fiel a la realidad posible.

SON PERSONAJES que resultan ser coches, no al revés”, nos dice Bob Pauley, diseñador de producción de Pixar, mientras dibuja en un papel a Rayo McQueen, el protagonista de “Cars”. Cerca de él se sienta Jay Ward (en la foto de la derecha), colaborador de toda la vida y actualmente director creativo de Pixar, quien también nos cuenta algunas anécdotas mientras avanzamos. Ambos son aficionados a los coches –Pauley tiene un Volvo P1800 de 1967, y la colección de Ward incluye un Austin-Healey y un Porsche 911 refrigerado por aire–, así que, aunque los dos sabían que

“Cars” tenía que gustar más allá de los aficionados al automovilístico, sus conocimientos garantizaron un nivel de precisión casi increíble para la película del año 2006.

La misma atención al detalle se invirtió en la investigación del paisaje, con un viaje por carretera que también sirvió de base para los escenarios y los personajes clave. “Teníamos tres Cadillac, diez

Sus conocimientos garantizaron un nivel de precisión increíble para 2006

“Se tardan horas y horas en renderizar un solo fotograma con los reflejos en el cromo de Doc Hudson”

personas y nos dirigimos a la Ruta 66 durante nueve días para entender ese paisaje y, ya de paso, el mundo de los coches”, recuerda Pauley. “Tomé muestras de tierra en Arizona (parte de la tierra es púrpura y parte roja) y, al pasar por Galena (Kansas), doblamos la esquina y apareció una vieja camioneta con un gancho de remolque, que se convirtió en Mate. También conocimos a Dawn Welch, quien dirige el Rock Cafe de Oklahoma, y ella nos inspiró el personaje de Sally”.

Pauley, que ahora tiene 55 años, creció en California, estudió diseño gráfico e ilustración en la Universidad Estatal de San José y empezó trabajando en un parque temático antes de dedicarse a la animación cinematográfica. Trabajó en “Pesadilla antes de Navidad”, de Tim Burton, y se incorporó a Pixar a los 31 años, siendo “Toy Story” su primera aparición en los créditos.

Cuando comenzó el desarrollo de “Cars”, a finales de los 90, fue esencial adaptar los personajes a los coches y entender cómo se expresarían antropomórficamente. El gran avance se produjo cuando Bobby Podesta (ahora animador supervisor de Pixar)

experimentó, con modelos de animación rudimentarios, para encontrar formas de hacer que los coches interactuaran entre sí como lo hacen los humanos.

“En todo momento fue importante mantenernos fieles al espíritu de los coches. Luigi es rápido y deportivo, lleva neumáticos más estrechos. El Sheriff está a dos donuts de un ataque al corazón, así que es un Mercury del 49 más grande, tiene muelles blandos y un tipo de balanceo más suave”.

Quizá lo más intrigante fuese el equilibrio que tuvieron que encontrar los animadores de Pixar entre recrear fielmente el lenguaje dinámico de los coches y saber cuándo desmarcarse de la realidad.

“De hecho, ajustamos la suspensión de los coches tal y como serían”, comenta Ward. “De este modo, cuando McQueen y Mate tienen miedo de la cosechadora y corren por el campo, Mate va a la deriva porque su suspensión es muy blanda, y McQueen es como un coche de carreras... y si condujeras un coche de carreras por el campo rebotarías con la misma fuerza. Incluso el Fiat 500 tiene suspensión de ballestas, lo ajustamos todo”.

Pero lo mejor de todo es que estos coches no tienen que respetar los materiales. Por ejemplo, con Sally engañaron un poco el frontal y lo desplazaron hacia delante para que le diera más luz, “hicimos el parabrisas

mucho más vertical y acortamos las dimensiones”.

Concebido originalmente como un Ford Mustang (por la canción) Sally pronto se convirtió en un 911 de la generación 996 –la del faro con forma de lágrima–. “Un Porsche es lo bastante rápido como para seguir el ritmo del Rayo McQueen, el motor está en la parte trasera, así que no hay una gran parrilla que parezca un bigote, y los faros de esa generación no eran redondos, así que no parecían ojos [finalmente Pixar optó por colocar los ojos en los parabrisas, no en los faros]”, explica Pauley.

Dada la tecnología de la época, conseguir que los coches parecieran naturales y reflejaran literalmente el mundo que les rodeaba fue una tarea que requirió mucho tiempo. “Había que luchar contra la simetría para conseguir una vista asimétrica natural de los coches, y si nos fijamos en los reflejos del cromo de Doc Hudson mientras habla, son literalmente horas y horas para renderizar un solo fotograma. Hoy en día las cosas son mucho más rápidas, pero eso solo significa que le dedicamos más tiempo”. Ward también señala que ahora “hay mucha más mezcla entre disciplinas, así que la gente digital se ha vuelto mucho más artística y la gente de arte es mucho más técnica”.

Pauley y Ward esquivan las preguntas sobre la continuación de “Cars 3” del año 2017. Sin embargo, casi 20 años después de la primera entrega, una cosa es segura: si “Cars” vuelve, todo empezará con un boceto.

DISTANCIA CORTA

Seis preguntas que solo CAR haría

Háblenos de su primer coche...

“Un Ford Capri marrón de 1972 con techo solar manual comprado en una subasta en San José. No sabía conducir con marchas cortas, así que la noche anterior aprendí en la pick-up de un amigo, pero el Capri se me caló en medio de un cruce enorme de camino a casa”.

¿De qué logro se siente más orgulloso?

“Personalmente, de mi mujer y mis dos maravillosos hijos. En el mundo del cine, de ‘Toy Story’”.

Cuéntenos un momento en el que la haya cagado de verdad...

“Destrocé un Ford Pinto familiar al chocar con un poste de hormigón en un aparcamiento”.

¿Qué es lo mejor que ha hecho en coche?

“Los nueve días que pasé en la Ruta 66 con el equipo de ‘Cars’. Todo lo que puedas ver y leer en un libro siempre se quedará corto, tienes que ir para sentirlo”.



¿Supercoche o clásico?

“Clásico. De mediados a finales de los 60 es una época dorada. El Ford GT40 es mi favorito y tengo un Volvo P1800 de 1967”.

Pregunta difícil ¿Sally es anterior o posterior al restyling del 911 Carrera 996?

“Es posterior, cuando Porsche rediseñó las luces y algunos detalles tanto exteriores como de equipamiento [correcto]”. [La generación 996 se presentó en el Salón de Fráncfort, en 1997, y se actualizó en el año 2002].



Pauley y Ward (imagen) hicieron tan buen trabajo que Porsche produjo un verdadero 911 “Sally”.





La inspiración: Alpine A220

Este modelo no pasará a la historia por su gran palmarés, pero disputó las 24 Horas de Le Mans en 1968 y 1969. Al ser más largo se pensaba que ganaría velocidad en las rectas, pero no tuvo éxito. Luego se le acortó la carrocería 30 cm y funcionó mejor en trazados cortos y rallyes. El de la imagen es el Chasis nº 1731, del que se han tomado algunos detalles.

AGTZ Twin Tail

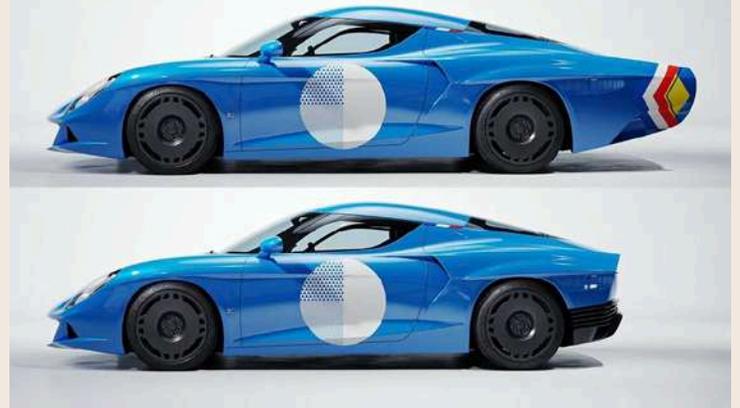
La Squadra, un distribuidor polaco de Alpine y otras marcas, ha resucitado el A220 de los años sesenta con la ayuda de Zagato. Solo se harán 19 unidades y su precio ronda los 650.000 euros.

JAKUB PIETRZAK, fundador de La Squadra es un confeso enamorado del mundo del automóvil: “La industria está cambiando más rápido que nunca. Con el avance de la tecnología nos estamos volviendo cada vez más nostálgicos, lo que nos lleva a inspirarnos en el pasado para sacar adelante nuevas ideas. Estamos solo al principio de este renacimiento. La electrificación

aumenta la competencia y es más difícil diferenciar los productos en cuanto a prestaciones y estímulos de conducción. El diseño cobrará mayor importancia, lo que permitirá a los carroceros artesanos entrar en escena y ofrecer proyectos únicos que separarán a las marcas intrépidas del resto del pelotón”.

Y para destacar nada mejor que ponerse en manos de los mejores carroceros italianos, como Andrea Zagato, nieto del fundador de esta

El kit de “alargamiento” de la carrocería no es fijo, se puede quitar.



ALPINE A290, CADA VEZ MÁS CERCA

Tras presentar el showcar A290_β el 9 de mayo de 2023 en Bristol (Reino Unido), Alpine se prepara para desvelar en primicia mundial su primer vehículo 100% eléctrico el próximo 13 de junio, coincidiendo con las 24 Horas de Le Mans (Francia). Mientras tanto, los equipos de ingeniería de la marca francesa están ultimando las pruebas con los prototipos en Suecia. Ya queda menos...



empresa familiar que ha vestido algunos de los mejores coches de la historia. “No queríamos hacer un coche de carreras puro porque la tecnología, la aerodinámica y la potencia han cambiado mucho desde los años sesenta. En lugar de eso, queríamos capturar la inspiración y la innovación en el diseño del A220 de cola corta y crear un auténtico Gran Turismo en la verdadera tradición Zagato. La tarea de los carroceros es provocar al mundo del automóvil con

lenguajes de diseño alternativos. Jugar con una cola redonda o truncada siempre estuvo en la ética de diseño de Zagato para sus modelos Gran Turismo. Con el AGTZ Twin Tail estamos produciendo un coche que creemos coherente con nuestra herencia”.

En cuanto a la mecánica no se ha anunciado nada todavía. Tendremos que esperar hasta Villa d’Este, cuando está prevista su presentación en sociedad, para saber algo más de esta joya.



EXPOSICIÓN Y VENTA
Vía de las Dos Castillas, 9
Pozuelo de Alarcón
28224 Madrid
Tel. 91 715 40 11
ventas@lamborghinimadrid.com

SERVICIO TÉCNICO
C/ Gamonal, 47 Naves 9 y 10.
Polígono Industrial Vallecas
28031 Madrid
Tel. 91 463 99 85
serviciotecnico@lamborghinimadrid.com

LAMBORGHINI MADRID

Distribuidor oficial

<https://lamborghini-madrid.es>

“Estamos en una carrera tecnológica y Tesla es el rival”

Hablamos con **Peter Rawlinson**, Consejero Delegado de Lucid.

PROBAMOS COSAS y, a veces, no tienen éxito. La vida no es fácil”, declaraba James Dyson tras el fracaso de su proyecto de coche eléctrico. Pero donde muchos han fallado, Lucid ha sobrevivido e incluso prosperado. Al principio fue una de las innumerables empresas emergentes de vehículos eléctricos que surgieron en Silicon Valley (California, EE UU), pero pronto se hizo más fuerte que la mayoría. Liderada por Peter Rawlinson, el ingeniero que ayudó a convertir el Tesla Model S en una realidad, y con la magnífica berlina Air como prueba de su competencia técnica, Lucid prosperó, le crecieron pulmones y piernas, y se dispuso a esprintar tras el traje de superhéroe de Elon Musk.

A finales de 2023 entregó su coche número 10.000 (el primero llegó a finales de 2021). El segundo modelo de Lucid, el SUV Gravity, saldrá a la venta a finales de este año. El año que viene veremos los primeros Aston Martin EV con propulsores desarrollados por Lucid. Y el equipo de ingeniería avanzada de Rawlinson está trabajando en el tercer coche de Lucid, un rival de tamaño medio del Model 3/Model Y, con un precio de salida de 48.000 dólares.

¿Cuál es la gran baza de Lucid? Rawlinson lo tiene muy claro: “la tecnología. El negocio de los coches eléctricos es una carrera armamentística tecnológica y, afortunadamente, Lucid tiene armas bastante potentes. Intentamos avanzar sin parar para fabricar un coche eléctrico más avanzado que los demás. Ha habido toda una legión de start-ups

y a menudo se nos agrupa con ellas; creo que injustamente. Todavía no ha habido ningún otro a menos de 160 km de nuestra autonomía y seguimos siendo el vehículo eléctrico de mayor voltaje que se puede comprar y el de carga más rápida. Y ahora, con el Air Sapphire, estamos anunciando una aceleración de 0 a 100 km/h de 1,89 segundos...”

La tecnología innovadora es el alma de Lucid. “En 2016 jugábamos peligrosamente con la quiebra. Necesitaba demostrar que teníamos la mejor tecnología de baterías del mundo, así que decidimos asociarnos con McLaren en la Fórmula E. Ese coche de segunda generación supuso un cambio radical para la competición. Antes, los pilotos tenían que cambiar de coche para terminar una carrera”. Sin duda, esa decisión mereció la pena. La demostración práctica de la capacidad técnica de Lucid, hizo que el fondo de inversión PIF respaldara a Rawlinson, inversión que ayudó a preparar el Air para la producción y a construir la fábrica de Lucid en Casa Grande, Arizona.

Ahora, con el Gravity en camino, un rival del Model 3 en proceso y el acuerdo con Aston Martin, su empresa está cobrando un gran impulso. “Aston está trabajando con la tecnología del Sapphire”, confirma Rawlinson. “Estamos realizando un trabajo especial para ellos en la integración de software y vamos a proporcionar la Wunderbox [la unidad de carga de Lucid], los módulos de batería y la unidad de doble tracción trasera del Sapphire”. Es decir, motores eléctricos de 670 CV cada uno y el hardware que los acompaña.

Todo cambió cuando Lucid demostró su eficiencia tecnológica en la Fórmula E



La marca americana, pionera en eficiencia, planea llegar cada vez más lejos con menos batería.



¿Y en el extremo más asequible? Un rival del Model 3 con la misma tecnología que el Air y el Gravity, no una versión diluida de la misma. “Con nuestro coche de tamaño medio quiero bajar a unos 48.000 o 50.000 dólares. ¿Podemos utilizar nuestra tecnología actual a ese precio? Tenemos que conseguirlo. Ahora mismo tenemos un 12% más de eficiencia que nuestro competidor más cercano. Eso significa que podemos recorrer la misma distancia con una batería más pequeña y competir por 50.000 dólares. La batería es el elemento más caro. Una batería más pequeña significa que podemos producir el coche de forma más rentable. Además, al reducir el tamaño y el peso de la batería se entra en el círculo virtuoso de Colin Chapman, quien siempre apostó por la ligereza”.



“Me gusta ser accionista de Aston”

El acuerdo funciona en ambos sentidos.

Curiosamente, el acuerdo de Lucid con Aston Martin, anunciado el año pasado, no impide a la empresa trabajar con otras compañías del mismo sector. Nuestra tecnología está a disposición de otras marcas”, afirma Rawlinson. “Estamos comprometidos al cien por cien con nuestra asociación con Aston Martin, pero el acuerdo no es exclusivo, por lo que nos reservamos el derecho de suministrar la tecnología a otros fabricantes”. El acuerdo con Aston incluye efectivo y acciones. Queríamos demostrar nuestro compromiso con la asociación,

y para nosotros es una gran inversión”, afirma Rawlinson, un apasionado de la gasolina que adora su Lotus Elan. “Les alivia la situación de tesorería, y nosotros ponemos nuestro dinero donde queremos y donde más nos interesa. Tenemos un 3,7% y está bien, me gusta ser accionista de Aston Martin”.



DISEÑO

Mi carrera en tres bocetos

KARL NEUHOLD
JEFE DE DISEÑO
EXTERIOR DE SKODA



PRIMERO COCHE:

VW GOLF Mk4 Y AUDI RS4 (B5)

“Hice de todo en el Grupo VW en mis comienzos... ¡pero empecé con el diseño de las llantas del Golf 4! Luego, en Audi, ayudé a crear el RS4 de 1999 que, por cierto, ahora está en un museo”.



MI DISEÑO MÁS IMPORTANTE: SKODA YETI

“Técnicamente, colaboré en el Superb Kombi de la época, pero el primero que diseñé fue el Yeti junto a Thomas Ingenlath (el actual CEO de Polestar)”.



SU ÚLTIMO TRABAJO: SKODA KODIAQ Mk2

“¿Por qué no hacer otro Kodiaq? El mercado sigue siendo enorme para este tipo de vehículos. Y, ¿qué hace que un modelo sea un producto de éxito o no? Pues que tenga un buen aspecto”.

Cuatro Pegaso en el Instituto de la Ingeniería de España

La entrega de unos premios periodísticos se convirtió en una reunión de propietarios, especialistas y amantes del mítico deportivo español.



NO ES FÁCIL ver juntos cuatro Pegaso Z-102 (se fabricaron 86, con carrocerías de cuatro fabricantes diferentes), y eso fue lo que pudimos admirar el pasado 21 de marzo en la sede del Instituto de la Ingeniería de España, un palacete en la calle General Arrando de Madrid. La institución entregó dos premios periodísticos que tienen como objetivo destacar la importancia que tiene la ingeniería en nuestra vida cotidiana, y estos llevaron los nombres de los insignes Wifredo P. Ricart (1897-1974) Ingeniero Industrial, impulsor de ENASA y creador del Pegaso Z-102; y José Echegaray (1832-1916), ingeniero de caminos, matemático, ministro y premio Nobel de Literatura. O sea, un perfil similar al de los políticos actuales.

José Ramón Ricart, nieto de Wifredo, es un aficionado al motor que se ha distinguido por mantener viva la memoria de su antecesor, y su propuesta de llevar al Instituto varios Pegaso fue todo un éxito. Al evento acudieron ilustres personajes del mundo Pegaso, empezando por el piloto de Fórmula 1 y Turismos Álex Soler-Roig, el último que ganó una carrera a los mandos de un Pegaso, en 1959. Tampoco faltó Nicolás Franco, naturalista, vicepresidente de la Fundación RACE y sobrino de Francisco Franco. Como expertos en la marca española acudieron el historiador y periodista Mario Laguna y el especialista en clásicos de alto nivel Rafael Pueche, cuya empresa tiene a la venta el Z-102 Saoutchik negro expuesto.

El coche que despertó más expectación fue el Enasa de color rojo, que llevaba fuera de España más de medio siglo y que ha sido comprado recientemente en Florida por Jaime Bergel. El inversor y gentleman driver va a correr con él en GP histórico de Mónaco para GT's, donde ya estuvo el coche en 1952. Se da la circunstancia que esa misma unidad perteneció a Nicolás Franco, aunque cuando él lo tuvo era de un tono tirando a dorado y, según nos dijo, por eso lo llamaban *pain brulé* (pan tostado). También vimos por allí a Jesús Pareja, el gran piloto de sport prototipos Porsche de los años 80 y 90. Antes de la entrega de premios, Mario Laguna ilustró a los presentes sobre la trayectoria vital de W. Ricart, especialmente en lo que respecta al periodo en el que trabajó en Italia en Alfa Romeo. Por su parte el ingeniero de caminos y directivo Luis del Rivero (expresidente de Sacyr Vallehermoso, vicepresidente de Repsol y propietario de uno de los Z-102 expuestos) reivindicó la figura de José Echegaray, murciano como él y primer Premio Nobel español hoy casi olvidado.



CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI RED DE CONCESIONARIOS FERRARI ESPAÑA

Ferrari Approved: certificación para mantener tu pasión inalterada a través de los años.

El programa de certificación de vehículos usados Ferrari Approved garantiza la máxima confianza a quienes compran su Ferrari.

Incluye un total de 201 puntos de chequeo y garantía de hasta 24 meses (según modelos) aprobados en exclusiva por la Red de Concesionarios Oficiales Ferrari en España.

Ferrari Barcelona

Paseo de la Zona Franca, 10
08038 Barcelona
Tel: +34 93 289 63 63
info@carsgallery.es
www.barcelona.ferraridealers.com

Ferrari Madrid

C/ Puerto de Somport, 8
28050 Madrid
Tel: +34 91 048 81 70
ferrarimadrid@santogal.es
www.madrid.ferraridealers.com

Ferrari Marbella

Avda. Norberto Goizueta s/n
29670 San Pedro de Alcántara, Marbella
Tel: +34 95 278 22 11
ferrari@cdesalamanca.com
www.marbella.ferraridealers.com

Ferrari Service Valencia

Avda. Maestro Rodrigo, 107
46035 Valencia.
Tel: +34 96 347 91 99
info@carsgallery.es
www.carsgallery.es

¿Cómo acabar con los robos?

Jaguar Land Rover tiene una misión, convertir sus vehículos en fortalezas rodantes. A continuación te contamos cómo.

DE MEDIA, en España se roban unos 87 coches al día, lo que nos coloca como el quinto país de la Unión Europea donde más robos de automóviles se producen. Según Jaguar Land Rover, se trata de un problema que afecta a todo el sector y cuya solución requiere un cambio legislativo y la cooperación de la policía. Pero, mientras tanto, ¿qué está haciendo JLR con sus coches? Bueno, han invertido unos 15 millones en nuevas medidas de seguridad, y los vehículos que datan de 2016 pueden optar a una actualización.

Aún queda trabajo por hacer, pero los robos de Range Rover se han reducido drásticamente.

El verdadero cambio, según el ingeniero eléctrico jefe Stewart Moore, ha sido el nuevo software para proteger contra el robo del módulo de control de la carrocería (BCM), un método que implica que los ladrones conecten un dispositivo al puerto de diagnóstico a bordo (OBD).

La actualización se está extendiendo a los vehículos de generaciones anteriores, junto con nuevas funciones en la aplicación oficial de Land Rover, como recordatorios de bloqueo de puertas.

En cuanto a la vulnerabilidad del robo por relé –los ladrones utilizan un equipo para secuestrar la señal de entrada sin llave–, Moore nos dice que el problema se resolvió ya en el año 2018 con



Pequeñas cajas negras como esta son capaces de hackear el módulo de control.

la introducción de tecnología de banda ultraancha (UWB) en sus llaves, y aún no se ha descifrado.

Pero, ¿y en el futuro? La compañía inglesa está haciendo campaña para que se ilegalice la propiedad de equipos antirrobo en el Reino Unido –algo que se podría extender más adelante a toda Europa–, al tiempo que cola-

bora con la policía para identificar las vulnerabilidades de los vehículos. El fabricante ha afirmado que se trata de un problema de todos, pero por ahora está haciendo un llamamiento a todos los propietarios de Range Rover que cumplan los requisitos para que lleven sus coches a actualizar. Al parecer, solo se tarda 20 minutos...

Jaguar Land Rover ha invertido 15 millones en medidas de seguridad

MÁS SEGURO QUE UNA CASA

UN GRAN CORTAFUEGOS

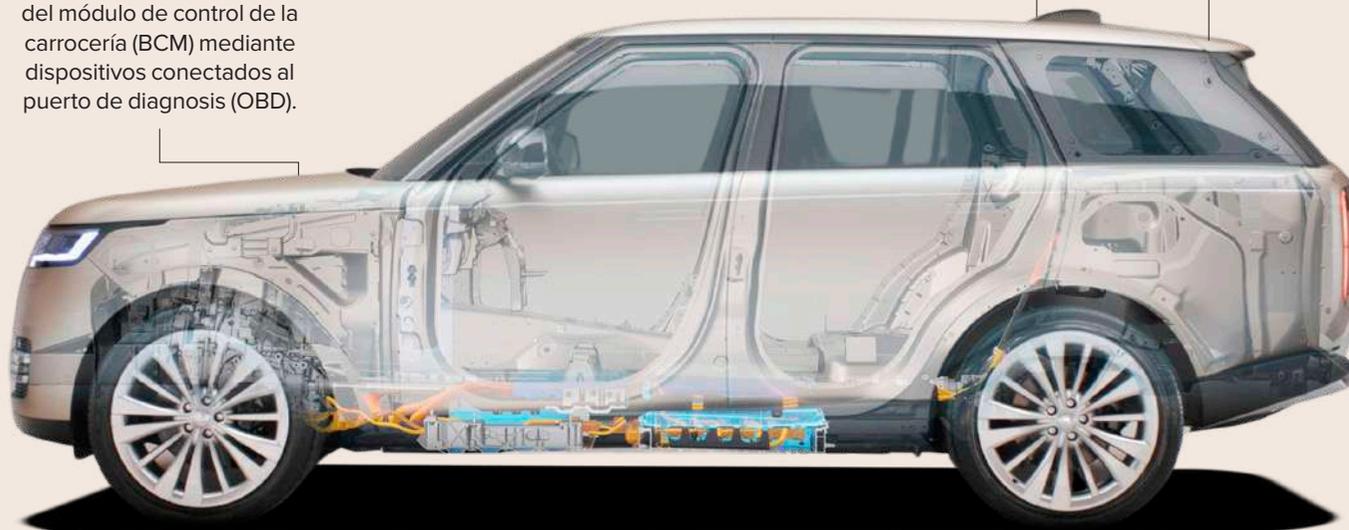
Cuentan con un nuevo software para evitar el pirateo del módulo de control de la carrocería (BCM) mediante dispositivos conectados al puerto de diagnóstico (OBD).

BANDA ULTRAANCHA

Esta tecnología UWB (Ultra Wide Band) en las llaves evita el robo por relé. Con una llave es este tipo ya no se necesita una funda Faraday que bloquee las señales.

LA APLICACIÓN AL DÍA

La aplicación oficial de la marca también avisa a los propietarios de intentos de manipulación y les recuerda que cierren bien el coche.





BENTLEY



Impresionante. Incluso antes de arrancar.

Continental GTC S.

Los detalles de tinta oscura prometen emoción. El modo Sport especialmente calibrado lo consigue.

Descubre más en [BentleyMotors.com/en/models/continental-gt/continental-gt-s.html](https://www.bentleymotors.com/en/models/continental-gt/continental-gt-s.html)

Continental GTC S (V8) WLTP ciclo combinado: consumo combustible, mpg (l/100km) – Combinado 22.6 (12.5). Combinado de emisiones CO₂ – 284 g/km.

El nombre de 'Bentley' y la 'B' alada son marcas registradas.
© 2024 Bentley Motors Limited. Modelo mostrado: Continental GTC S.

BENTLEY BARCELONA
MADRID, MARBELLA & VALENCIA

Entra en la leyenda

Los próximos días 10 y 11 de mayo RM Sotheby's celebrará en Mónaco una subasta donde se ofrecerán lotes únicos e irrepetibles. Destacamos algunos de ellos.



250-350.000 €
Precio estimado



5,2-6,5 millones €
Precio estimado



1,9-2,3 millones €
Precio estimado



FERRARI 458 ITALIA "ARMY" (2010)

Fue concebido por Lapo Elkann, nieto de Giovanni Agnelli y hermano de John Elkann, presidente de Stellantis y Ferrari. Con fama de playboy y vividor, el 458 de Lapo en lugar de los escudos laterales con el cavallino, lleva símbolos de paz. Lo donó en 2016 para una subasta benéfica y ahora sale al mercado.

FERRARI 312 T4 (1979)

El chasis 040 es el cuarto de los cinco T4 fabricados. Con este coche con motor 3 litros 12 cilindros bóxer Jody Schekter fue campeón mundial con Ferrari, y ha permanecido en su colección personal desde hace décadas.

LAMBO. COUNTACH LPI 800-4 (2022)

Concebido para celebrar los 50 años del Countach original. Emplea la base mecánica del Aventador y, a pesar de la fuerte demanda, solo se fabricaron 112 unidades a 2,4 millones cada una. Con solo 6.000 km en el contador.

PKW: MADRID CONNECTION

Estos exóticos italianos viajarán desde la capital hasta Mónaco, ya que pertenecen a PKW Drive Club. Su presencia en la subasta subraya la apuesta de la empresa por la calidad al máximo nivel, tanto en la compra venta como en servicio, wrapping o detailing.



Iso Grifo GL Series I Custom (1967)



De Tomaso Vallelunga by Ghia (1967)



De Tomaso Mangusta by Ghia (1970)

BIZZARRIN 5300 GT STRADA (1967)

750-800.000 €
Precio estimado



PORSCHE 911 GT2 BY ROCK RACING (1998)

750-1.000.000 €
Precio estimado



McLAREN SENNA GTR LM 25 EDITION (2020)
1,4-1,6 millones €
Precio estimado

PORSCHE 917 K (1981)

3,5-5 millones €
Precio estimado



ALFA ROMEO 8C SPIDER (2010)

250-300.000 €
Precio estimado



BMW M1 (1981)
400-500.000 €
Precio estimado



Barcelona



Madrid



VANTAGE

THRILL. DRIVEN.



Aston Martin Barcelona | Paseo de la Zona Franca, 06-08 · 08038 | 932 896 363 | www.quadisgallery.es/#AstonMartin

Aston Martin Madrid: ventas y exposición | Glorieta López de Hoyos, 5 · 28002 | 914 557 634 | www.tayre.es

Aston Martin Madrid: servicio técnico oficial | Manuel Tovar, 12 · 28034 | 914 137 013 | www.tayre.es

The emissions/fuel economy figures quoted are sourced from official regulated test results obtained through laboratory testing. They are for comparability purposes only and may not reflect your real driving experience, which may vary depending on factors including road conditions, weather, vehicle load and driving style.



Mansory Defender Black Edition

Un producto con tanto éxito, historia y demanda no podía faltar en la lista del preparador. Sinónimo de comodidad y lujo, pero también de excentricidad, no existe manera más 'chic' de ir al campo.

ESTE DEFENDER lleva el motor V8 original de 5.0 litros (de la generación presentada en 2020) y con tanta tecnología y electrónica es un producto muy bueno sobre el que poder realizar cambios, aunque solo se realizarán en 10 unidades (cifra a la que se limita esta serie). El color exterior elegido es el negro, un tono que queda

muy bien con los guardabarros ensanchados o con el alerón del techo, hechos íntegramente de carbono. El carbono, como elemento ligero y de un alto valor (económicamente hablando), está presente en otros elementos como el faldón delantero, trasero, el capó o en los marcos de las luces traseras, entre otros. Esta Black Edition monta unas enormes

llantas de 24 pulgadas para mejorar sus prestaciones y también su apariencia. Con un nuevo sistema de escape deportivo de cuatro tubos, su potencia ha aumentado 125 CV y 245 Nm más de par, logrando un total de 650 CV y 870 Nm. La velocidad máxima, gracias a dichas modificaciones se eleva a los 250 km/h (240 km/h de serie) y el tiempo de aceleración de 0

a 100 se reduce a 4,7 segundos (5,4 s). En el interior, como nos tiene acostumbrados Mansory, los clientes podrán elegir el tipo de cuero, el nivel de acolchado o los colores. Para embellecer y hacer más exclusivo el interior –y al más puro estilo Rolls-Royce– varios cientos de Leds iluminan el techo interior, representando el cielo y el logotipo de Mansory.



La fibra de carbono está presente en todo el coche. Las llantas son de 24 pulgadas.





FROM NOW ON

LAMBORGHINI REVUELTO.

LAMBORGHINI BARCELONA

Distribuidor oficial

EXPOSICIÓN Y VENTA

Calle Ganduxer, 71

08017 Barcelona

Tel: +34 93 362 41 23

info@lamborghini-barcelona.es

SERVICIO TÉCNICO

Passeig de la Zona Franca 8

08038 Barcelona

Consumo de combustible combinado: 10,3 l/100km (WLTP); Consumo de energía combinado: 78,1 kWh/100 km (WLTP);
Emisiones de CO2 combinadas: 276 g/km (WLTP).

www.lamborghini-barcelona.es

Fiat 600 by dEmo

Este singular modelo firmado con el estilo personal del artista español, se exhibió como una obra más en la exposición Ethereal, en el prestigioso Hotel Santo Mauro.

UN PRODUCTO con un diseño atractivo y atemporal puede llegar a ser una obra de arte. Bajo esta premisa, el nuevo Fiat 600 Eléctrico, visto desde el prisma creativo y sorprendente de Eladio de la Mora “dEmo” saltó del asfalto a participar como uno de los platos fuertes de la exposición Ethereal dentro de la Semana del Arte de Madrid. Organizada entre el 4 y el 17 de marzo en el suntuoso Hotel Santo Mauro de la Villa y Corte, Ethereal sumergió a los visitantes en la belleza de lo efímero y la trascendencia de lo tangible de la mano de creadores significativos en el presente y el futuro del arte en España como Jaime Monge, Anna



Barrachina, Miguel Díaz Belda o Àcondieresis o el propio dEmo. Desde la llegada del primer Fiat 600, en 1955, esta familia de modelos compactos se ha distinguido por reflejar el espíritu práctico y estético del diseño italiano sin perder de vida los placeres de la “dolce vita”. Por su parte, el polifacético artista y embajador de Fiat, dEmo, se ha convertido en una de las grandes figuras del arte pop y urbano en España, además de un coleccionista de arte. Su espíritu creativo e inconformista ha sabido romper moldes y convencionalismos, con una filosofía desenfadada que supo plasmar en este original lienzo con ruedas. En definitiva, una combinación perfecta.





Los animales y el color son una de sus grandes obsesiones, algo que se aprecia en sus famosos osos de gominola

Creaciones d'Emo (Eladio de Mora)

Mujeres

Fibra de vidrio y resina de poliéster 200 cm
15.000 €



Botijos

Fibra de vidrio y resina de poliéster
45 cm | 75 cm
3.000 € – 5.000 €

Patos

Fibra de vidrio y resina de poliéster
Varios tamaños
2.000 € – 15.000 €



Corazón

Fibra de vidrio y resina de poliéster
100 x 100 cm | 50 x 50 cm | 15 x 15 cm
1.500 € – 10.000 €



Perros

Fibra de vidrio y resina de poliéster
45 cm | 75 cm
3.000 € – 4.500 €



Oso AutoBello

Eladio de Mora también ha diseñado varios cascos para sus famosos osos. Es el máximo galardón en el Gran Tour AutoBello 2024.

El siguiente paso

La empresa norteamericana no para de mejorar sus ventas y, sobre todo, sus beneficios. Ahora toca ver cómo encajará el nuevo Model 2, de 25.000 dólares, en el plan maestro de Elon Musk.



SELLAME COMO se llame el Tesla Model 2 y llegue cuando llegue, existe la posibilidad de que finalmente convierta a su empresa en lo último que Elon Musk pensó que llegaría a ser: un fabricante mundial de automóviles a gran escala, a la altura de General Motors o Hyundai, con seis o siete millones de coches al año, o más. Tesla no es precisamente un pececillo. Su cotización actual es la mitad de la que tenía en su momento álgido, pero sigue siendo más del doble que la de su rival más cercano, Toyota, que fabrica más de 10 millones de coches al año. Tesla acaba de ser superada por BYD como mayor fabricante de vehículos eléctricos del mundo, pero los 1,85 millones de coches que produjo en 2023 suponen un aumento del 35% respecto al año anterior: un crecimiento con el que las marcas de coches tradicionales solo pueden

soñar. Esta diferencia entre el precio de las acciones y la escala muestra que los mercados creen que hay mucho más crecimiento por venir. Siempre lo han hecho. Al igual que otros valores tecnológicos de moda, la valoración aparentemente disparatada de Tesla no ha estado correlacionada con su rendimiento actual, por fuerte que sea. El crecimiento del precio de sus acciones y de sus ventas se ha producido a pesar de su espasmódico desarrollo como fabricante de automóviles y de las controversias que giran en torno a un fundador, que es casi la última persona a la que uno pondría al frente de lo que ahora es una empresa industrial a gran escala.

Pero el lanzamiento del Model 2 puede ser el momento en el que esa brecha empiece a cerrarse: cuando las distintas vertientes del negocio de Tesla, que se han desarrollado de forma tan desigual

MODEL 3

Ha sido recientemente actualizado. Cuenta con dos versiones: 283 CV y 513 km o 498 CV y 629 km. Desde 39.990 euros.

MODEL S

Lleva 12 años en el mercado y no tiene relevo a la vista. El S tiene 670 CV (634 km) y el S Plaid tres motores y 1.020 CV (600 km). Desde 95.000 euros.

CYBERTRUCK

Ya está a la venta en EE UU por unos 61.000 dólares, pero su llegada a Europa todavía no está prevista. Tiene tres variantes con tracción trasera o total y con uno, dos o tres motores.



hasta ahora, empiecen por fin a alinearse, justo cuando el panorama geopolítico mundial cambie también decisivamente a su favor. Cuando CAR empezó a hablar con Musk a finales de los años noventa, no tenía ningún deseo de fabricar coches a gran escala y de calidad, lo que sabía que era una tarea casi imposible partiendo de cero. En su lugar, estaba seguro de que un fabricante de coches establecido le compraría. Pero muy pronto no pudieron permitírselo, y antes de que acabe esta década Tesla podría ser exactamente el tipo de ballena que una vez pensó que se tragaría a su pececillo.

La historia de Tesla en la era del Model 2 tiene cuatro vertientes, la primera de las cuales es el producto. A pesar de su escala, Tesla todavía no tiene una gama de modelos racional, ni ciclos de producto convencionales en los que estos modelos se sustituyan cada cuatro o cinco años. En lugar de eso, sigue vendiendo el Model S, que ya tiene 12 años y que ya se parecía a muchos otros coches cuando se lanzó, junto con el Cybertruck, sin duda el vehículo de aspecto más alocado de un fabricante de coches convencional.

“Cuando Tesla saque al mercado por fin un SUV de tres filas de asientos apetecible y un pick-up que se parezca a un Model 3”, escribió recientemente el analista e inversor Reilly Brennan, “es posible que sea una empresa del tamaño de VW o Toyota”. Es evidente que el Model 2 por sí solo no tapaná todos los agujeros de la gama aleatoria de Tesla. Pero, a un precio de unos 25.000 dólares, es exactamente el vehículo eléctrico que quieren los compradores en este momento. Los rivales, desde VW a BYD, están de acuerdo y están planeando o vendiendo ya sus propios vehículos, pero el VE más asequible de Tesla probablemente sea más atractivo por sus cualidades intrínsecas. Seguro que es rápido, con una autonomía decente, y tendrá el mismo diseño brillantemente simple del Model 3, con una cartera de pedidos anticipados incluso mayor que la que generó el nuevo Tesla cuando finalmente salió a la venta.

La imagen de marca de Tesla se basa en ser inteligente, no cara, por lo que un modelo más barato se beneficiará de ella en lugar de diluirla. El siguiente aspecto es la

producción. En su día, intentar poner en marcha su primera factoría con los volúmenes que querían sus clientes y la calidad que esperaban era el sueño de Musk. “Construir coches es difícil”, admitió, mientras los fabricantes de automóviles tradicionales ponían los ojos en blanco y le recordaban que algunos de ellos habían tardado un siglo en aprender a fabricar tan bien un Golf, un Clase C o un Leaf. Pero ahora parece que Tesla puede estar dando lecciones a los demás.

Su calidad sigue estando por detrás de la de sus rivales

establecidos, pero está construyendo coches con márgenes que hacen llorar a esos rivales. Mientras Carlos Tavares, Consejero Delegado de Stellantis, ha advertido de que se producirá un “baño de sangre” entre las marcas de coches tradicionales si intentan vender coches eléctricos de 25.000 dólares sin prestar mucha atención a sus costes, Tesla ha estado reduciendo drásticamente los precios de sus coches y sigue obteniendo enormes beneficios.

El Model 2 irá más allá, con una técnica de producción radicalmente



La imagen de marca de Tesla se basa en ser inteligente, no cara, por lo que un modelo más barato se beneficiará de ella en lugar de diluirla.

MODEL X

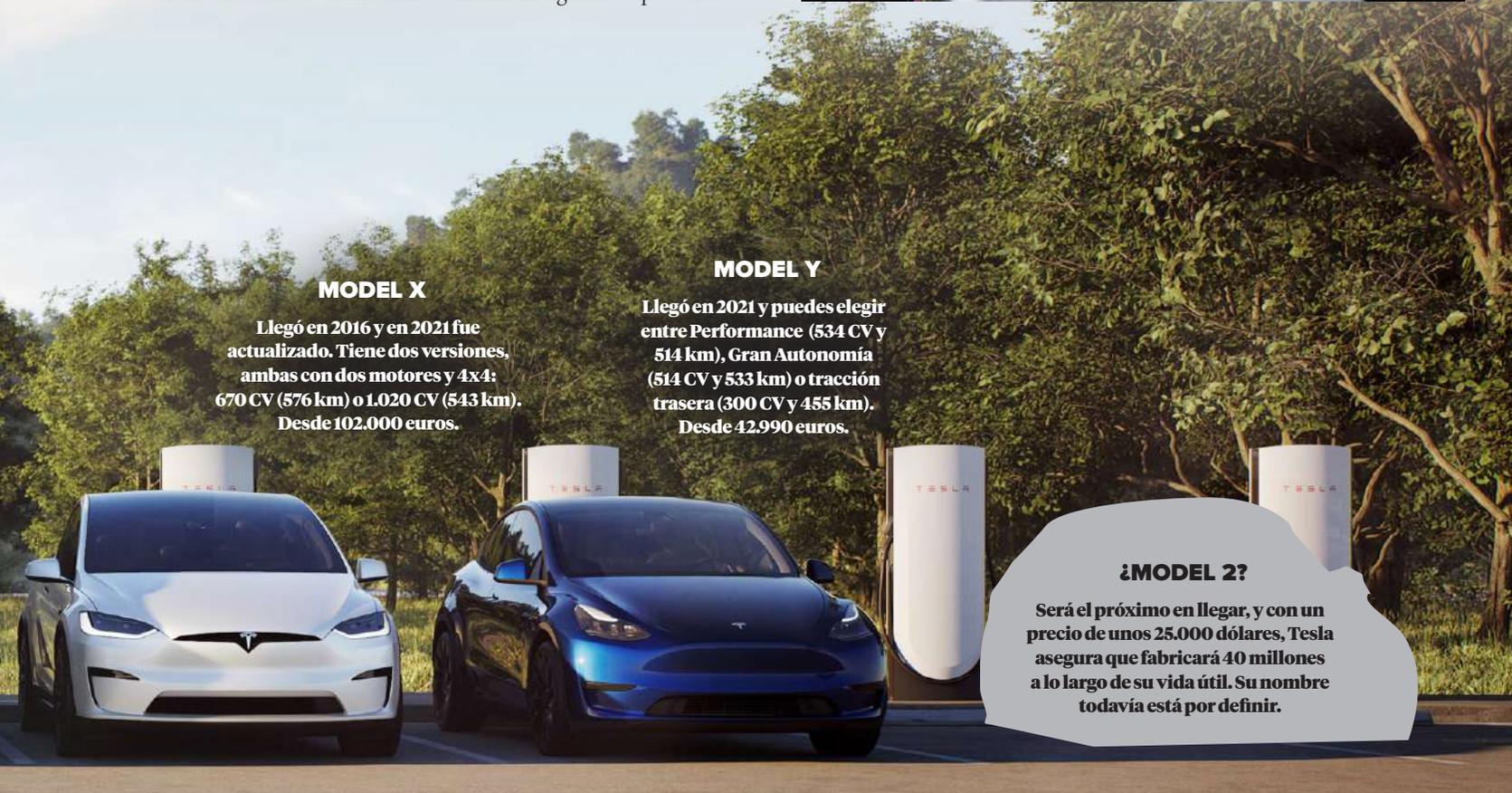
Llegó en 2016 y en 2021 fue actualizado. Tiene dos versiones, ambas con dos motores y 4x4: 670 CV (576 km) o 1.020 CV (543 km). Desde 102.000 euros.

MODEL Y

Llegó en 2021 y puedes elegir entre Performance (534 CV y 514 km), Gran Autonomía (514 CV y 533 km) o tracción trasera (300 CV y 455 km). Desde 42.990 euros.

¿MODEL 2?

Será el próximo en llegar, y con un precio de unos 25.000 dólares, Tesla asegura que fabricará 40 millones a lo largo de su vida útil. Su nombre todavía está por definir.



simplificada que reducirá los costes de fabricación y debería mejorar también la calidad. Tesla dice que fabricará 40 millones de Model 2 a lo largo de su vida útil: todos ellos con un amplio margen. ¿O no?

La tercera vertiente de esta historia es todo lo que ha estado distrayendo a Tesla de la construcción de una gama de modelos coherente, pero que finalmente puede empezar a tener sentido –y muchos beneficios– a medida que su escala empieza a convertirse en supernova: la red de supercargadores, la conducción autónoma completa (FSD), las actualizaciones de software por aire, sus productos de generación y almacenamiento de energía, la venta de créditos de emisiones reglamentarios y los ingresos procedentes del arrendamiento financiero y los seguros. Tesla facturó casi 100.000 millones de dólares en 2023, de los que 14.000 millones procedieron de sus productos energéticos y otros servicios, y los ingresos por FSD y otro software se incluyeron en sus 82.000 millones de ingresos de automoción. Aterrorado para sus rivales, Musk ha dicho que, una vez que Tesla adquiera la escala suficiente, podría vender sus coches a precio de coste y obtener todos sus beneficios de este otro negocio. ¿Lo hará? Probablemente no del todo: puede que los beneficios futuros sean un equilibrio de ambas cosas. Pero el Model 2 proporcionará a Tesla los enormes volúmenes adicionales que necesitan sus otras cosas para ganar mucho dinero muy rápidamente.

Musk ya ha demostrado su voluntad de recortar precios y márgenes para mantener el

crecimiento de una forma que los fabricantes de coches establecidos no pueden igualar; y cuando precios más bajos signifiquen más usuarios y datos e ingresos no procedentes de los coches, estará tentado de recortar más. Dice que una tienda de aplicaciones de Tesla tendría sentido con unos 10 millones de sus coches en circulación, una cifra que alcanzará en dos años. Quizás por eso acaba de lanzarse una API (interfaz de programación de aplicaciones) oficial que permite a terceros desarrollar aplicaciones para los vehículos Tesla, y pronto el ecosistema está creando en torno a sus coches será tanto un atractivo para los compradores como una fuente de beneficios.

El último gran tema está fuera del control de Tesla, pero juega directamente a su favor. Los gobiernos de todo el mundo ven la enorme importancia de la fabricación de vehículos eléctricos y baterías para su futura seguridad económica. También ven que esas cadenas de suministro son todavía incipientes y flexibles y que pueden verse influidas. Asustado por las interrupciones causadas por la Covid, la guerra en Ucrania y la amenaza de conflicto en Taiwán, Estados Unidos en particular está lanzando subvenciones e incentivos a los fabricantes y consumidores por igual para construir y comprar más vehículos eléctricos fabricados en Estados Unidos, con componentes de baterías y minerales procedentes del propio país o de naciones amigas y fiables.

La UE no puede igualar la magnitud del gasto de la administración Biden en este sentido, pero ambos están considerando

la posibilidad de aumentar los aranceles sobre los vehículos eléctricos fabricados en China para contrarrestar las colosales subvenciones que el Estado chino está inyectando en sus fabricantes de automóviles para contrarrestar la caída de la demanda interna y abrir los mercados de exportación con coches incontestablemente baratos.

Tesla se verá afectada por ello: la Ley de Reducción de la Inflación de EE UU recortó las subvenciones federales de 7.500 dólares de las variantes base y de largo alcance del Model 3, por ejemplo, porque una parte excesiva del valor de sus baterías sigue procediendo de “entidades extranjeras preocupantes”. Pero otros se vieron más afectados, y con gigafábricas en EE UU, Europa y China que ya fabrican el Model 3 y son capaces de construir el futuro

Model 2, Tesla se encuentra en una posición única para navegar e incluso beneficiarse de la deslocalización, el fin de la globalización e incluso las guerras comerciales que dominarán la economía mundial en general y el mercado de los coches eléctricos en particular durante la vida útil de su nuevo modelo.

¿Hasta qué punto crecerá Tesla con el Model 2 y con todo lo que añade mientras tanto? ¿Pasará de casi dos millones de coches al año a la escala de Ford, con cuatro millones, o de GM, con seis millones, o de Toyota, con 10 millones? Si fabrica esos coches de forma más rentable que cualquiera de sus rivales y gana aún más dinero con el software y los servicios, probablemente no importe, salvo para el ego de su fundador... suponiendo que no haya implosionado para entonces.

Tesla acaba de ser superada por BYD como mayor fabricante de eléctricos, pero los 1,85 millones de coches que produjo en 2023 suponen un 35% más



El futurista Cybertruck es, sin duda, el vehículo más alocado del momento.



Actualmente, el Model 3 (rojo) y el Model Y son los modelos más vendidos de Tesla. En 2023 se comercializaron 1.739.707 unidades en todo el mundo.

Nuevo Porsche Panamera.

CADA DÍA PUEDE SER DIFERENTE.

Sólo hay un modelo que puede expresar la deportividad a partir de diferentes perspectivas, uniendo emociones de conducción con el confort de una berlina de lujo y seguir siendo un auténtico Porsche. Porque el nuevo Panamera es para aquellos que disfrutan de nuevas experiencias, de la fuerza del contraste, de lo único. Y en esta nueva generación decide expresar su alma sin concesiones, con un V8 "E-Hybrid" de hasta 680 caballos y una tecnología interior fuera de lo común. Un modelo privilegiado en personalidad.



PORSCHE

Centro Porsche Madrid Norte

Av. de Burgos, 87.
28050 (Madrid)
Tel.: 912 035 410

www.porsche-madridnorte.com

Centro Porsche Madrid Oeste

C. Ciruela, 5
28222 Majadahonda
Tel.: 916 347 810

www.porsche-madridoeste.com

Modelos Panamera (Híbridos): Consumo eléctrico combinado - ponderado (WLTP): 25,3 - 29,9 kWh/100 km.

Consumo de combustible combinado - ponderado (WLTP): 1,0 - 1,7 l/100 km. Emisiones de CO₂ combinado - ponderado (WLTP): 22 - 38 g/km.

Modelos Panamera (Gasolina): Consumo de combustible combinado (WLTP): 9,6 - 11,2 l/100 km. Emisiones de CO₂ combinado (WLTP): 219 - 253 g/km.



Palanca de cambios virtual

Una nueva función entra en la pantalla táctil del último Model 3.

LA DESCONCERTANTE GUERRA de Tesla contra todos los detalles familiares de los coches tradicionales vive un nuevo capítulo. Los velocímetros, los frenos de mano, los reguladores de los retrovisores... hace tiempo que desaparecieron del mundo físico. Y ahora se les unen las varillas que solían sobresalir de la columna de dirección del Model 3. Una de ellas accionaba los intermitentes. En el nuevo modelo lo haces con un par de botones que gestionas con el pulgar izquierdo. El de arriba es para girar a la izquierda, el de abajo para girar a la derecha. Es complicado si no lo indicas antes de empezar a girar el volante, pero te acabas acostumbrando.

Pero perder la otra palanca es un problema mayor. Esta solía ser el selector de cambio, fundamental para la conducción. Como muchos automáticos, EV o de otro tipo, daba una elección simple: R, N o D (o pulsar para P), y se podía manejar sin mirar.

En nuestro tiempo de prueba con el último Model 3, el nuevo sistema funcionó tal y como estaba previsto, sin ninguno de los bloqueos de pantalla o cuelgues que temes. El problema es que tienes que mirar a la pantalla para asegurarte de que estás deslizando la parte correcta y de que ha hecho lo que querías. ¿Llegarás a deslizar sin mirar? Sospecho que no, por lo menos en un buen tiempo.

Hace que los giros de tres puntos sean más lentos y molestos que un selector de marchas

convencional sin mirar, lo que tiene que ser malo. Por encima de tu cabeza está la posición de emergencia, en forma de botones físicos para P, R, N y D. Estos botones son aún más lentos si intentas utilizarlos como alternativa a la pantalla. Solo están ahí para emergencias.

La parte potencialmente más interesante está todavía en un estado Beta de desarrollo, es decir, aún se está perfeccionando. Si activas la función "Auto Shift out of Park" (cambio automático al salir del aparcamiento), puedes cambiar de marcha sin utilizar la pantalla ni los botones. Más exactamente, el coche lo hace por tí. Basándose en los datos de los sensores y en tus maniobras anteriores, hace una estimación de lo que quieres hacer a continuación.

Si, por ejemplo, hay un muro detrás de tí, sabe que querrás ir hacia delante, no hacia atrás. Si acierta (ya están aquí los coches que nos leen la mente...), solo tienes que pisar el acelerador y avanzar. Si se equivoca, pisas el pedal del freno y anulas la selección de marchas.

¿FUNCIONA?

No del todo. O mejor dicho, sustituye con éxito la palanca de cambios tradicional, pero nos parece una mala idea, ya que significa pasar más tiempo con los ojos fuera de la carretera, lo que supone un paso atrás para la seguridad.

DESGLIZAR PARA CAMBIAR CÓMO FUNCIONA



UN CAMBIO VIRTUAL

Cuando pisas el pedal del freno, el borde derecho de la pantalla se convierte en una barra deslizable que hace las funciones de la antigua palanca selectora de marchas.



OPCIÓN SIN DESGLIZAR

Puedes optar por ir más allá y prescindir del deslizamiento. En su lugar, el coche calcula si tu próximo movimiento será hacia delante o hacia atrás, y tú solo tienes que usar los pedales.



EN CASO DE EMERGENCIA

Si la pantalla se bloquea, hay un recurso. En el techo, a ambos lados del interruptor de las luces de emergencia, hay botones manuales para P, N, D y R.

m-ero

MICROLINO

DRIVE



& SMILE

Si conduces un Microlino, prepárate para que te sonrían por la calle.

Porque todo él es una idea feliz. Su diseño, su capacidad para 2 personas y sus 2 maletas, su autonomía de 177 km o que puedas ir a 90 km/h. Nacido en Suiza y fabricado en Italia, no es un coche, es MICROLINO.

Puedes **comprártelo online**, suscribirte por meses en **astara Move** o usarlo cuando quieras en **astara Move GoTo**.

 @microlino_spain

 @microlino_spain

microlino-car.com/es
info@microlino-mobility.es

Configúralo



Omoda desembarca en España

Esta nueva marca china está respaldada por Chery, una compañía que fabricó 1,8 millones de coches el año pasado. Apuestan fuerte con una garantía de siete años y una red que tendrá más de 30 concesionarios en España antes de final de 2024.



EL PASADO 22 de febrero Omoda celebró su lanzamiento oficial en España, con un gran evento celebrado en el Palacio Cibeles en Madrid. Ante más de trescientos invitados del mundo empresarial y periodístico, altos representantes de Omoda y del Grupo Chery (al que pertenece la nueva firma) explicaron sus valores como marca, su compromiso a largo plazo con el mercado español y sus planes de expansión y lanzamientos para los próximos meses. No es casual que la marca ha elegido España como primer mercado de Europa. Charlie Zhang es el vicepresidente de Chery Group, un gigante automovilístico presente en cuarenta mercados

La marca ha elegido España como primer mercado de Europa y a final de año dispondrá de 30 puntos

de junio) se refirió a “España como a una gran nación de gran vitalidad y creatividad y una gran cultura, donde encajan muy bien los valores de diseño, tecnología y respeto al medio ambiente propios de Omoda”. Danny Xia, Deputy General Manager EU Region Chery International, señaló que “Omoda no es solo un coche, sino felicidad compartida y tecnología verde. Ojalá Omoda se convierta pronto en una marca de moda que nos enorgullezca y haga a nuestros clientes más felices y con una mayor conciencia ecológica, en España

capacidad, tecnología y calidad de fabricación Chery Automobiles, uno de los fabricantes más importantes de Asia. Y, por otro, la innovación y el espíritu vanguardista de todos los valores que contiene su nombre.

La sede mundial de Omoda cuenta con unas instalaciones de 32.000 m² en las que trabajan 1.200 empleados. Allí se encuentra la megafactoría además de las oficinas centrales, el centro de diseño y el área de pruebas, que cuenta con un centro propio de ‘crash-tests’, cámara de sonido y simulador climático. En un mercado español



de todo el mundo. El directivo destacó que Omoda es “una marca por y para Europa que piensa a medio y largo plazo en España. Hemos estudiado los deseos del cliente y tenemos los productos y los servicios para satisfacerlos”. Por su parte, Shawn Xu, CEO de Omoda y Jaecoo (la otra nueva marca que comercializarán a partir

y en otros países europeos como Italia, Polonia y Reino Unido”.

Respecto a la historia de Omoda, sorprende descubrir que nació en abril de 2023 en Wuhu (provincia de Ahnui, China). Según fuentes de la marca lleva el concepto “crossover” grabado en su ADN y combina lo mejor de los dos mundos. Por un lado la tradición,

muy sensible al precio (como hemos visto con el éxito de los SUV chinos de MG), el caballo de batalla con el que Omoda se dará a conocer en nuestro país es el Omoda 5, un SUV de 4,4 metros de largo y motores gasolina y también eléctrico (ver columna). Dispondrá de una garantía de siete años o 150.000 km. Los clientes contarán con el apoyo de una red de más de 30 concesionarios activos este mismo año, como detalló Francesco Colonnese, director de Ventas de Omoda y Jaecoo en España.

Los precios son muy competitivos, especialmente teniendo en cuenta la garantía y el equipamiento

Nuevos modelos



5

Con motor gasolina 1.6 turbo que desarrolla 185 CV y cambio automático de doble embrague. Con equipamiento muy completo (llantas de 18 y asientos ventilados) tiene un precio de 27.900 euros.



5 PREMIUM

La versión eléctrica lleva una batería de 61 kWh y el motor rinde 150 kW. La autonomía anunciada es de 430 km y llegará antes del verano, pero los precios aún no se han anunciado.



JAECOO 7

Este modelo ofrece una atractiva estética que recuerda a los Land Rover. No es muy grande (4,5 metros), tendrá un enfoque más campero que el Omoda 5 y habrá híbrido enchufable.



JAECOO 8

Técnicamente será muy similar al Jaecoo 7, con las mismas mecánicas pero un diseño diferente, mayor tamaño y más batalla (30 cm adicionales), para poder ofrecer siete plazas.

El Sultán de la F1



“No me motiva el dinero sino el crecimiento del automovilismo global”, afirma Sulayem poseedor de una colección de coches valorada en 79 millones de euros.

Presidente de la FIA desde finales de 2021 ha fiscalizado, no sin controversias, las reglas de la Fórmula 1, favoreciendo el marco que ha acabado por aumentar cinco veces el valor de la máxima competición y de todos sus equipos.

POR: ORLANDO RÍOS & TEAM CAR

N

NO DEBE SER FÁCIL MONTAR o domar un camello. Sobre todo cuando el calor del desierto de Rub Al Khali consigue penetrar entre las capas de la túnica blanca de un travieso mozalbete dubaití. Su acaudalada familia, una de las fundadoras del Dubai moderno, mantenía (y mantiene) una cerrada alianza con la estirpe reinante de los Al Maktoum en Dubai.

El ambiente de opulencia y de poder familiar no apagó la pasión por la doma de Mohamed Ahmad Sultan Ben Sulayem, nacido en 1961. El pequeño de cinco hermanos, terminó sus estudios de empresariales en Estados Unidos (American University, Washington) y en Irlanda (Ulster University) y se dedicó, desde 1983, a domar monstruos de cuatro ruedas en los rally-raids sobre las traicioneras dunas y fondos de piedra de la Península Arábiga y Oriente Medio. Todo ese entrenamiento, ¿le habrá servido para navegar por las encrespadas olas del mar del automovilismo mundial al que se enfrenta desde diciembre de 2021 como presidente de la FIA? Sultán, en ciertos países árabes, es sinónimo de autoridad, se toma como “el que dirige” e implica en la actualidad un título de nobleza. Discutido, o no, con marchas y contramarchas, ha ejercido de “sultán” en el automovilismo internacional.

UNA PATATA CALIENTE

Apenas tomado el testigo que le entregó el francés Jean Todt, Sulayem se encontró con la patata caliente de la controvertida definición del certamen de F1 de ese año. En el GP de Abu Dhabi, última carrera, el comisario Michael Masi, en una discutible decisión, facilitó que Max Verstappen adelantara al líder, Lewis Hamilton en la última vuelta, dándole, con ello, el campeonato. Seis meses después, tras una prolongada investigación interna, Masi dejaba la FIA.

Extrovertido, muy consciente de su imagen y de las críticas del periodismo, ha sido varias veces víctima de su propia verborrea que desvela con frecuencia lo que su subconsciente anida: búsqueda de aprobación, hacerse notar. Todo lo contrario de su discreto y taciturno predecesor. Quizás por ello, en menos de 3 años de mandato ha tenido enfrentamientos y polémicas de índole variada.

Una relacionada con Fernando Alonso y Aston Martin: una investigación del comité de ética de la FIA por su supuesta llamada de Sulayem al centro de control de la FIA en el GP de Arabia Saudita de 2023 con la supuesta intención de que se retirara una penalización de 5 segundos a Fernando Alonso. Aston Martin apeló y los comisarios quitaron la sanción dejándole el podio al piloto español. Días antes de la carrera de Jeddah de este año, el comité de ética comunicaba que nada había demostrado una intromisión de Sulayem.

Ya avanzando en 2023, otra vez intervino el comité de ética, de la FIA, para investigar al mismo presidente. Un funcionario no identificado afirmaba que Sulayem pidió a los encargados de la seguridad que buscaran algún pretexto para denegar la habilitación del circuito urbano de Las Vegas. Nada pasó con ello. De no haberse disputado la carrera, Liberty Media, organizadora y “dueña” de la F1, habría sufrido una importante pérdida económica.

Aunque Sulayem afirma que tiene buena relación con Liberty, subsiste una tensión larvada que puede estallar en cualquier momento. Y ello se inició prácticamente cuando el dubaití afirmó en enero de 2023 que el valor estimado de los derechos de la F1 en 18.000 millones de euros estaba “inflado”. ¿Acaso estaba reaccionando, descontrolado, porque en contra de su opinión Liberty y los equipos se oponían al ingreso del team Andretti a la F1, respaldado por General Motors?

Una vez que el Comité de Ética liberaba a Sulayem por la cuestión del circuito de Las Vegas, días antes del GP de Australia, Susie Wolff, directora de la F1 Academy para mujeres

→ El pequeño de cinco hermanos, terminó sus estudios de empresariales en Estados Unidos (American University, Washington) y en Irlanda (Ulster University) y se dedicó, desde 1983, a domar monstruos de cuatro ruedas en los rally-raids.



→ Va a carreras de todas las categorías y en Asia siempre luce los atuendos tradicionales. En la imagen con Carlos Sainz en el pasado Rally Dakar.



↓ En el París Dakar le pudimos ver con su flamante Rolls-Royce Phantom.



Con la promesa de duplicar el número de licencias y moderar el eurocentrismo de la FIA ganó las elecciones a la presidencia en el año 2021

Lo que paga la F1 a la FIA

El año pasado Red Bull consiguió el récord de puntos en una temporada de F1. La escudería de la bebida energética ganó 21 de 22 carreras y sumó 860 puntos. Superó por mucho el anterior mejor registro, el que consiguió Mercedes en el año 2016 (765 puntos). Pero tal éxito no ha resultado del todo bueno para las arcas de Red Bull. Desde el año 2013 cada equipo tiene que pagar a la FIA una cuota y un extra en función de los puntos obtenidos. Al principio la cuota era de medio millón de dólares, pero se ha ido ajustando debido a la

inflación. Este año todos los equipos están obligados a pagar una tarifa base de 657.837 dólares y, además, por cada punto ganado tienen que abonar 6.575 dólares adicionales. Todos, menos el primero, que tiene que pagar un poco más (7.893 dólares).

No está muy claro para qué utiliza la FIA todo ese montante de dinero (casi 24 millones de dólares), pero desde la propia organización aseguran que se invierte en desarrollar sistemas de seguridad como el famoso Halo y para apoyar el deporte del motor en las categorías inferiores.



Temporada 2023

	EQUIPO	PUNTO	POR CADA PUNTO	TOTAL (\$)
	Red Bull	860	7.893	7.445.817
	Mercedes	409	6.575	3.347.012
	Ferrari	406	6.575	3.327.287
	McLaren	302	6.575	2.643.487
	Aston Martin	280	6.575	2.498.837
	Alpine	120	6.575	1.446.837
	Williams	28	6.575	841.937
	RB (A. Tauri)	25	6.575	822.212
	Stake (Sauber)	16	6.575	763.037
	Haas	12	6.575	736.737

(Gastos de inscripción de los equipos, en dólares. 1 dólar = 0,90 euros aprox).

controlada por la Formula One Management (Liberty), presentaba una denuncia penal contra la FIA en los tribunales franceses. El motivo, según ella, haber afectado su honor y prestigio haciendo pública la FIA una investigación del comité de ética para comprobar si ella había filtrado datos confidenciales a su esposo, el team principal y socio del equipo Mercedes, Toto Wolff. Según el comité, nada de ello había sucedido. ¿De qué hablarán Susie y Toto en la intimidad?

UNA FAMILIA DE NEGOCIOS

Mientras su hermano mayor Ahmed (nacido en 1955) se dedicaba a los negocios respaldado por los Al Maktoum, adquiriendo decenas de puertos y centros logísticos en el mundo y con enormes inversiones inmobiliarias valoradas en miles de millones de euros, Mohamed, el deportista de la familia, resplandecía en el mundo árabe: ganó 14 títulos de la región entre 1983 y 2002, preferentemente con Toyota y Ford. Ben Sulayem es ambicioso también. Quizás, como una manera de emular a su hermano Ahmed, quien en 2022 estaba al frente de un grupo de compañías que facturaron 20.000 millones de euros. Sulayem, el piloto, cambió la adrenalina de los rallies, el polvo y el calor por el aire acondicionado de los despachos cuando, ya retirado, decidió dedicarse a la promoción (y a la política) del automovilismo.

Se impuso una misión doble. La primera hacer crecer el automovilismo en el mundo árabe y en los países asiáticos de mayoría musulmana. La segunda, aumentar la representación árabe y asiática en la eurocéntrica FIA.

Afirma que no necesita dinero y destaca que no cobra salario alguno. Medios de vida le sobran. Entre sus millonarias posesiones cuenta con una colección de coches ultra potentes valuada en 79 millones de euros donde destacan un Koenigsegg Agera, un Aston Martin Valkyrie, un Lamborghini Countach LP800-4, un Ferrari Enzo y un Mercedes-Benz CLK GTR.

Desde 2005 y aprovechando su posición como presidente de la "Emirates Motorsports Organization" y represen-

La FIA ingresó 139 millones de euros en 2022 y Sulayem, para eliminar pérdidas, aumentó las inscripciones de los equipos de F1

→
Junto a Christian Horner, jefe de Red Bull. Ambos han sido cuestionados este año por distintas circunstancias. Ambiente enrarecido.



→
Le gustan más los rallies que la Fórmula 1 y ha procurado relanzar el mundial descartando la propulsión híbrida que encarece los coches.



tante de los EAU ante la FIA, supo manejarse para pasar a integrar el World Motor Sport Council de la FIA en 2008. En esa época fue un personaje clave en el establecimiento del Gran Premio de Abu Dhabi en 2009. Ganándose la confianza de Jean Todt, que asumió la presidencia de la FIA en 2009. Por su parte, Ben Sulayem pasó en 2013 a presidir el Grupo de Trabajo para el desarrollo del Deporte Motor.

Aprovechó esa oportunidad. En una campaña titulada “La FIA para sus Miembros” (los clubes nacionales) y con la promesa de duplicar el número de licencias de pilotos, creación de categorías económicas, aumento de la “diversidad” y de la influencia femenina en el deporte, de mayor transparencia y el buen gobierno, se opuso al candidato de Todt, Graham Stokes, en las elecciones presidenciales de 2021.

Afirmando que el presidente de la FIA no debía estar en el día a día de la gestión del automovilismo mundial, nombró a un director ejecutivo que, curiosamente, es la española-estadounidense, Natalie Robyn. Y, tras el disgusto de Liberty Media por el asunto de la valoración de la F1, prometió apartarse. No lo ha hecho, va contra su forma de ser.

MEJORANDO LAS CUENTAS

La entidad que rige Sulayem con la asistencia de dos vicepresidentes y un presidente del Senado (Carmelo Sanz de Barros, Presidente del RACE) de la FIA no solo se ocupa de la Fórmula 1, también supervisa los certámenes mundiales de resistencia (WEC), rallies (WRC), F2, F3, y decenas de otros campeonatos y copas. Debido a la crisis de 2020 y 2021

por la pandemia, recibió las cuentas de la FIA con un déficit de 24 millones de euros y comenzó a aumentar el precio de los registros y las licencias. Con gastos operacionales de 146 millones de euros e ingresos por 139 millones de euros en 2022, el balance negativo fue de 7,7 millones de euros. Sigue empeñado en eliminar ese déficit y la Fórmula 1 es la proveedora de los ingresos más jugosos. Cada equipo paga anualmente una cifra fija que, en 2024, ha sido de 592.000 euros para inscribirse, más un cargo por cada punto ganado el año anterior. Así, Red Bull se ha visto “castigada” con 6.701.123 euros, Mercedes con 3.012.310 euros y Ferrari con 1.994.558 euros.

Puede que Ben Sulayem no sea prudente cuando da rienda suelta a sus pasiones, pero de números sabe. Es consciente de que la F1, que vigila que los equipos empleen más de 126 millones de euros en gastos operativos por año, se lleva apenas una parte mínima del pastel de 2.800 millones de euros que Liberty recoge cada año. Sabe que los equipos recibirán 1.100 millones de euros por el certamen de 2023 y que la política de franquicia cerrada ha subido el precio de los equipos (el “fondo de comercio”) de menos de 100 millones de euros, hace unos cuatro años, a 600 millones en la actualidad.

Sulayem repite siempre que no es el dinero lo que le motiva, sino el crecimiento importante del automovilismo en el mundo. Se enfrentará a elecciones a finales de 2025 y será el momento de hacer balance. Muy probablemente, si evita nuevas polémicas y cuida lo que dice, tenga para otros cuatro años más.



Cuida su colección de coches. Ganó dos carreras en el mundial (Grupo N). En 2023, falleció su hijo Saif Muhammad bin Salim, de 29 años, también piloto, en un accidente de carretera.



Respaldó la iniciativa del equipo americano Andretti, con apoyo de General Motors, para entrar en la Fórmula 1 pero Liberty y los equipos la rechazaron

Listos para viajar

Fuimos testigos de un momento histórico para la firma alemana. El lanzamiento de este SUV es un hito tecnológico que marca un salto de calidad enorme en la movilidad eléctrica. Son más de 600 km de autonomía y tan espacioso como un Q8.

Por: MACARENA LÓPEZ DE LA VARA (MÚNICH)



D

ESDE QUE PROBÉ EL PRIMER E-TRON, empecé a creer que la movilidad eléctrica no era tan mala como pensábamos todos los que tenemos gasolina en las venas. Desde que los eléctricos empezaron a ser una realidad, el escepticismo entró en nuestras vidas, y jamás pensábamos, ni queríamos aceptar, que algún día nos podría llegar a gustar conducir un coche con baterías. Pero entonces llega Audi, siendo Audi. Si podemos hacer eléctricos, que además sean bonitos, que además sean ultra eficientes, e incluso divertidos de conducir... ¿Por qué no? Y así cogí el primer e-tron y pensé que sería divertido. Luego llegó el deportivo, e-tron GT, y me dejó pegada al asiento en la recta del circuito del Jarama como ningún otro deportivo lo había hecho antes. Y más tarde el Q8 e-tron, el coche eléctrico más grande que jamás he conducido y uno de los pocos que han conseguido que me olvide de que no llevo cilindros y escapes. Entonces, para rematar la faena, viene esta máquina tecnológica única, que va a marcar un cambio de era en la movilidad eléctrica de la casa alemana. El Audi Q6 e-tron es el primer automóvil que se ha construido sobre la nueva plataforma PPE, que tiene tantas cosas que explicar, que estas seis páginas se van a quedar pequeñas...

¿CÓMO ES EL Q6 E-TRON?

Prestacional. Eficiente. Carga rápida. Y bonito, muy bonito. Y algo que merece la pena mencionar: es el primer eléctrico de la marca que se fabrica de manera íntegra en la imponente planta de Ingolstadt. Consejo: si nunca habéis ido allí, os lo recomiendo, aunque solo sea para pasear y ver aquello. Para producir el Q6 e-tron de forma sostenible y eficiente Audi utiliza estructuras y sistemas ya existentes. La marca

Estreno Audi Q6 e-tron

integra esta nueva gama en las líneas de montaje, como el taller de carrocería para la plataforma PPE. Las carrocerías de los modelos basados en esta plataforma se fabrican en la planta de Ingolstadt en un edificio de unos 148.000 metros cuadrados. Los componentes de la carrocería de la serie Q6 e-tron son fabricados por 328 empleados por turno y 1.150 robots con un grado de automatización del 87%. Son solo cifras y es difícil imaginarse la dimensión real que tiene, pero para alguien al que le apasione la tecnología y el desarrollo, es una auténtica fantasía.

Pero, adentrémonos en la materia. Motores eléctricos potentes, compactos y escalables, así como una batería de iones de litio de nuevo desarrollo compuesta por doce módulos y 180 celdas prismáticas con una capacidad bruta total de 100 kWh (94,9 netos) garantizan una autonomía de hasta 625 km en la configuración más eficiente, según el ciclo WLTP. El nuevo Audi Q6 e-tron, con una potencia del sistema de 285 kW y el SQ6 e-tron, con una potencia del sistema incluyendo el launch control de 380 kW, marcan la pauta en cuanto a prestaciones, autonomía, recarga, dinámica de conducción y diseño. En el momento del lanzamiento al mercado estarán disponibles dos variantes con tracción a las cuatro ruedas, seguidas por versiones especialmente eficientes con propulsión trasera, diseñadas para la máxima autonomía, que supondrán el acceso a la gama. El Q6 e-tron quattro acelera de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos, mientras que el SQ6 e-tron solo necesita 4,3 segundos para alcanzar los 100 km/h desde parado. La velocidad máxima es de 210 km/h y 230 km/h, respectivamente. Más adelante llegarán dos modelos con tracción trasera, uno diseñado para ofrecer la máxima eficiencia y autonomía, y otro que se posicionará como la versión de entrada en la serie Q6 e-tron.

Gracias a la tecnología de 800 voltios y a una capacidad de carga máxima de 270 kW de serie, con el Audi Q6 e-tron es posible realizar paradas de carga cortas. Se pueden recuperar hasta 255 km de autonomía en solo diez minutos en una estación adecuada (High Power Charging, HPC). El estado de carga (SoC) pasa del 10 al 80 por ciento en apenas 21 minutos. Equipado con tecnología Plug & Charge, el vehículo se

→
El Audi MMI panoramic display y el MMI passenger display forman un escenario digital claramente identificable, y el interior muestra un ambiente acogedor.



→
El maletero cuenta con 526 litros de espacio de almacenamiento. Si se abaten los asientos traseros, divididos en sectores en una proporción 40:20:40, la capacidad del maletero aumenta hasta 1.529 litros.



GRACIAS A LA TECNOLOGÍA DE 800 VOLTIOS Y A UNA CAPACIDAD DE CARGA DE 270 KW DE SERIE, ES POSIBLE REALIZAR PARADAS DE CARGA CORTAS

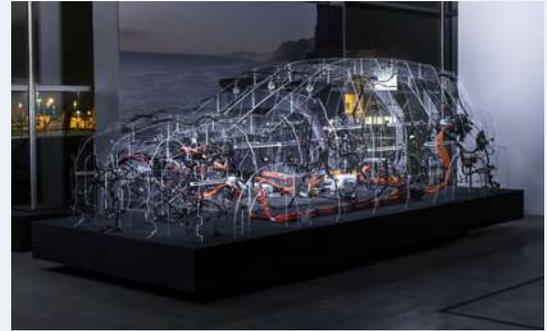


El frontal presenta una parrilla Singleframe de formas tridimensionales completamente cerrada con una máscara acabada en plata selenita o negro brillante que rodea la propia parrilla y las tomas de aire laterales.



← Los Audi Q6 e-tron quattro y SQ6 e-tron se pueden encargar desde marzo de 2024, y las primeras entregas a los clientes están previstas para el verano.

PLATAFORMA PREMIUM ELÉCTRICA (PPE)



comunica con las estaciones de carga compatibles cuando se enchufa el cable y comienza el proceso de carga, que se realiza de forma totalmente automática. Si una estación de carga funciona con tecnología de 400 voltios, el Audi Q6 e-tron puede, por primera vez, habilitar la denominada “bank charging”: la batería de 800 voltios se divide en dos baterías de igual tensión que pueden cargarse en paralelo con una potencia de hasta 135 kW. En función del estado de carga, ambas mitades de la batería se igualan primero para pasar, posteriormente, a cargarse de forma simultánea. Con un cargador doméstico estándar es posible recargar con corriente alterna con una potencia de hasta 11 kW.

Un componente importante para aumentar la eficiencia y, por tanto, la autonomía del Audi Q6 e-tron es el avanzado sistema de recuperación de energía. Alrededor del 95% de todos los procesos de frenado durante la conducción cotidiana pueden ser gestionados por este sistema, que permite al SUV eléctrico recupera hasta 220 kW.

En cuanto al tamaño, es grande, diría que muy grande. Para hacernos una idea, un Q8 mide 4,992 milímetros de largo y el Q6 e-tron son 4,771. La diferencia es mínima, pero sobra decir que lo que ofrece en términos de confort y habitabilidad es incomparable. Con esto, su llamativo aspecto de SUV le confiere una apariencia impresionante y deportiva. Las suaves formas interaccionan con los pliegues y los bordes, aportando dinamismo a la carrocería incluso cuando el vehículo está parado. El frontal presenta una parrilla Singleframe de formas tridimensionales completamente cerrada con una máscara acabada en plata selenita o negro brillante que rodea la propia parrilla y las tomas de aire laterales. Las luces diurnas digitales situadas en posición elevada confieren al Q6 e-tron un aspecto muy distintivo e independiente.

PUDIMOS CONDUCIRLO UNOS METROS...

Todo en el Q6 e-tron es completamente nuevo, y también las sensaciones. Tuvimos la oportunidad de conducirlo unos pocos metros, dentro de un recinto cerrado y sin hacer muchas locuras, pero pudimos sacar un poquito en claro.

Como es característico en Audi, el SUV deportivo ofrece una capacidad de aceleración y deceleración superiores y reacciones fácilmente controlables en todas las situaciones de conducción. El chasis cuenta con unos reglajes definidos con precisión y los sistemas de control de la suspensión están perfectamente coordinados entre sí. La dinámica de conducción del Q6 e-tron está caracterizada en gran medida por el eje delantero parcialmente rediseñado.

EL CHASIS CUENTA CON UNOS REGLAJES DEFINIDOS CON PRECISIÓN Y LOS SISTEMAS DE CONTROL DE LA SUSPENSIÓN ESTÁN COORDINADOS ENTRE SÍ

Una sofisticada gestión térmica de la batería, un sistema eléctrico de 800 voltios y una amplia gama de medidas de eficiencia en torno a los nuevos motores eléctricos permiten a los clientes disfrutar de una experiencia de conducción y de recarga relajada y sin preocupaciones. A ello contribuyen también el servicio Audi charging y, no menos importante, la red de carga rápida Audi charging hub en entornos urbanos. Con un estado de carga (SoC) de aproximadamente el diez por ciento, apenas diez minutos en una estación de carga rápida con una potencia máxima de 270 kW son suficientes para recuperar hasta 255 kilómetros de autonomía en condiciones ideales, gracias fundamentalmente a la arquitectura de 800 voltios, al preacondicionamiento de la nueva batería de alto voltaje (HV) y a la nueva

gestión térmica predictiva de la plataforma PPE. La batería HV del Audi Q6 e-tron está compuesta por doce módulos y tiene una capacidad de almacenamiento bruta de 100 kWh (capacidad neta: 94,9 kWh). Tras su lanzamiento al mercado, a esta versión le seguirá otra variante con diez módulos y una capacidad bruta de 83 kWh. Bastan 21 minutos para cargar la batería de alto voltaje del 10% al 80%. La elevada potencia de recarga durante un periodo de tiempo más largo contribuye de forma significativa a la facilidad de carga de los modelos basados en la plataforma PPE. La potencia máxima de carga del Audi Q6 e-tron en corriente continua es de 270 kW. La red europea de Audi charging y los Audi charging hub en entornos urbanos ofrecen una amplia infraestructura de puntos de recarga.

Q6 e-tron



Gernot Döllner, CEO de Audi AG: “Construido sobre la nueva plataforma PPE, el Audi Q6 e-tron es el siguiente salto tecnológico en movilidad eléctrica premium para nuestros clientes”.

ESPAÑOLES EN AUDI

CESAR MUNTADA
Director de diseño de
iluminación Audi AG



Como director de Diseño de iluminación y de llantas, César Muntada es uno de los responsables del inconfundible aspecto de todos los modelos de Audi. Desde 2007, este visionario ha estado moldeando el carácter innovador y apasionado por la tecnología del equipo de diseño de Audi. Tras pasar su juventud en Barcelona, una de las grandes capitales del arte, y después de varias estancias en el extranjero, el español estudió Diseño de vehículos en la Universidad de Coventry, en el Reino Unido. Considera que la luz es el medio de comunicación más importante del futuro.

.....

JUAN CARLOS HUERTA
Responsable de diseño



Responsable del diseño exterior del Audi e-tron, primer coche 100% eléctrico de la marca alemana. Estudió ingeniería técnica en diseño en la Universidad Politécnica de Valencia y posteriormente curso un máster de diseño de automoción. Hizo prácticas en Seat y desde hace 14 años está en Audi.

.....



XAVIER ROS
Responsable de Recursos
Humanos y Organización
de Audi AG



Cursó estudios de ingeniería mecánica antes de iniciar su carrera en la división de Producción y Logística de Audi en 1994. Tres años más tarde se hizo cargo de la gestión de proyectos relacionados con la gama Audi A8, antes de trasladarse a la división de Desarrollo Técnico de Seat en 1999 para avanzar en la tercera generación del Seat Ibiza. Tras ocupar varios cargos en la Secretaría General a partir de 2002, se trasladó a la división de Recursos Humanos de Seat como Director de Estrategia y Desarrollo de Recursos Humanos en 2007. Desde 2013 hasta 2015, Xavier Ros dirigió el departamento de recursos humanos de VW Autoeuropa en Portugal. Ros ha formado parte del Consejo de Administración de Recursos Humanos y Organización de Seat desde septiembre de 2015. Desde mayo de 2022, ocupa su cargo en Audi.

EN CUANTO A LOS SISTEMAS DE ASISTENCIA, OFRECE UNA AMPLIA GAMA DE FUNCIONES QUE MEJORAN NOTABLEMENTE EL USO DIARIO Y LA SEGURIDAD VIAL

Por primera vez en un modelo de Audi los brazos de control están situados por delante de los brazos de suspensión, una configuración que ofrece ventajas para la colocación de la batería de alto voltaje. Los componentes de nuevo desarrollo mejoran las propiedades cinemáticas y la cremallera de dirección se fija ahora a un subchasis, proporcionando una dinámica de conducción superior. El nuevo eje delantero también mejora el comportamiento de la dirección y contribuye a que el vehículo se sienta significativamente más ágil. No queda mucho para que podamos hacer una prueba dinámica completa, pero por ahora, hay que esperar.

En cuanto a los sistemas de asistencia, Audi ofrece una amplia gama de funciones que mejoran notablemente el uso diario y la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera. Una novedad del Q6 e-tron es el asistente de conducción adaptativo plus. No solo ayuda a acelerar, mantener la velocidad, controlar la distancia con el vehículo precedente y guiar por el carril, sino que también utiliza datos cartográficos de alta resolución y datos de la flota de otros vehículos agregados en la nube para mejorar el manejo. El SUV utiliza los sensores de radar, la cámara frontal y los sensores ultrasónicos para facilitar el guiado, utilizando la información recopilada para crear una ruta virtual que sigue de forma fiable y lo más cómoda posible en todo el rango de velocidades y en atascos de tráfico.

MI PARTE PREFERIDA, LAS LUCES

No es lo habitual, pero en esta ocasión es especial por varios motivos. El primero, es porque nunca antes había visto un sistema óptico tan hipnótico como el del Q6 e-tron. Ese juego de luz y formas es arte. Y el segundo es porque lo ha desarrollado un español, del que tenéis la biografía en esta misma página, a la izquierda.

Con la primera firma luminosa digital activa del mundo, el SUV eléctrico inaugura una nueva era caracterizada por un diseño y una estética exclusivos de Audi.

Un módulo de software en uno de los cinco ordenadores con los que cuenta el Audi Q6 e-tron hace posible esta firma luminosa. En el caso de los pilotos traseros digitales OLED de segunda generación, los seis paneles OLED con un total de 360 segmentos generan una nueva imagen cada diez milisegundos mediante un algoritmo especial. Gracias a la perfecta simbiosis entre el diseño de la iluminación y la nueva tecnología, la luz del nuevo Audi Q6 e-tron parece más viva e inteligente que nunca. La firma luminosa digital activa también señala el camino hacia el futuro de la tecnología de iluminación de Audi. En la parte delantera esta firma luminosa se crea mediante la interacción del algoritmo con doce segmentos que se atenúan hacia arriba y hacia abajo, mientras que en la parte trasera todos los segmentos digitales OLED se utilizan para este fin. Los segmentos luminosos individuales interactúan de tal manera que la intensidad luminosa total de la firma lumínica no varía.

Con la segunda generación de pilotos traseros digitales OLED, el Audi Q6 e-tron lleva el diseño de la iluminación, la funcionalidad y, por tanto, la seguridad vial a un nuevo nivel.

UN MÓDULO DE SOFTWARE EN UNO DE LOS CINCO ORDENADORES CON LOS QUE CUENTA EL AUDI Q6 E-TRON HACE POSIBLE ESTA FIRMA LUMINOSA



← El interior ofrece mucho espacio de almacenamiento y multitud de compartimentos. La comodidad que ofrece el asiento central en la parte trasera es característico de un coche eléctrico sin túnel central.



← Tiene una longitud de 4.771 milímetros, una anchura de 2.193 milímetros (retrovisores incluidos) y una altura de 1.702 milímetros.

Por primera vez, las luces traseras digitales OLED pueden comunicarse con el entorno inmediato de forma selectiva (Car-to-X). Audi también ha elevado las funciones de seguridad a un nuevo nivel. El sistema de detección de proximidad, ya conocido en otros modelos de la firma de los aros, se ha ampliado en el nuevo Q6 e-tron para incluir la luz de comunicación, que avisa con antelación a otros usuarios de la vía de accidentes y averías. Además de los gráficos habituales de las luces traseras, en situaciones críticas la luz de comunicación muestra una firma estática específica con símbolos de advertencia integrados en las luces traseras OLED digitales.

Esta innovadora tecnología, que se estrena en el Q6 e-tron, no solo da forma a la apariencia de los grupos ópticos, sino que también aumenta la gama de funciones y establece nuevos estándares en términos de individualización. Con un total de hasta ocho firmas luminosas digitales en las rediseñadas luces diurnas de los faros Matrix LED y en las luces traseras digitales OLED 2.0, los propietarios pueden personalizar su Q6 e-tron de una forma completamente nueva.

INTERIOR, EN LA MISMA LÍNEA

Ya sabemos cómo se las gastan en los interiores los alemanes. Es como estar en el salón de casa, y esta vez ni iba a ser menos. Formado por el Audi MMI panoramic display y el MMI passenger display, el denominado Digital Stage es una importante característica del interior. Las pantallas, claramente agrupadas, están perfectamente integradas en el concepto de diseño y confieren al interior una sensación de espacio generoso y diáfano. La estilizada pantalla panorámica Audi MMI independiente tiene un diseño curvado y tecnología OLED y está compuesta por el Audi virtual cockpit de 30,2 cm (11,9 pulgadas) y la pantalla táctil MMI touch de 36,8 cm (14,5 pulgadas). La zona del conductor está diseñada en forma de arco, como refleja la pantalla curvada, cuyo contorno recuerda al marco de la parrilla Singleframe que define el diseño de Audi. La iluminación ambiental hace que por la noche la pantalla curva parezca flotar.

Con el Head-Up Display (HUD) de realidad aumentada (AR), otro elemento central del escenario digital, Audi da un gran paso adelante en la tecnología de visualización. Refleja una gran imagen en el parabrisas mostrando al conductor información relevante como la velocidad, señales de tráfico e iconos de los sistemas de asistencia, así como símbolos de navegación.

Una nueva era, llena de tecnología y elementos que solo nos imaginábamos en las películas de Matrix. El Audi Q6 e-tron es una máquina que ha merecido años de estudio y de planteamientos que, a priori eran una locura, y hoy son una realidad tangible. Tanto, que se empezarán a entregar a todos los afortunados que se lo puedan permitir, este mismo verano.

car

LA LUZ DE COMUNICACIÓN AVISA CON ANTELACIÓN A OTROS USUARIOS DE ACCIDENTES Y AVERÍAS

Audi Q6 e-tron Advanced Quattro

Dim.: 4.771 x 1.965 x 1.648 mm.
 Motor: eléctrico, batería de 100 kWh.
 Potencia/par: 387 CV/855 Nm.
 Tracción: total.
 Cambio: automático
 Vel. máx.: 210 km/h.
 0-100 km/h: 5,9 s.
 Cons.: 17,2 kWh/100 km.
 Peso: 2.400 kg.
 Precio: 79.990 euros.



El nuevo eje delantero también mejora el comportamiento de la dirección y contribuye a que el vehículo se sienta significativamente ágil.

LA LISTA DE DESEOS



La gama se completa con el crossover A3 allstreet, que ofrece una experiencia de conducción similar a la de un SUV gracias a su mayor altura libre al suelo y a su distintiva apariencia todoterreno.

Hasta Omán nos fuimos hace unos meses para probar todo lo nuevo que está llegando del compacto alemán. Desde la actualización de la cuarta generación, hasta el nuevo integrante de la gama, más crossover, y acabando por la versión deportiva S3. Una experiencia de las que no se olvidan.

Por: MACARENA LÓPEZ DE LA VARA (SALALAH, OMÁN)



C

CUANDO ÉRAMOS ADOLESCENTES y soñábamos con tener por fin un coche, no había muchos modelos compactos en las listas de deseos. Tenía que ser potente, premium, sin ser de padre, y que tuviese espacio suficiente para poder ir de viaje con los amigos. Y todos estábamos de acuerdo. Queríamos un A3. Era el sueño inalcanzable de todos los quinceañeros de clase. Si en aquel momento me hubiesen dicho lo que me estaba esperando, 15 años después, no me lo habría creído. El coche que todos queríamos tener lanza la actualización de su cuarta generación, y allí estaba yo. En Omán. Ese sitio...

Omán es un país prácticamente nuevo, de hecho se pueden ver muchos edificios a medio hacer. Concretamente, nosotros estuvimos en Salalah, una ciudad costera al sur del país. Es desértico, y no es el sitio más bonito del mundo en cuanto a paisajes, pero las carreteras son impresionantes. Y allí es donde pudimos rodar, horas y horas, con las nuevas versiones de Audi A3. Es una de esas experiencias que no se olvidan.



La parrilla Singleframe hexagonal sin marco presenta una estructura más plana y ancha que domina el frontal y, junto con las grandes tomas de aire laterales.



Además de los acabados metalizados Verde Distrito y Rojo Progressive, el modelo compacto premium está disponible por primera vez con el acabado mate Gris Daytona.



Inicialmente con motorizaciones 35 TFSI y 35 TDI; más adelante se sumarán otras versiones de acceso, variantes PHEV y los modelos S y RS.

ACTUALIZACIÓN EN EL NUEVO A3

Más dinámico, más progresivo, más emocional: así son los nuevos Audi A3 Sportback y A3 Sedán. El llamativo spoiler delantero que conecta las entradas de aire hace que el Audi A3 parezca más bajo. Lo mismo ocurre con la zaga, más deportiva que nunca gracias al nuevo paragolpes y a un distintivo difusor. Los nuevos elementos de diseño resultan especialmente llamativos con la línea exterior S line, ya que están en gran parte inspirados en los modelos RS.

En el interior también podemos ver algún cambio que, aunque parezca discreto, mejora todavía más el confort dentro del A3. Desde el diseño de la palanca de cambios y las salidas de aire del sistema de climatización, hasta las inserciones decorativas de tela y la nueva iluminación ambiental. El equipamiento de serie se ha ampliado: además del volante multifunción plus de tres radios forrado en cuero, ahora se incluyen también en todas las versiones el paquete de luz ambiental y el reposabrazos central delantero.

EL A3 ALLSTREET SE DIFERENCIA POR ELEMENTOS DE DISEÑO QUE LE OTORGAN UN ASPECTO CROSSOVER DISTINTIVO

Una de las funciones estrella es el asistente de cruce adaptativo, que ayuda en el control longitudinal y lateral, y se ha complementado con una función de cambio de carril asistido, lo que aumenta el confort de conducción. El sistema se encarga de la aceleración, el frenado y la dirección a velocidades de hasta 210 km/h, y también asiste en los cambios de carril en autopista a velocidades superiores a 90 km/h.

UN NUEVO MIEMBRO EN LA FAMILIA

Respecto al A3 Sportback, el A3 allstreet se diferencia por elementos de diseño que le otorgan un aspecto crossover distintivo, como la parrilla Singleframe en negro mate con su estructura de nido de abeja situada más alta, las ranuras en la parte delantera y trasera exclusivas del allstreet que realzan el carácter todoterreno, el spoiler frontal con un labio integrado que recuerda a un cubre cárter, el robusto difusor trasero y las taloneras laterales con embellecedores oscuros o las barras de techo. La suspensión del A3 allstreet es 15 mm más alta que la del A3 Sportback, y cuenta con un reglaje específico de muelles y amortiguadores. Junto con el mayor perfil de neumático, la altura libre al suelo es 30 mm mayor. Gracias a la posición ligeramente elevada del asiento y a esta mayor altura al suelo, el A3 allstreet ofrece un mayor confort al entrar y salir del vehículo y un mejor dominio de la carretera. “El objetivo era utilizar elementos de diseño específicos para enfatizar aún más la mayor altura libre al suelo del vehículo”, explica Stephan Fahr-Becker, Director de Diseño Exterior de Audi.

GAMA DE MOTORES Y PRECIOS

El nuevo Audi A3 se lanzará inicialmente en dos versiones mecánicas, disponibles con las tres carrocerías: Sportback, Sedán y allstreet. El 35 TFSI con motor de 1.5 litros rinde una potencia de 110 kW (150 CV) y está disponible en versión automática con cambio S tronic de siete velocidades y tecnología de hibridación ligera MHEV. El 35 TDI con motor diésel rinde 110 kW (150 CV) y también se asocia al cambio S tronic de siete velocidades.

El precio del nuevo Audi A3 Sportback parte desde 36.580 euros para la motorización 35 TFSI S tronic, y desde 38.660 euros para el 35 TDI S tronic. La variante con carrocería de tres volúmenes, el A3 Sedán, tiene un sobreprecio de 930 euros. El nuevo A3 Allstreet está disponible desde 43.080 euros con el motor 35 TFSI, y desde 45.160 euros la versión 35 TDI, ambos con cambio S tronic.

En cuanto a las versiones de Audi S3, así como las menos potentes de gasolina y diésel para el A3 Sportback y el A3 Sedán; y una variante con transmisión manual de seis velocidades del 35 TFSI, llegarán en el segundo trimestre de 2024. A finales de año se añadirán a la familia las motorizaciones híbridas enchufables y la nueva entrega del deportivo RS3.

En definitiva, uno de los modelos más icónicos de la marca de los cuatro aros, el que todos queríamos, sigue mejorando y sorprendiendo con el paso de los años. Por eso, el Audi A3 siempre estará en nuestra lista de deseos. 

LA SUSPENSIÓN DEL A3 ALLSTREET ES 15 MM MÁS ALTA QUE EL DEL A3 SPORTBACK, Y CUENTA CON REGLAJES ESPECÍFICOS

AUDI A3 SPORTBACK ADVANCED 35 TFSI

Dim.: 4.352 x 1.816 x 1.415 mm.
Motor: 1.498 cc, 4 cil. en línea.
Potencia/par: 150 CV/250 Nm.
Tracción: delantera.
Cambio: auto., de 7 vel.
Vel. máx.: 226 km/h.
0-100 km/h: 8,1 s.
Cons.: 5,2l/100 km.
Peso: 1.400kg.
Precio: 36.580 euros.

Audi A3 (1996)

Este fue el primer modelo que utilizó el PQ34 o plataforma "A4". Inicialmente, solo estuvo disponible en la versión hatchback de tres puertas con el objetivo de ofrecer una imagen más deportiva que el Golf.

Audi A3 (2003)

Lanzado originalmente como un tres puertas con motores de cuatro cilindros, presentaba una nueva plataforma mecánica (PQ35), un interior rediseñado y más espacioso, y nuevos motores de gasolina.

Audi A3 (2012)

A diferencia de la anterior generación de Audi A3, la variante 3 puertas es visualmente idéntica a la de 5 puertas en su parte trasera.

Audi A3 (2020)

La cuarta generación se debería haber presentado en el 90º Salón del Automóvil de Ginebra, en marzo de 2020, pero se canceló debido a la epidemia de coronavirus Covid-19.

Audi A3 allstreet (2024)

La consola central se ha rediseñado y recibe un nuevo acabado, al igual que los tiradores interiores de las puertas. Además de prácticos portavasos, la consola central también viene de serie con un reposabrazos integrado.

EL PRECIO DEL AUDI A3 SPORTBACK PARTE DE 36.580 EUROS PARA LA MOTORIZACIÓN 35 TFSI STRONIC, Y DESDE 38.660 EUROS PARA EL 35 TDI S TRONIC

El nuevo S3 (65.270 euros) recibe como novedad la tecnología del torque splitter y un modo dynamic plus para una conducción más deportiva.

COMO SENTIRTE un piloto sin serlo. Así definiría lo que se siente al conducir el nuevo Audi S3. Es tan fácil, tan dinámico y tan divertido, que a poco que reconozcas bien el vértice de una curva y puedas leer un poco la montaña, te tienes un piloto profesional al volante de un coche de carreras. La sensación de seguridad es completa y es imposible que se te borre la sonrisa de la cara. Pero claro, todo esto tiene su explicación...

MÁS CERCA DEL RS3

Estas son las cifras de rendimiento y prestaciones del nuevo Audi S3: 245 kW (333 CV), 420 Nm de par motor y una aceleración de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos. Como parte de la actualización del producto el 2.0 TFSI recibe un aumento de potencia de 23 CV y 20 Nm adicionales de par. El resultado es una poderosa respuesta con una gran capacidad de aceleración. El par máximo está disponible en una amplia gama de revoluciones entre 2.100 y 5.500 rpm. La velocidad máxima está limitada a 250 km/h.

El sistema Audi drive select permite seleccionar un total de seis perfiles, ofreciendo una amplia gama de experiencias de conducción: desde un énfasis en el confort hasta un dinamismo

Se ha reducido a la mitad el tiempo de cambio de marcha a plena carga y se han aumentado las revoluciones del motor a carga parcial cuando la transmisión está en modo D, lo que se traduce en una capacidad de respuesta superior.

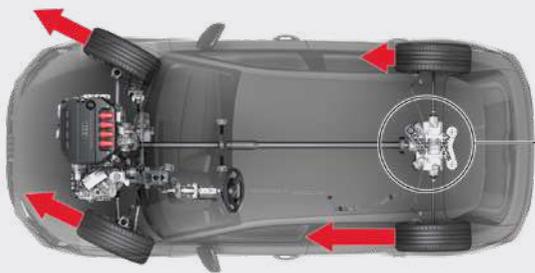
El motor y la transmisión también reciben una puesta a punto más deportiva: a velocidad constante y con una demanda de aceleración baja y media en el rango de carga parcial, el turbocompresor precargado se mantiene a un régimen constante.

mo extremo. Además de los programas ya conocidos, la actualización incluye el nuevo modo dynamic plus, que garantiza un dinamismo de conducción especialmente elevado. Para ello el torque splitter envía todo el par motor posible al eje trasero y a la rueda trasera situada en el exterior de la curva, lo que provoca una tendencia al sobreviraje.

El aumento de la dinámica de conducción implica una mayor exigencia a los frenos. Por este motivo la actualización del S3 se ha equipado con discos de freno ventilados de

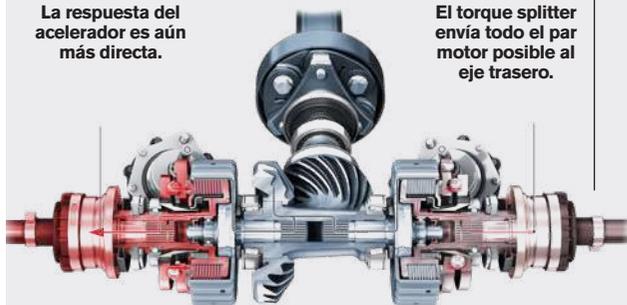


Nuevo modo dynamic plus



La respuesta del acelerador es aún más directa.

El torque splitter envía todo el par motor posible al eje trasero.



Siguiendo la estela del RS 3, el torque splitter ahora también está disponible en el S3, lo que aumenta tanto la agilidad como la estabilidad. Esta tecnología permite una distribución totalmente variable del par entre las ruedas traseras. El torque splitter utiliza un embrague multidisco controlado electrónicamente en cada semieje de transmisión para distribuir de forma óptima el par entre la rueda trasera situada en el interior y el exterior de la curva, en función de la situación de conducción y del modo elegido en el Audi drive select. Por otra parte, el tren

de rodaje deportivo S con amortiguadores adaptativos, recibe una puesta a punto específica para adaptarse al torque splitter y a los respectivos modos del Audi drive select.

En conjunto, con la puesta a punto específica de los sistemas de control de la suspensión para el S3, se traduce en un comportamiento más dinámico. La mejora de la maniobrabilidad va de la mano de una mayor estabilidad al límite. El motor y la transmisión también se han ajustado específicamente para este modo de conducción.

→ El Audi S3 viene de serie con neumáticos de 19 pulgadas en formato 235/35.



mayor tamaño en el eje delantero, que además están perforados. Los frenos de 18 pulgadas con discos de acero miden ahora 357 mm de diámetro y aumentan su grosor en 4 mm, para llegar a los 34 mm.

En su aspecto también podemos apreciar cambios significativos con el modelo anterior. La parrilla Singleframe hexagonal sin marco presenta una nueva estructura notablemente más plana y ancha. Los elementos de diseño en forma de L acentúan la prominente parrilla que, junto con las grandes y angulosas tomas de aire laterales, resalta el carácter dinámico del S3. Un llamativo spoiler delantero con dos montantes verticales inspirados en la competición conecta ambas tomas de aire y rebaja aún más el S3 visualmente. El diseño de la iluminación, también salido de las manos de César Muntada, es significativamente más estilizado, acentuando la anchura del Audi S3. Los elementos de 24 píxeles que componen las luces diurnas digitales de los faros Matrix LED están dispuestos ahora en tres filas en el borde superior de la carcasa. Estará disponible en versiones de carrocería Sedan y Sportback en el segundo trimestre de 2024, con un precio desde 65.270 euros.

car

→ Visualmente el modelo compacto refleja su mayor dinamismo con un expresivo diseño frontal, un difusor deportivo y un sistema de escape de alto rendimiento de cuatro salidas.



EL SISTEMA AUDI DRIVE SELECT PERMITE SELECCIONAR UN TOTAL DE SEIS PERFILES, OFRECIENDO UNA AMPLIA GAMA DE EXPERIENCIAS DE CONDUCCIÓN

Audi S3 (2024) 310 CV

Incluyó un motor 2.0 litros gasolina actualizado y con mejoras en el sistema de tracción integral quattro. Este entregaba una potencia de 310 CV y 400 Nm de par, acoplado a una transmisión automática de doble embrague de siete velocidades.

Audi S3 (2024) 333 CV

Como parte de la actualización del producto, el 2.0 TFSI recibe un aumento de potencia de 23 CV y 20 Nm adicionales de par. El resultado es una poderosa respuesta con una gran capacidad de aceleración.



LA ERA TURBO

Tras vender casi 400 unidades de sus maravillosos 911's tipo 964 modificados al estilo clásico, Singer se prepara para fabricar las nuevas versiones Turbo Study y DLS Turbo. **Por:** G. LAHOZ & TEAM CAR

H

HACE UNA DÉCADA, EL CANTANTE ROB DICKINSON consideró cerrar Singer, su negocio centrado en reinventar el Porsche 911. “Habíamos hecho 13 o 14 coches y la gente decía cosas muy positivas. Pero los pedidos iban llegando poco a poco, eran coches tremendamente caros de restaurar y modificar y estábamos perdiendo dinero con cada uno de ellos”, revela. “En 2014 o 2015 dije: bien, ¿por qué no nos rendimos?”.

Afortunadamente Dickinson no tiró la toalla. De hecho, en la década posterior, ha redoblado su apuesta al incorporar al emprendedor tecnológico Maz Fawaz como CEO y director ejecutivo. Fawaz “apareció en el aparcamiento en 2010 con una muy buena réplica de 993 RS, haciéndose pasar por un cliente”. Juntos han aumentado la fuerza laboral de siete personas a seiscientos veinte y, al mismo tiempo, han ampliado drásticamente la base de clientes de Singer.

Hasta hoy Singer ha restaurado y mejorado ya más de trescientos ochenta 911's, que normalmente cuestan desde 900.000 dólares, más el automóvil tomado como base y los impuestos. Lo más llamativo es que ciento cincuenta de ellos se completaron solo en el último año. Hay que destacar también que tienen instalaciones en California (donde modifican el Classic Study y el Turbo Study) y en el Reino Unido, donde modifican el DLS y el DLS Turbo. Además, ejecutan programas de desarrollo según los estándares TÜV en colaboración con suministradores de componentes de primer nivel como Michelin, Bosch, Brembo o Mahle.

Llegamos al centro de pruebas para vehículos de Millbrook (Bedfordshire, UK) una mañana húmeda y fría. En el interior de una nave se encuentran los coches que se utilizan para evaluar los Turbo Study y DLS Turbo. Para entendernos y simplificando, el primero es un 964 Turbo modificado y potenciado (biturbo), con aspecto de 930 Turbo (de los fabricados entre 1974 y 1989). El segundo también es un 964 Turbo modificado, pero con un estilo que recuerda mucho a los 934/935 de competición.



DLS TURBO

Fabricado en Reino Unido
700 CV / 99 unidades
3 millones de euros aprox.



CLASSIC STUDY

Fabricado en EE UU
400 CV / 450 unidades
1,5 millones de euros aprox.

TURBO STUDY



Fabricado en EE UU
500 CV / 499 unidades
1,5 millones de euros aprox.



←
Asfalto mojado, motor trasero y tracción posterior con casi 500 CV parece un cocktail inquietante, pero Franchitti sigue sonriendo al volante del Turbo Study.

←
A la izquierda, el interior del DLS Turbo combina maravillosamente los acabados de fibra de carbono mate con el cuero naranja. En la unidad de color dorado, el interior es más discreto.

←
El DLS Turbo se inspira en los 934/935 de competición de los años 70, como queda patente en las enormes aletas traseras. En esta foto aparece la configuración más discreta, ya que puede llevar un alerón mucho más grande.

Estos modelos representan el futuro de Singer, y su primera incursión en la era Porsche turboalimentada. Un amplio equipo humano se pasea por allí con gorros con pompones, ordenadores portátiles y cafés. Algunos son trabajadores de la propia Singer y otros representan a proveedores, mientras que el piloto de desarrollo y ex ganador de las 12 Horas de Sebring, Marino Franchitti (hermano de Dario), nos guía tras su última prueba en el Turbo Study.

Tuyo por poco más de un millón de dólares (según las especificaciones) y con 499 unidades modificadas previstas, el Turbo Study (el coche negro de estas imágenes es un prototipo del Turbo Study) causó revuelo en Goodwood allá por 2022. En ese momento ya llevaba dos años en proceso de desarrollo y lucía cien por cien completo, pero la búsqueda de la perfección continúa en Singer. Al igual que el 930 (911 Turbo) original, la reinterpretación de Singer incluye un motor de seis cilindros bóxer turboalimentado y refrigerado por aire, caja de cambios manual y tracción trasera. También tiene el aspecto esencial (con alerón de cola de ballena), pero la potencia ha crecido mucho y, como dice Dickinson: “todo ha sido tocado, pero al mismo tiempo tenía que parecer fiel al original”.

El Turbo Study que tenemos delante es en gran medida un prototipo de pruebas. Hay pintura negra mate, sensores cubiertos con

cinta adhesiva y asientos que no coinciden. Una pegatina en la tapa del maletero que dice “Reino Unido” da fe de sus viajes de prueba por Europa. “El simple hecho de convivir con él revela muchas cosas”, dice Franchitti. Alguien sugiere que esta unidad ha recorrido unos 25.000 kilómetros de pruebas. “Oh, al menos”, asiente.

Mientras que el Turbo Study es obviamente un coche de pruebas, el coche naranja es un DLS Turbo y parece un producto terminado. Esencialmente es una fusión del DLS (Dynamics and Lightweight Study) y el Turbo Study, una combinación impresionante a un precio igual de impresionante: se espera que cada uno de los 99 ejemplares cueste alrededor de 3 millones de dólares.

Los Michelin Cup 2 traseros de 20 pulgadas llenan los enormes pasos de rueda inspirados en los Porsche 934/5 de carreras de los años 70. La pintura naranja recuerda a los legendarios coches patrocinados por Jägermeister, y el interior combina maravillosamente los acabados de fibra de carbono mate más exquisitos con el cuero naranja. Detrás de los asientos, sin embargo, hay muchas computadoras. De hecho han colocado tanto equipo que la correa del alternador protesta audiblemente por la carga eléctrica adicional. Al igual que el anterior “Classic” y el DLS desarrollado con la ayuda de Williams (limitados a 450 y 75 unidades respectivamente, ya agotados), estas nuevas máquinas turboalimentadas también están basadas en la generación 964 del 911, producido entre 1989 y 1994.

DOS PERSONALIDADES MUY DISTINTAS

La tarea de Franchitti es moldear personalidades distintas para estos dos proyectos (Turbo Study y DLS Turbo) y garantizar que todo encaje con coherencia. Me invita a sentarme primero de pasajero en el 911 negro, el Turbo Study. Franchitti habla de permitir más ruido en la cabina para aumentar el dramatismo, ajustando atributos con una combinación de piezas de ingeniería originales y componentes hechos a medida. Se entusiasma con “hacer algo para todos y ayudar a los propietarios a sacar más provecho de sus coches de lo que esperaban”. Es el tipo de cosas subjetivas de las que suelen hablar los ingenieros, no los pilotos como él.

Franchitti nos dice que quiere mantener los atributos originales del Turbo como gran turismo rápido y lujoso, y que, al mismo tiempo, pueda brillar en recorridos sinuosos. Igualmente quieren hacerlo más fácil de usar y más predecible que el coche de serie, célebre por su comportamiento complicado (sobre todo por el turbolag). Y se podrá pedir con tracción total.

Franchitti nos recuerda que estos Porsche son muy sensibles por su suspensión con brazos de torsión y sus cortas distancias entre ejes, por lo que poder actualizar todas esas piezas y combinarlas con nuevos amortiguadores y neumáticos es muy satisfactorio. Al igual que el chasis, el motor refrigerado por aire de la era 964 también mejora significativamente su rendimiento, ya que sube hasta los 3.8 litros (los 964 Turbo llevaban motor 3,3 o 3,6) y monta dos turbos (el primer 911 Turbo de serie fue el 993) con lo que la potencia se sitúa entre 450 y 510 CV. También lleva un cambio manual de seis velocidades y frenos carbonocerámicos. Este impulsará un conjunto aligerado en unos 30 kg, quedando en 1.270 kg.

Tiene carácter sin ser intimidante, se mueve dulcemente a bajas revoluciones y, cuando vamos por la recta más larga de Millbrook, aumenta progresivamente hasta alrededor de 3.000 rpm, antes de que entre en acción la sobrealimentación. Comento a Marino que, desde el asiento del acompañante, parece manejable. “Se trata de asegurarse de que cuando empiecen a soplar los turbos tengas el control total, sin nada que erosione tu confianza”, resume Franchitti. Por impresionante que sea, también soy

Franchitti dice que en el Turbo Study quieren mantener los atributos originales del 930 como GT rápido y lujoso, y hacerlo más fácil y predecible que el coche de serie



muy consciente de que estoy sentado en un coche de desarrollo al que le queda trabajo por delante.

En Los Ángeles, aproximadamente una semana antes, pude admirar los primeros Turbo Studies en construcción. Tras una vida anterior, ahora estaban, con las carrocerías desmontadas. Reciben tratamiento contra el óxido y son reforzadas antes de revestirlas con paneles de fibra de carbono, para después pintar todo con un nivel de calidad con el que los 911 de los años 80 solo podían soñar.

Estas instalaciones de 10.600 metros cuadrados en Torrance han sido el hogar de Singer desde 2022, un centro que le permitió reunir en un solo taller operaciones que antes estaban dispersas en siete. Lógicamente esto ha facilitado todo el proceso. No se parece a ningún taller de restauración que haya visto antes, y los Porsche se alinean en plataformas rodantes, fila tras fila, en un ambiente que recuerda al de los equipos de Fórmula 1.

Además de bulliciosas zonas de trabajo del metal vemos un taller de tapicería, con muestras de cuero de las cuales los compradores pueden solicitar casi cualquier cosa. Un encargo particularmente desafiante exigía todos los colores de una puesta de sol. En una pared

↑ Las primeras instalaciones de Singer en California tenían el aspecto de un viejo taller de carreras. En 2022 unificaron todos los talleres en uno, y ahora es un área limpia y ordenada con si fuera la de un equipo de F1.

blanca una frase recuerda que “todo es importante”. Dickinson se había cansado de escribir notas sobre trabajos que eran importantes y podían mejorarse, hasta que un día garabateó “todo es importante” con exasperación. Hoy es un mantra.

Dickinson es todo un personaje, y fue líder (o cantante) de la banda alternativa Catherine Wheel (instrumento de tortura medieval) en los 90. Esa parte de su historia es bien conocida. Quizás menos sabido es que el nativo de Norfolk estudió diseño industrial y de transporte en la Universidad de Coventry y comenzó su carrera en Lotus. Dickinson nos lo cuenta así: “Peter Stevens me contrató a finales de los 80. Todavía estaba en la universidad, quería tomarme un año libre para dedicarme a la música, pero mis padres insistieron en que consiguiera un trabajo, así que terminé en Lotus rodeado de mucho talento”. El éxito de Catherine Wheel hizo que Dickinson se dedicara por completo a la música, pero describe así su encrucijada existencial: “me mudé a Nueva York en 2001 para grabar mi propio disco, luego a Los Ángeles en 2003, y fue entonces cuando se me ocurrió mi 911 perfecto”, explica. “De 2003 a 2006, esta idea de un Frankenstein 911 comenzó a mutar, con un atractivo que iba más allá de los *nerds*

GUÍA PARA ENTENDER LA EVOLUCIÓN Y LA GAMA DE SINGER



2003

Rob Dickinson comienza a modificar su 911 E (1969) para convertirlo en un 911 clásico potenciado. Fue su coche de diario para rodar por Los Ángeles y un instrumento publicitario durante los siguientes cinco o seis años.



2009

Singer empieza como empresa con el Classic Study, basado en los 911 de la generación 964 pero con sabor RSR hot-rod. Paneles de carbono, motor de seis cilindros 3.8 o 4.0 litros, pasos de rueda ensanchados. Limitado a 450 unidades.



2018

El Dynamics and Lightweight Study (DLS) eleva a Singer a un nuevo nivel, con la ayuda de Williams Advanced Engineering. El propulsor de 4.0 litros sube a 9.300 rpm y lleva a la mecánica refrigerada por aire a donde Porsche no llegó.



2022

El Turbo Study se expuso en Goodwood como el primer Singer turboalimentado. Con la estética ancha del 930 (1974-1989) pero basado en el 964. El motor no es 3.3 ni 3.6 sino 3.8 y biturbo, con más de 450 CV y puede pedirse 4x4.



2023

El DLS Turbo (también basado en 964) es una fusión del DLS y el Turbo Study, y su inspiración es clara: los 934/5 de carreras basados en el 911 Turbo de los 70. Con 700 CV a 9.000 rpm, su carácter es más salvaje que el de sus hermanos.



Con 390 CV, el motor 4.0 litros tiene que desplazar solo 1.250 kg. Me encanta el entusiasmo con el que empuja desde abajo, por como suena cuando la aguja del tacómetro gira más allá de las 7.000 revoluciones.



Es como si se extrajeran todas las holguras, como si se cerrara el abismo entre cómo se esperaba que se comportara un viejo 911 y la realidad.



Apoyas en la parte delantera de una manera que ningún 911 antiguo puede igualar, y luego usas toda la potencia para que la parte trasera trabaje al salir de la curva.



LA CONEXIÓN BRITÁNICA

del 911 como yo mismo. Conduciendo por Los Ángeles, la gente quería hablar sobre mi coche y comprarlo. Dejé de decir “no” y comencé a pensar: “Puedo hacer algo aún mejor”.

El ex colega de Lotus Andy Harris sirvió de catalizador. “Andy había trabajado en Vector y otras empresas de bajo volumen y me dijo que si quería hacer algo con automóviles o diseño en LA, él conocía a todo el mundo: los de los prototipos, la gente del carbono... Y de repente, los obstáculos entre uno mismo y la creación de lo que pensé que era el ‘El 911 perfecto’ empezaron a romperse, se abrió una vía y pensé: ‘joder, lo vamos a hacer’”, recuerda Dickinson.

Desde entonces, el progreso ha sido notable. Dickinson requirió dos cirugías del túnel carpiano (en las muñecas) porque participaba “demasiado activamente” en el taller. También llegó el cambio radical en los procesos de desarrollo al estilo OEM (Original Equipment Manufacturer) gracias a la colaboración con Williams Advanced Engineering en el modelo DLS de 2018. Otro cambio a mejor ha sido la aportación de Fawaz en cuanto a conocimiento empresarial estratégico. El pasado mes de febrero celebraron las 300 unidades modificadas en California desde 2009.

EL COCHE CON EL QUE EMPEZÓ TODO

Pero por encima de todo esto, lo más importante para mí es que hoy tendré la oportunidad de conducir el coche con el que empezó todo: el Classic, el primer 911 restaurado por Singer. Por mucho que este automóvil tenga un aspecto sublime, la revelación es lo increíblemente bien que se comporta. Apodado “The Hollywood Commission” e inspirado en el 911 E (1969) “Brown Bomber” de Dickinson, fascina a primera vista con su carrocería de fibra de carbono en color “Bahama Yellow” y su interior en cuero verde. Ruedo por una carretera de montaña al norte de Santa Mónica, fascinado por el equilibrio entre flexibilidad y el control absoluto, por cómo fluye sobre esta superficie complicada. Con 390 CV, el motor de seis cilindros y 4.0 litros tiene que desplazar solo 1.250 kg. Me encanta con qué entusiasmo empuja desde abajo, cómo suena cuando la aguja del tacómetro gira más allá de las 7.000 rpm, y cómo la siguiente marcha se engrana con más dulzura que en cualquier 911 refrigerado por aire que haya experimentado. Apoyas en la parte delantera de una manera que ningún 911 antiguo puede igualar, y luego usas toda la potencia para que la parte trasera trabaje al salir de la curva. Los rasgos del 911 clásico perduran pero esto es algo completamente diferente: más tenso, más rápido, más inspirador de confianza. Como si se extrajeran todas las holguras, como si se cerrara el abismo entre cómo se esperaba que se comportara un viejo 911 y la realidad. Sí, puedes conseguir un 911 2.7 RS auténtico por menos dinero, pero esto es mucho mejor. Cuando nos detenemos para contemplar la puesta de sol sobre el Pacífico, siento que he conectado tanto con “The Hollywood Commission” que, angustiosamente, lo siento como mi coche.

Tras el Classic Study en 2018 crearon el Singer DLS, hasta la fecha el “no va más” de sus esfuerzos en cuanto a atmosféricos, con un motor de seis cilindros rediseñado por Williams que alcanza las 9.300 rpm. Ahora, a partir DLS, se ha desarrollado el DLS Turbo.

Este coche nos lleva de vuelta en Millbrook (UK), aquel húmedo viernes de febrero, cuando Franchitti me invitó a tomar asiento de copiloto en el DLS Turbo de prueba de color naranja. Mueve la instrumentación digital a su pantalla preferida y vemos que el mecanismo de engranaje del cambio tiene una bonita estructura que queda a la vista, como el esqueleto de un cibernético. Como se puede esperar de su agresividad visual, conducir el DLS Turbo es una experiencia significativamente más visceral que el Turbo.

Los rasgos del 911 clásico perduran pero esto es algo completamente diferente: más tenso, más rápido, más inspirador de confianza



A la izquierda el gran Rob Dickinson, que dejó el rock para dedicarse a algo aún más intenso (es primo de Bruce Dickinson, de Iron Maiden). Abajo dos DLS Turbo, el dorado con el alerón grande, junto a los trabajadores en las instalaciones de Woodford Halse en Daventry (UK).

Si Dickinson creyó en California y el talento local para lograr que Singer se hiciera realidad, el director ejecutivo Maz Fawaz dice que el Reino Unido ha sido igualmente esencial para llevar la empresa al siguiente nivel. “Inglaterra es para los automóviles de bajo volumen y alto valor. Lo que Hollywood es para el negocio del cine: el centro del universo conocido para ese tipo de trabajo”. En la actualidad, Singer emplea a más de 230 personas en sus instalaciones de Woodford Halse en Daventry (abajo). Todos sus componentes a medida se diseñan allí, los 75 ejemplares del DLS se restauraron/ fabricaron también allí y lo mismo ocurrirá con

el DLS Turbo. Las actividades de Singer en el Reino Unido comenzaron con DLS, en colaboración con Williams Advanced Engineering. Cuando ese proyecto terminó, Singer ofreció a muchos miembros del personal trabajo a tiempo completo. “La experiencia de DLS nos hizo darnos cuenta de que, para hacer las cosas con ese estándar en el futuro, necesitábamos incorporar el talento necesario”, recuerda Dickinson. “Así que procedimos a contratar a unos cincuenta ingenieros. Les gusta el ambiente y que podemos trabajar con una optimización razonable en términos de presupuestos, toma de decisiones y la falta de burocracia, y creo que ven que hay más por venir”.





← La trasera del Classic Study fascina por su anchura, y se distingue por el alerón retráctil que estrenó el 911 tipo 964. La carrocería es de fibra de carbono y el sonido del escape central es glorioso.



← Esta previsto fabricar (modificar tomando como base un 964 turbo) 499 unidades del DLS Study, a un precio que ronda los tres millones de euros.



← A la derecha el piloto y probador Marino Franchitti, junto al Turbo Study negro y el DLS Turbo rojo. Ambos brillarán en colecciones donde no faltan los 959, Carrera GT, 918 Spyder o los más exquisitos 911 RS.

Singer se ha profesionalizado mucho. El Study se fabrica en California y el DLS en Reino Unido

Su configuración del chasis es una evolución del DLS, en particular los amortiguadores EXE-TC y la suspensión delantera con horquilla superior y un multibrazo inferior. Veo como se mantiene nivelado y muerde con fuerza cuando Franchitti lo dirige con decisión sobre el asfalto mojado. Es un deportivo temperamental, y desde donde estoy sentado se siente cercano a algo así como un 993 GT2, solo que con mucha más patada y actitud: emocionante como el que más, pero no es la mejor elección para un viaje por carretera.

EL FUTURO ES PROMETEDOR

Aún queda trabajo por hacer pero lo más espectacular de este coche es el motor de seis cilindros y 3,8 litros. Produce alrededor de 700 CV, alcanza las 9.000 revoluciones y, al igual que las restauraciones del DLS de aspiración natural, cuenta con cuatro válvulas por cilindro. Esta vez, sin embargo, la culata se refrigera por líquido mientras que el bloque permanece refrigerado por aire, como en el 959. Franchitti dice que esta máquina es esencialmente de aspiración natural durante el 75 por ciento del recorrido del acelerador, y los turbocompresores pasan a primer plano en el resto. “En este momento se trata de evaluar la correlación entre lo que hemos visto en el banco de pruebas y lo que estamos viendo cuando empezamos a rodar con el coche”. El impulso se siente como un cohete y libera su energía con un latigazo cada vez que cambia de marcha. Es perversa y violentamente adictivo, incluso algo eufórico. Simplemente nos miramos y nos reímos. Al igual que el Turbo Study, este 911 modificado contará con control de tracción y ABS, y deberá ser disfrutable por simples mortales. Pero el DLS Turbo también tiene que ser más difícil de conducir que su hermano, eso es parte de su encanto. Franchitti espera que arda con una intensidad analógica comparable a la del Ferrari F40.

Más allá de los coches Singer ha empezado también a posicionarse como una marca de lujo. Planea producir doscientos relojes suizos con un precio de entre 25.000 y 90.000 dólares en 2024. Hay inversores con una “financiación sólida” y las estadísticas dicen que las ventas aumentaron un 225 por ciento en los últimos tres años. Fawaz prevé que la marca se conformará con restaurar/modificar unos 200 coches al año, con una plantilla de unas 700 personas. Después de todo, la cartera de pedidos está llena hasta 2027.

car

El DLS Turbo tiene que ser más difícil de conducir que su hermano, es parte de su atractivo. Esperan que emocione con una intensidad analógica comparable a la del Ferrari F40



“Bienvenido al jardín de los Juguetes para mayores”



AUTOBELLO 



GRAND TOUR 2024

Andorra
16 Marzo
Pas de La Casa

Gran Canaria
13 Abril
Maspalomas

Valencia
22 Mayo

Lisboa
22 Junio

Madrid
3 Julio

Marbella
8 Agosto

Porto
31 Agosto

Barcelona
18 Septiembre

Miami
7 Diciembre

Información: +34 660 765 934 www.autobello.es

El segmento en que

CAR España nació casi al mismo tiempo que este modelo. Costó mucho al mercado asimilar un nuevo segmento porque el Panamera va mucho más allá que una gran berlina. Ahora asistimos al lanzamiento de su tercera generación. **Por:** JAVIER SERRANO (SEVILLA)



GENERACIONES



Panamera (G1) 2009

Se podía escoger con PDK o una caja de cambios manual de 6 velocidades. Ha llovido mucho desde que Porsche lo puso a la venta por 84.997 euros..



Panamera (G1 II) 2013

La actualización estrenó el S-E Hybrid, un híbrido enchufable con un motor eléctrico de 95 CV. La potencia total subió a 416 CV.



Panamera (G2) 2016

La segunda generación lucía un aspecto más elegante y mejoras de equipamiento. Incorporó la carrocería Sport Turismo. A la venta desde 101.500 €.

muy pocos creímos



De izquierda a derecha: Peter Varga, Director de Diseño Exterior en Porsche, Detlev von Platen, miembro del Consejo de Dirección como responsable de ventas y Marketing, y Oliver Blume, Presidente del Consejo de Dirección.



Panamera (G2 II) 2021

El Turbo S superaba los 220.000 euros, capaz de hacer 0 a 100 km/h en 3,1 segundos y alcanzar en su velocímetro la cifra de 315 km/h.



Panamera (G3) 2024

Hasta la fecha se han vendido 235.000 unidades. En esta nueva entrega el confort ha dado un gran salto. El precio de la gama arranca en 125.102 euros.



Destacamos la tecnología Porsche Active Ride. Una maravilla que balancea y da unas prestaciones nunca vistas en una berlina.

E S CIERTO QUE EXTERIORMENTE el cambio no es muy notorio, aunque ha crecido, ahora su longitud es de 5.052 mm respecto a los 5.049 que medía el Panamera de segunda generación. Para su tercer capítulo se ha escogido la plataforma MSB del Grupo VW, la misma empleada por el anterior Panamera o el Bentley Flying Spur, aunque revisada y actualizada. Los ingenieros de Porsche se mostraron muy inspirados desde el minuto uno que crearon la familia Panamera. En la actualidad, estamos ya acostumbrados a que las nuevas generaciones de los coches no representen el legado de sus antecesores y que incluso nos cueste asociar al mismo coche, y ahí es donde me paro a pensar ¿Si las cosas se hacen realmente bien desde el primer momento, es necesario hacer grandes cambios? El Panamera nos llevó hasta Sevilla, siempre una buena opción en estos meses cercanos al verano gracias al clima tan agradable. Y aunque esta era la premisa inicial, todo el viaje estuvo pasado por agua. Las increíbles carreteras andaluzas nos hicieron desembocar en la guinda del pastel, el circuito de Monteblanco. Una de las pistas más divertidas e icónicas que hay en España y donde poder conducir el nuevo Panamera fue más que revelador. Es sabido de sobra por los usuarios de Cayenne, Macan, Taycan y Panamera que la intensidad de la conducción es uno más de esos ingredientes exitosos, pero no el único. El confort es magistral, da igual si estás sentado en cualquiera de los 4 asientos que nos brinda esta berlina (tenemos 5 plazas en opción). Sientes que el cuerpo queda recogido a la perfección por sus asientos y, como todo dentro del universo Porsche, con algo más de dinero puedes mejorar lo que ya es de por sí fantástico. Nosotros en las dos horas de conducción hasta Huelva apoyamos todo el cuerpo y sí, es cierto que mis lumbares lo agradecieron. La tecnología es otra navaja suiza de los alemanes. Todavía seguimos creyendo que ya lo hemos visto todo en los coches. En el nuevo Panamera podemos añadir una pantalla exclusiva para el copiloto, para que no nos moleste en largos recorridos. El cuadro de instrumentos digital es muy claro con toda la información que nos proyecta, y estoy seguro de que todos nos gastaríamos los 1.616 euros del sistema de sonido Burmester.

PORSCHE ACTIVE RIDE, UNA GENIALIDAD

De lo primero que hay que hablar es la suspensión de este coche, concretamente de las versiones E Hybrid, los ingenieros han logrado algo que visualmente es impresionante y en la práctica también notas una mejoría notable. En las instalaciones cercanas a la pista, nos prepararon una serie de pruebas en las que veíamos en tiempo real cómo se comportaba un Panamera con el Active Ride y uno sin esta tecnología. La primera demostración constaba de una plataforma que simulaba una sucesión de badenes y dónde el Panamera sin esta tecnología hacía rebotar a los ocupantes del coche y el que si la implementaba parecía que se estuviera conduciendo sobre una alfombra de lana y seda.

La sensación exacta al mover el selector de modos ubicado en el volante y marcar el modo Hybrid Auto hará que nos



El frontal visto de cerca se ve más ancho e imponente en esta tercera generación.

A pesar de la luz en la imagen casi toda la prueba del coche estuvo pasada por agua. Incluso en el día más gris el Panamera era capaz de brillar.

RÉCORD PARA EL TAYCAN TURBO GT



El nuevo Taycan Turbo GT ha parado el crono en 1:27,87 minutos en Laguna Seca una cifra absolutamente brutal para el eléctrico de Porsche. Estos datos han sido los necesarios para que se pueda llevar a cabo esta proeza. De 0 a 100 km/h en 2,2 segundos y velocidad máxima de 305 km/h con el paquete Weissach, El Modo Ataque proporciona 163 CV (120 kW) de potencia adicional durante 10 segundos. Llega a 1.108 CV (815 kW) de potencia con Launch Control. Hasta 75 kilogramos más ligero que el Taycan Turbo S, Disponible con dos o cuatro asientos y con la suspensión Porsche Active Ride de serie.

Aunque aún no se encuentre disponible a la venta, este niño viene con un pan debajo del brazo. El Taycan Turbo GT ha destrozado la marca de coches eléctricos en esta pista. El piloto de desarrollo de Porsche, Lars Kern, marcó una vuelta rápida que nadie

había logrado hasta ahora con un coche eléctrico homologado para carretera. Este registro es nada menos que 26 segundos más rápido que el obtenido por Kern en su vuelta récord al volante de un Taycan Turbo S Sport

“Para demostrar tu valía en la pista, no basta con tener la mayor potencia posible. Aceleración y frenado, agarre en curva, aerodinámica, estabilidad y puesta a punto tienen que ser los adecuados. En el Taycan Turbo GT y en el Taycan Turbo GT con paquete Weissach, nuestros ingenieros han logrado esto de una forma absolutamente sorprendente. Ya han hecho un gran trabajo con los modelos Taycan existentes y recientemente actualizados, pero los nuevos GT elevan una vez más el listón en términos de dinámica de conducción”. Este Taycan será el más potente y estará disponible a partir de esta primavera.



El Taycan Turbo GT estará disponible a partir de esta primavera.

sintamos encima de una moto tocando rodilla. Aunque suene raro, el Active Ride también nos ayuda con la compensación de los movimientos de cabeceo y balanceo. Los amortiguadores subirán y bajarán para facilitarnos la entrada y salida del coche. Y una de las cosas que más me impresionó fue la aceleración y frenada. El trabajo de con la aceleración y la frenada es espectacular, el coche se siente siempre muy estable.

Tecnologías aparte, desde el modelo de inicio a la gama es un coche que merece totalmente la pena no ya comprárselo, sino, aunque sea, poder conducirlo una vez en la vida. El tacto de los materiales como el volante y demás mandos del habitáculo te hacen sentir que será un coche divertido de conducir incluso antes de arrancar. Y así es. La estética musculosa de una berlina (y más de este modelo) nos hace darle vueltas a la cabeza de porque ya no se vende este segmento como antaño. Toda la gente de Andalucía que pudimos encontrar ponía cara de asombro al ver pasar 6 o 7 Panameras nuevos.

UN PASEO POR MONTEBLANCO

Tras haber probado el modo híbrido, toca deslizar el círculo del volante dos veces más. Aquí nos ubicaremos en el Sport Plus y seremos igual de felices que aquellas personas que nacieron en Finlandia. La pista estaba mojada y estaba muy divertida, había que tener cuidado con ir muy pronto al gas tras salir de la curva, pero el coche reaccionaba a la perfección si cometías un error ligero. Tras tres vueltas me sentía como un niño pequeño en el Parque de Atracciones pidiéndole al empleado de la montaña rusa si podía dar alguna vuelta más.

La versión tope de gama (Panamera Turbo E-Hybrid) esconde un V8 híbrido enchufable, mientras que las demás versiones tienen un V6 de motor de combustión sin hibridación (Panamera y Panamera 4) y con hibridación enchufable (Panamera 4 E-Hybrid y Panamera 4S E-Hybrid). Como entrada a la gama tendremos al Panamera básico con 354 caballos por un precio de unos aproximados 125.000 euros hasta el Turbo E-Hybrid que por el momento es el que más alto se encuentra en la pirámide y nos ofrece 680 CV por 198.000 euros.

→ El tope de gama esconde un V8 en sus entrañas mientras que las demás versiones tienen un V6 de motor de combustión y algunas incluso hay que sumarle la hibridación.



→ Todos los toques en los botones, pantalla y demás tiene un sonido y un tacto característico que rápidamente lo asemejamos con una gran calidad.



PORSCHE SIEMPRE NOS SORPRENDE CON ALGUNA INVENCION Y EN ESTE CASO LA GUINDA ES EL SISTEMA ACTIVE RIDE

La tercera generación estrena este espectacular color Oro Madeira Metalizado.



Porsche Panamera

Dim.: 5.052 x 1.937 x 1.423 mm.
 Motor: 2.894 cc, 6 cil. en V.
 Potencia/par: 354 CV/500 Nm.
 Tracción: trasera.
 Cambio: auto. de 8 vel.
 Vel. máx.: 272 km/h.
 0-100 km/h: 5,3 s.
 Cons.: 9,6 l/100 km.
 Peso: 1.960 kg.
 Precio: 125.102 euros.

RANGE ROVER SPORT SV

Sin renunciar a nada



P

← Es tan dinámico que puede volverse juguete con el ESP desactivado en el modo SV. A pesar de su peso y envergadura, su gran potencia lo hace de lo más capaz.

POR LO QUE HEMOS PODIDO SABER, los británicos ahora encuentran su paraíso en el Algarve. El antiguo Range Rover Sport SVR, toda una joya, parece haberse convertido en un símbolo de estatus en las soleadas costas del sur de Portugal. Su elegancia al conducir y el característico rugido del V8 Supercharged lo hacen inconfundible aunque, a veces, resulta un desafío pasar desapercibido.

Portugal se ha hecho más popular entre los millonarios gracias a su programa de permiso de residencia dorado, el denominado Golden Visa. Este programa de residencia por inversión es uno de los más populares de Europa y del mundo. Se inició en octubre del 2012 y desde entonces casi diez mil familias han recibido sus Golden Visas. Una de las claves del éxito es que solo necesitas vivir una semana en Portugal para, mediante inversiones, poder solicitar la ciudadanía de la Unión Europea. Es a esta gente –la que trabaja para bancos, o los posee– a la que Land Rover se dirige con el sustituto del SVR, el nuevo Range Rover Sport SV, cuyo precio ronda los 240.000 euros.

NO ES CUESTIÓN DE SIGLAS

No cometes el error de pensar que al eliminar la “R” del distintivo SV el nuevo Sport es menos capaz. Estarías muy equivocado. El SVR costaba 148.500 euros cuando fue presentado, allá por el año 2015. Con el paso de los años su precio fue subiendo, hasta llegar a los 155.200 euros, casi al final de su vida comercial, en 2022. Ahora, tendrías que sumarle a ese importe, casi lo que cuestan dos Evoque para comprar un nuevo SV. Para contextualizar un poco, un Bentley Bentayga V8 cuesta 217.200 euros, aunque no es un SUV, digamos, de altas prestaciones. Más deportivos son el Lamborghini Urus, que cuesta 252.677 euros y el Aston Martin DBX, cuyo precio parte de los 210.000 euros. Dicho lo cual, ¿puede un Range Rover Sport, un SUV tradicionalmente visto como rival del BMW X5, competir con los más grandes de su segmento?

Eso es lo que hemos venido a averiguar a Portugal. Lo que seguro que no vamos a conseguir hoy es un bronceado. En el aeropuerto de Faro llueve a cántaros. Incluso en estas condiciones tan turbias y pintado en un apagado color Plata Flux, el SV destaca entre monótonos utilitarios y crossovers. Mientras cargamos nuestro equipaje en el maletero nos llama la atención ver la cantidad de modelos generalistas que

Land Rover apunta a la élite millonaria con un SUV de primera categoría y 635 CV. ¿Podrá con la competencia?

Por: M. SEIDEL & TEAM CAR

Combina comodidad y agilidad con su innovadora suspensión y potente motor, redefiniendo el estándar de los SUV

Prueba 300 km

BIENVENIDOS AL MUNDO REAL



Las llantas y los frenos de carbono son opcionales, pero te ayudarán a rebajar el peso 70 kilos

hay a nuestro alrededor. Vemos vehículos, de los denominados económicos, por todas partes. No obstante, en este país, con esta estructura fiscal que hace que los coches de más de dos litros de cubricaje paguen muchos más impuestos, los coches caros y potentes son un bien relativamente escaso.

Hace ocho años podíamos pensar que el SVR se parecía demasiado a un Sport normal. Esta vez, el equipo de diseño ha ido más allá, dotando al SV de un parachoques delantero más profundo y cuadrado que el de un Sport normal, nuevas rejillas de ventilación laterales en las aletas delanteras, cuatro tubos de escape redondos y sutiles extensiones del arco trasero para legalizar la pronunciada caída negativa de las ruedas traseras de 23 pulgadas, que son más anchas que las delanteras por primera vez en un Range Rover.

EMPEZAMOS A RODAR

Las versiones First Edition, como la nuestra, también incorporan numerosos detalles de carbono, incluido un llamativo y elegante capó, sin coste extra, con un tejido visible en la sección central que sospechamos que quedará relegado a la lista de opciones cuando el SV normal, y menos caro, salga a la venta este verano. ¿No te cansas de los materiales compuestos? Las llantas de carbono (8.070 euros) y los frenos (8.200 euros) también están disponibles en el First Edition,

↑ La inclinación de la carrocería está bajo estricto control, siendo mínimo el balanceo que sienten los pasajeros. Con el confort no se negocia.

y juntos suman un ahorro de peso de 70 kg, pero ninguno de estos extra estaba instalado en nuestro coche.

La dirección trasera de serie ayuda a disimular la gran distancia entre los ejes delantero y trasero. Algo que comprobamos nada más acercarnos a la barrera de salida del aparcamiento. Es una característica disponible en algunos Range Rover Sport, pero aquí está configurada de forma muy diferente. Mientras que las ruedas traseras siguen haciendo el truco habitual, girando en sentido contrario a las ruedas delanteras a bajas velocidades y en la misma dirección que las delanteras a altas velocidades, el punto de cambio es mucho más alto en la versión SV, llegando más allá de 130 km/h en lugar de a 50 km/h. También añade una cremallera de dirección mucho más rápida en el extremo puntiagudo. En definitiva, tiene los ingredientes de un coche que ya se siente extrañamente ágil, dado su volumen, y lo descubres enseguida. En nuestro caso cuando pasamos por un par de rotondas antes de llegar a la autopista N125.

Con unas Michelin Pilot Sport 5 podremos alcanzar los 290 km/h. Su paso por curva, para ser un SUV, también es sobresaliente

Salida



El diseño se diferencia claramente del Range Rover Sport convencional. Tiene detalles distintivos por toda la carrocería y, entre las opciones, tenemos frenos de carbono.

10 km



El maletero no parece enorme pero ofrece 647 litros de espacio; suficiente para toda una familia. La distancia entre ejes es la misma que la de su hermano mayor, el Range Rover.

72 km



Los asientos Body and Soul son exclusivos del SV e incorporan altavoces que vibran dentro del respaldo. Funcionan por las frecuencias de la música para calmar o vigorizar.

Elegir entre deslizarse por el asfalto o ejercitar el cuello como Fernando Alonso, con fuerzas de 1,1 g, nunca fue tan divertido

Más tarde cambiamos a la A-22 para ir hacia el oeste. La intensa lluvia hace que nos instalemos en una velocidad de crucero de 120 km/h, con el modo de conducción en Confort. El SV se siente feliz de dejar a un lado sus prestaciones y ser simplemente un SUV de lujo. Te das cuenta de que la dirección es más directa cuando te mueves entre carriles. Pero, aparte de eso, podrías estar en cualquier otro Range Rover Sport de la gama. Los nuevos asientos Body and Soul de Land Rover utilizan altavoces ocultos que envían vibraciones adaptadas a la música que elijas a través del asiento hasta tu cuerpo. Sintonizo una emisora de radio algo más marchosa y el asiento cobra vida de repente.

Cincuenta minutos más tarde abandonamos la A22 y nos dirigimos al norte en busca de otro tipo de estímulo. El Algarve es famoso por su costa, pero en el interior hay algunas carreteras fantásticas. La cuestión es que, aunque las he recorrido docenas de veces, siempre ha sido al volante de un Porsche o un McLaren. Nunca antes en un SUV.

No obstante, el SV tiene un truco en sus pasos de rueda. Se llama suspensión 6D y consiste en cuatro amortiguadores interconectados en diagonal, unidos por 25 metros de tuberías que permiten a Land Rover prescindir de las barras estabilizadoras convencionales. Las ventajas en la articulación de las ruedas sugieren que esta tecnología será muy útil en los Land Rover todoterreno pero, por ahora, la firma solo quiere hablar de cómo se utiliza para mejorar radicalmente la capacidad dinámica del Sport.

EL CONFORT SIGUE SIENDO LA NOTA DOMINANTE

Todavía estamos en el modo Confort durante los primeros kilómetros de carretera revirada, por lo que el SV impresiona inicialmente más por su confort de marcha que por su control de la carrocería. Hay suficiente control de balanceo para que no se tambalee torpemente al girar la rápida dirección pero, más allá de las pequeñas entradas necesarias para cambiar de dirección, no se siente muy diferente a cualquier otro SUV bien equilibrado. Ordenado, en conjunto, pero obviamente estamos ante un coche pesado con un centro de gravedad alto. Sin embargo, al pulsar el botón R del volante, el SV parece haber reducido su peso y altura a la mitad.

Pero no nos adelantemos. En realidad, hay dos modos alternativos al Confort (tres si contamos el modo todoterreno *Mud and Ruts*). Se activan si acercamos la mano a la pantalla de infoentretenimiento Pivi Pro –el botón SV es el único que está en el volante–. El modo Dynamic también lo encontrarás en otros RR Sport, pero el SV es totalmente exclusivo. La tentación es saltar directamente a este modo, aunque incluso el ingeniero de chasis de Land Rover, que

→ No importa si los caminos sinuosos están asfaltados o cubiertos de tierra. El SV es tan dinámico que no se quejará en ninguna condición.



→ Las versiones First Edition, como la nuestra, también incorporan numerosos detalles de carbono, incluido un llamativo y elegante capó con un tejido visible en la sección central.



→ Como su insignia y legado exigen, la notable capacidad todoterreno permanece intacta.



115 km



El último sistema de infoentretenimiento, el denominado Pivi Pro, está a años luz de la antigua tecnología de Jaguar Land Rover. La pantalla curva también es muy elegante.

162 km



Las puntas de los tubos de escape son de carbono. El sonido es parcialmente generado por altavoces y es algo más silencioso que el del anterior SVR, pero suena y se percibe muy bien.

205 km



El diseño de levas transparentes es de ciencia ficción. En modo SV, incluso emiten un brillo rojo. Para algunos esta opción resultará innovadora y otros preferirán levas de metal.



Con estilo renovado, pero manteniendo la típica silueta Range Rover, desafía dinámicamente los estándares de sus competidores más caros



Un atractivo interfaz, similar al de un smartphone, nos ofrece el sistema de infoentretenimiento de la marca, denominado Pivi Pro. La pantalla curva también está rodeada de materiales de buena calidad.

pasó tres años perfeccionando el sistema, nos admite que es más adecuado para las rápidas y suaves carreteras alemanas, que para las curvas irregulares y bacheadas de Portugal.

Así que le haremos caso e iremos subiendo. La diferencia entre Comfort y Dynamic es obviamente más pronunciada en el SV que en el Sport, debido a los nuevos amortiguadores. Con este modo activado puedes sentir instantáneamente el peso extra de la dirección cuando entras en una curva. Lo mismo ocurre con el apoyo extra de la carrocería cuando la dirección entra en acción. En algunos de los modos se pueden combinar varios ajustes para modificar el peso de la dirección, el nivel de intervención del control de estabilidad y también el sonido del sistema de escape activo.



¿Para qué saltarse la salida? No es necesario hacer trampa gracias al V8 biturbo de origen BMW con 635 CV.

Con su AJ-V8 sobrealimentado de 5,0 litros gritando por un escape prácticamente directo, el SVR original no solo te agitaba el alma, sino que te hacía esbozar una inevitable sonrisa. La mezcla de sonidos reales y mejorados que emite el nuevo SUV nunca es aburrida. Antes podrías haber considerado que los tubos del SVR podían extender cheques que la aceleración no podía cobrar, pero el crédito del SV es del mejor nivel posible, el denominado AAA –máxima rentabilidad, con un riesgo crediticio mínimo–.

Esto se debe a que el motor V8 biturbo de 4,4 litros es similar al del X5M de BMW y ofrece mucha más potencia que el SVR anterior. Aquel SVR, el Range Rover más rápido de la historia cuando se lanzó en 2015, desarrollaba 550 CV (posteriormente aumentados a 575 CV), alcanzaba los 100 km/h en 4,7 segundos y llegaba hasta los 260 km/h de velocidad máxima. El SV actual sube el listón hasta los 635 CV, alcanza los 100 km/h en 3,8 segundos y llega hasta los 290 km/h de velocidad máxima. Es un gran motor: suave, con garra sin esfuerzo en el rango medio de las revoluciones, incluso cuando te enfrentas a los enormes 2.560 kg de peso en vacío del SVR, y discreto cuando solo estás dando vueltas, del punto A al punto B. El generador de arranque del sistema mild-hybrid es tan hábil que el motor resucita casi sin que te des cuenta en medio del tráfico y, además, se beneficia de todas las ventajas asociadas a la etiqueta ECO de la Dirección General de Tráfico (DGT).

RESPECTUOSO CON EL MEDIO AMBIENTE

Esta última característica no parece el tipo de cosa que pueda atraer a los compradores del antiguo SVR pero, tal vez, esa sea la cuestión. El nuevo SV tiene un ancho de banda mayor y más amplitud en el otro extremo. Si se pasa del modo Dynamic al Sport, es capaz de cubrir terreno a una velocidad que los conductores de Range Sport normales no podrían ni empezar a comprender.

Incluso con las gomas de serie para todas las estaciones, en lugar de las Michelin Pilot Sport 5 para verano que estarán disponibles el año que viene, y sobre asfalto húmedo, muerde con fuerza al entrar en las curvas, dejándote apoyar primero en el eje delantero y luego en el trasero. Ahora, con la altura de conducción rebajada otros 25 mm además de la reducción de 10 mm de la que ya disfrutaba el SV, y con la

Los nuevos asientos Body and Soul de Land Rover utilizan altavoces ocultos que envían vibraciones adaptadas a la música que elijas

245 km



Las sutiles extensiones del arco trasero legalizan la pronunciada caída negativa de las ruedas traseras de 23 pulgadas, que son más anchas que las delanteras por primera vez en un Range Rover.

285 km



La conducción entusiasta puede consumir el combustible muy fácilmente. Suena muy poco vanguardista, pero al menos con 90 litros podrás cubrir 560 km con un depósito.

300 km



El circuito de Portimao es una dura prueba para cualquier coche, por no hablar de que cualquier SUV se parece más a la ambulancia que un coche de carreras.

amortiguación mucho más rígida, el balanceo está casi eliminado. También ocurre lo mismo con el cabeceo, tanto al acelerar como al presionar los increíbles frenos.

La ausencia de movimiento del cuerpo es casi desconcertante al principio. Pero una vez que aprendes a confiar en el SV, la ágil dirección empieza a tener sentido. Puedes encadenar secuencias enteras de curvas con el más leve movimiento de tus muñecas, y si desconectas completamente el ESP, algo que no es posible en el modo Dynamic, puedes incluso deslizar el coche.

Nadie que compre un SVR va a tener que preocuparse realmente por eso, y nadie sin acciones en Michelin y Ferodo –empresa británica de frenos– va a llevar una unidad a un circuito dos veces al mes. Pero para subrayar su capacidad, bajamos de las colinas y terminamos con unas vueltas en el trazado de Portimao.

¿QUÉ TAL EN CIRCUITO?

Como si rodar con un SUV no fuera suficientemente absurdo, lo hacemos durante una pausa para el almuerzo de las pruebas de GT3, y mientras entramos en el pitlane listos para empezar nuestra vuelta, pasamos por garajes llenos de Porsche 911, Ferrari, Audi R8 y KTM con carrocería de carbono. No hay peligro de que nuestro Range Rover SV avergüence a ninguno de esos coches pero, desde luego, tampoco se avergüenza a sí mismo. Si tienes agallas, una entrada en curva con el acelerador a fondo hará que la parte trasera se deslice, y un buen golpe de pedal derecho en el vértice mantendrá vivo el deslizamiento en la salida. O puedes jugar limpio y poner a prueba tu cuello con más de 1,1 g de fuerza en curva, un 22% más de lo que ofrecía el antiguo SVR. Los SUV no deberían ser, y normalmente no lo son, tan divertidos, tan ordenados, en este tipo de entorno.

Y si somos honestos, no necesitan serlo. El Range Rover Sport Autobiography P550e (híbrido enchufable de 550 CV)

RIVALES



Aston Martin DBX

Tiene una gran dinámica, pero solo el 707 tiene el empuje del SV.



Lamborghini Urus

Su diseño sigue siendo espectacular. Este año, además, llegará la versión híbrida enchufable.



↓
Su diseño característico e inconfundible es todo un embajador del lujo moderno. Esa sensación también invade el interior.

de 145.300 euros o el magnífico diésel D300 (desde 112.000 euros, con 300 CV y etiqueta Eco) se adaptarán mejor a la mayoría de los conductores, y su dirección más lenta proporciona una sensación mucho más relajada a expensas de algo de agilidad. Sin duda, tienen mejor relación calidad-precio. No obstante, aquellos que buscan una inversión en lujo y rendimiento, el SV es la elección ideal. Si tienes un gusto refinado y buscas superar cualquier estándar, este vehículo debería estar en tu lista de favoritos.

car



Al pulsar el botón R del volante, el SV parece haber reducido su peso y altura a la mitad. No lo veremos muchas veces en circuito, pero allí tampoco desentona en absoluto

PRECIO	POTENCIA	PRESTACIONES	PESO	CONSUMO	A LA VENTA
237.000 euros.	635 CV. 750 Nm.	Vel. máx.: 290 km/h. 0-100 km/h: 3,8 s.	2.560 kg.	11,7 l/100 km.	Ya.

Ficha

Suzuki Swift

Hasta Burdeos nos fuimos para probar la cuarta generación del compacto japonés. Elegimos la versión con tracción total, una de las características que lo hacen tan especial. **Por:** MACA L. VARA (BURDEOS, FRANCIA)



Ficha

PRECIO

Desde 20.944€

POTENCIA

83 CV.
108 Nm.

MOTOR

3 cilindros en línea.
Cilindrada: 1.197 cc.

PESO

1.000 kg.

CONSUMO

5,2 l/100 km.

A LA VENTA

Ya



ELIGE UN COCHE pequeño, que pese 1.000 kilos, que te valga tanto para viajar como para ciudad, que cueste menos de 21.000 euros, y que sea 4x4. La respuesta es fácil, porque solo hay uno. Es el Suzuki Swift, que ahora llega renovado y lleno de energía para llenar las calles de las ciudades de pequeños compactos con tracción a las cuatro ruedas. ¿Os acordáis de Filomena? Qué bien nos habría venido a todos...

El nuevo Suzuki Swift es la cuarta generación de este automóvil, desde que se convirtiera en un modelo global en 2004. A lo largo de estos 20 años, el Swift ha sabido evolucionar, incorporando nuevas tecnologías; a la vez que ha conservado su esencia, valores y rasgos icónicos. Práctico, ligero, inteligente, eficiente y fiable, el Suzuki Swift se ha convertido en uno de los coches de carácter urbano de mayor éxito internacional, con más de 9 millones de unidades comercializadas en dos décadas en 169 países de mundo.

Suzuki ha querido simplificar al máximo la oferta mecánica del nuevo Swift, por lo que al menos por el momento solo estará disponible un pequeño propulsor tricilíndrico de gasolina con 1.2 litros de cilindrada con una potencia de 83 CV. La mala noticia es que no habrá versión Sport.

Dados los estándares de potencia a los que nos estamos acostumbrando, 83 CV pueden parecer pocos. Nada más lejos de la realidad, y es que hay que tener en cuenta que estamos ante uno de los modelos más ligeros del mercado, y es que sus menos de 1.000 kg sobre la báscula le permiten moverse con una gran agilidad sin tener que apostar por un propulsor



más grande, potente y, sobre todo, sediento. Además de conformarse con un consumo de entre 4,4 y 4,6 l/100 km según el ciclo de homologación WLTP, el nuevo Suzuki Swift cuenta con el sistema SHVS de hibridación ligera de 12 V que ya hemos conocido en el resto de la gama de la marca, lo que se traduce en que todas sus versiones podrán lucir la Etiqueta ECO en su parabrisas.

La cuarta generación del Swift llegará a los concesionarios con tres niveles de equipamiento, ganando una alternativa más respecto a la anterior versión. Estos acabados, denominados S1, S2 y S3, contarán con un completo equipamiento de serie desde su versión más básica.

Tanto es así, que desde la variante de entrada a la gama, tendrá una dotación de serie que incluye el sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de 9 pulgadas con Android Auto y Apple Car Play inalámbrico, sistema de navegación, control de crucero adaptativo, sensores de aparcamiento o cámara de visión trasera.



4x4 sostenibles y económicos

La marca lleva desde 1968 demostrando que en su ADN lleva la tracción total, por eso actualmente ofrece tres sistemas diferentes: AllGrip Auto, AllGrip Select y E-Four.

El primer sistema es el que llevan el Ignis y el Swift, y su funcionamiento es muy sencillo, pues el conductor no debe intervenir. El par motor se distribuye a las ruedas traseras cuando percibe que las delanteras no tienen grip suficiente.

Por otra parte, el Vitara y el S-Cross emplean el AllGrip Select con cuatro modos de conducción –Auto, Sport, Snow, Lock– que permiten adentrarse en terrenos más off-road. Por último, encontramos el sistema E-Four que lleva el ACross. Este coche integra un motor trasero eléctrico independiente de 54 caballos que junto con el motor delantero logra variar el reparto de par de 100/0 a 20/80. Además, tiene un modo denominado “Trail” que hace que el control del diferencial asegure el agarre y el control en cualquier superficie que pueda resultar deslizante de manera automática.

De esta manera, la gama no solo tiene distintos sistemas 4x4 sino que además ofrece una gama con doce opciones de modelos con distintas pegatinas, tanto ECO como Cero.

Y como la pegatina o la tracción 4x4 no lo es todo, aunque sí muy importante, si algo destacaríamos son los consumos tan bajos que logran.



1 minuto

Nos encanta la estética, mantiene toda su esencia.

5 minutos

Mejora mucho el interior y la conectividad. Ya no hacen falta cables.

15 minutos

Fácil de conducir, cómodo, versátil y llamativo. Nos iríamos bastante lejos con él.

40 minutos

Pisamos todos los caminos y charcos que vemos. Es tracción total y hay que ponerle a prueba. Aprobado con nota.

No decepciona: sigue siendo el único modelo de su segmento en contar con un sistema de tracción total



Nissan ilumina Finlandia



Actualmente, tan solo el Ariya y el X-Trail son capaces de incorporar el sistema e-4orce. Desde la cúpula de Nissan nos confirman que en el Qashqai no se baraja la opción, aunque sí para el Leaf.

El sistema e-4orce y la tracción total nos demuestran su fiabilidad en situaciones extremas y cómo la electrificación mejora las prestaciones del Ariya y del X-Trail. Viajamos al país escandinavo para hacerlo en los paisajes más invernales.

Por: SANDRA ZORRILLA (FINLANDIA)



A

ACABO DE ATERRIZAR EN HELSINKI, aunque no sé muy bien cómo ha sido posible. Todo está lleno de nieve y, aunque no dejo de mirar por la ventanilla, el mal tiempo no me deja ver nada, supongo que aquí están más que acostumbrados. A una madrileña como yo todo esto le sorprende y enamora a partes iguales. Nissan nos ha invitado a probar el Ariya y el X-Trail y lo vamos a hacer en las condiciones más extremas. Hemos oído hablar del modo Snow en reiteradas ocasiones, pero ciertamente en España es difícil ponerlo a prueba –y cada vez más con el cambio climático–. También hemos oído hablar mucho del sistema e-4orce, y ya es hora de llevarlo al límite y que ambos modelos nos demuestren sus verdaderas capacidades y ese espíritu aventurero del que la marca japonesa se abandera.

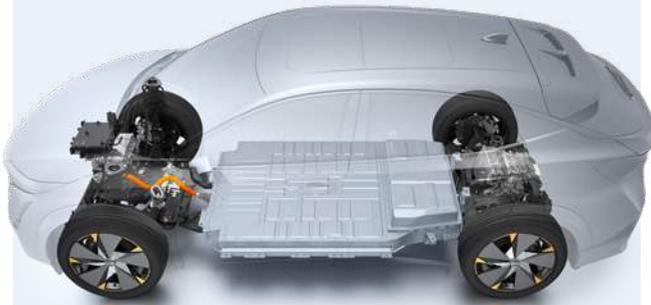
Será porque soy joven o porque llevo poco en este sector, pero he empezado varios artículos hablando de primeras veces. Esta vez no será mi primera en nieve, pero sí circulando sobre un lago helado y tan lejos de casa.

ZAPATOS A MEDIDA

Una vez en el parking de la terminal, nos recibe el X-Trail, perfectamente equipado con neumáticos con clavos. La ruta hasta el hotel será larga, de unas tres horas y todo ello a medida que la luz va desapareciendo. Cojo autopista y aquí hago mi primera apreciación: todos los ciudadanos respetan las señales de velocidad y normas de la vía. En España no pasa eso... pero aquí opto por ser cauta y no sobrepasar la velocidad máxima. En esta carretera no hay prácticamente nada de nieve pero la rodadura del neumático con clavos no resulta molesta en el interior del coche ni al tacto de la dirección. Al rato, abandono la autopista y los coches empiezan a desaparecer, al igual que las casas. Cada vez estoy más en medio de la nada, aunque no perdida. Las carreteras secundarias son más estrechas y las líneas de la carretera así como el asfalto no se ve, todo está cubierto de nieve. De nieve y también de hielo, por lo que tuve que extremar la precaución con todos mis sentidos hasta llegar a nuestro destino. He de admitir que le cogí el gusto y las curvas me acabaron pareciendo hasta divertidas. Está claro que si



Sistema e-4orce



Hemos decidido reservar este apartado para explicar de una manera más técnica el funcionamiento de este sistema. e-4ORCE es el avanzado sistema de tracción total de dos motores de Nissan diseñado para sistemas de propulsión electrificados (como el X-Trail) y totalmente eléctricos (como el Ariya). Esta tecnología se basa en tres áreas principales: control del motor eléctrico, control 4WD y control del chasis.

El sistema e-4ORCE utiliza la energía de la batería para impulsar un sistema de doble motor que distribuye la potencia de manera uniforme a cada eje, proporcionando el par adecuado en cada situación, de manera que conseguimos un control individual de cada una de las cuatro ruedas. Con solo una leve corrección del volante y un ligero toque en el freno, es posible realinear el vehículo en la dirección correcta. De esta manera, el coche es potente y suave. Ya sea con propulsión puramente eléctrica o, en su defecto, en los e-POWER,

en ambos casos, las ruedas son accionadas puramente por motores eléctricos alimentados por la batería.

Además, proporciona un control de chasis equilibrado continuo, trazado de línea y precisión de dirección para anticipar el comportamiento del conductor y compensar respuestas comunes como el subviraje, manteniendo la cabina nivelada para una experiencia más placentera dentro del vehículo. La clave es la distribución equilibrada de la potencia del sistema de motor doble, que se puede ajustar en 1/10000 de segundo, considerablemente más rápido que los sistemas tradicionales de tracción total mecánica.

Respecto a los ocupantes, el cabeceo se suprime controlando el equilibrio regenerativo entre los ejes delantero y trasero. Y, por último, el sistema de motor doble supone un mayor nivel de captura de energía regenerativa que con un sistema de motor único, optimizando la eficiencia del vehículo.



Tanto en el Ariya como en el X-Trail las ruedas son accionadas puramente por motores eléctricos alimentados por la batería.

→
El Nissan Ariya es más potente que el X-Trail en cuanto a caballos (306 vs 213 CV), aunque se ve mínimamente lastrado por ser más pesado.



En la larga temporada invernal, muchos de los lagos finlandeses se congelan con tanto grosor que permiten montar circuitos como el nuestro.

el coche no estuviese tan bien preparado para estas condiciones hubieran sido kilómetros estresantes. Una vez en el hotel, antes de cerrar el coche y que se apaguen las luces, la estampa me emociona. Los copos de nieve cayendo sobre nuestro Nissan, una casa de madera de fondo y muchos pinos (foto de apertura). Qué suerte poder estar aquí. Hora de descansar, mañana continúa la aventura.

LA TIERRA DE LOS MIL LAGOS

Es pronto, aunque en este lugar es difícil adivinar qué hora es. Al fondo estoy viendo el enorme lago helado al que tantas ganas le tengo. Y sobre él, un circuito, pero no hecho con conos sino con montículos de nieve a cada lado. Aquí salirse no perdona... Empiezo con un slalom en el Ariya, un modelo totalmente eléctrico. En estos países del norte tienen muy normalizado utilizar coches que no son de combustión, a pesar de que las temperaturas castigan la autonomía. Sin hablar de las capacidades del vehículo, los acabados del Ariya son de primer nivel. Recalco lo espacioso que es, en parte porque la batería se ha colocado debajo de los asientos.

Control de tracción activado y "gas" a fondo. Momento también de hacer frenadas de emergencia y que sus sistemas hagan acto de presencia. Aunque sea difícil de creer, la tecnología de tracción total ha sido desarrollada para coches eléctricos y a la vista está lo bien que funciona. El e-4orce hace que nuestro vehículo se deslice sin ningún esfuerzo a lo largo de la línea de curva prevista y al frenar no existe tanto rebote como si careciéramos de este sistema y de la inteligente distribución de la frenada regenerativa. También me permite enfrentarme a los giros cerrados de cada curva sin necesidad de tener que corregir apenas la dirección, algo que después de varios cursos en circuito y fuera de ellos he aprendido que es muy importante. La unidad de prue-

La tecnología 4x4 ha sido desarrollada para sistemas de propulsión electrificados

bas con e-4orce es la más potente de la gama, con 306 CV (225 kW) y un par máximo de 600 Nm, aunque también se comercializan versiones menos potentes y de tracción 4x2. Para los viajes de largo recorrido y para estas condiciones adversas la nuestra es la más recomendada.

CAMBIAMOS DE COCHE

Más tarde, turno del X-Trail, el verdadero coche de aventuras. Lleva la plataforma CMF-C de la alianza de la marca con Mitsubishi y Renault y es tan eficiente que permite incorporar una tercera fila de asientos para que el vehículo pueda llevar hasta 7 pasajeros. Desde el inicio, seguimos los mismos patrones que con el Ariya: primero con controles y en modo Snow –en el que las respuestas son más suaves para no resbalar en el terreno–, después sin controles y, por último, no me iba a ir sin probar el modo Sport. Sin duda y a pesar de que el Ariya tiene una buena distribución de pesos (50/50), se nota la diferencia. El X-Trail al no ser eléctrico puro no se ve tan castigado con esos kilos extra y se muestra más dócil en el recorrido. Su sistema de doble motor eléctrico, el e-Power le otorga una potencia total de 213 CV (157 kW). Me lo estoy pasando muy bien y no he tenido ningún susto.

Si lo del lago helado era raro, ir a un campo de fresas (solo tiene producción en verano) lo es aún más. Allí nos han montado otro circuito y tenemos alguna que otra cuesta para probar el asistente de descenso de pendientes y el sis-

Con este sistema, el par se distribuye a ambas partes para maximizar el agarre

tema de arranque en pendientes. Ambos funcionan correctamente, y todavía no hemos terminado la jornada.

El día está siendo movidito, pero aún nos queda una parte divertida por carretera abierta –aunque cualquier similitud con las carreteras que nos imaginamos son pura coincidencia–. Parece como si fuera un mundo paralelo, no hay más coches que los nuestros en convoy y tampoco personas, todo lo que hay es mucha nieve y pinos. Pues esta es la carretera. Me siento en un parque de atracciones, especialmente cuando atravieso algún rasante o algún desnivel que no se aprecia a la vista. El coche siempre demuestra la firmeza, la linealidad y la instantaneidad que le confiere el sistema e-Power y podríamos seguir haciendo kilómetros y kilómetros como si nada. Y es que en ocasiones de viajes, es igual de importante que el coche sea aventurero como familiar, y que por ende sea cómodo.

Es el tercer día aquí, y tengo que despedirme de este paisaje, estas carreteras y estos coches. Me voy con la sensación de control, seguridad y también eficiencia de estos dos modelos con el sistema e-4orce. Estoy segura de que pronto nos volveremos a encontrar, esta vez en territorio nacional, aunque eso sí, será sin nieve, ni hielo ni auroras boreales...

↓
El Qashqai ha sido de gran importancia en las ventas de la marca, aunque el modelo que más ha crecido en 2023 ha sido el X-Trail (+330%).



El precio de salida del Ariya es de 38.990 euros, aunque la versión 4x4 que recomiendo supera la barrera de los 60.000 euros.



En este viaje no iba a renunciar a ir mona, y además a juego con los colores del paisaje y el coche. ¿Creéis que está conseguido?

Los coches cuentan con distintos modos de conducción para que, además de en nieve, sean seguros en terrenos off-road, por ejemplo

BMW X2

La primera generación se presentó en 2018 y ahora llega la segunda. Esencialmente es un X1 con carrocería coupé, y no hay duda de que será un éxito comercial. Destaca por una amplia oferta mecánica con versiones gasolina, diésel, híbridas y eléctricas. **Por:** G.L. (CASCAIS, PORTUGAL)

DEL PRIMER X2 se han vendido 390.000 unidades desde su lanzamiento hasta el pasado mes de diciembre. El nuevo X2 es bastante más grande que el anterior, ya que crece 19 cm hasta alcanzar 4,55 metros, así que es 5 cm más grande que el X1. El aumento de tamaño del X2 ha permitido mayor distancia entre ejes (+22 cm) y por tanto más espacio interior, con un gran maletero de 525 litros. De hecho podemos decir que el X1 y el X2 son prácticamente el mismo coche desde el punto de vista mecánico, aunque con una silueta y una estética diferente. Los X1, X2 y Mini Countryman emplean la misma plataforma y comparte motores. En el X2 los diseñadores han buscado una silueta típica de coupé, y con unos hombros y pasos de rueda anchos para darle un aspecto musculoso. Además, como elemento opcional, el contorno de la parrilla delantera puede ir iluminada (Iconic Glow).

La versión más potente del X2 emplea un motor 2 litros turbo que rinde 300 CV, y acelera de 0 a 100 en solo 5,4 segundos. En la gama anterior ya se vendía un X2 M35i 2.0 turbo con 306 CV, lanzado en 2018. La nueva versión deportiva destaca no solo por la nueva pintura verde satinada, sino también por detalles como las grandes llantas de 20 pulgadas o las cuatro salidas de escape, típicas de los modelos M.

Pero esta no será la motorización más popular ni mucho menos. Ese papel será

para el X2 sDrive 20i, que lleva un motor híbrido ligero 1.5 turbo de 170 CV. También tendrá mucho tirón comercial la versión sDrive 18d, que incorpora un magnífico motor turbodiésel de 150 CV. Porque aunque muchos quieran jubilar al diésel, sigue siendo imbatible en la relación consumo/prestaciones.

Además desde el principio estará disponible una versión 100% eléctrica llamada iX2 xDrive30, con una batería de 66,5 kWh, un motor en cada eje (por tanto 4x4), 313 CV y hasta 449 km de autonomía. Puede cargarse con corriente alterna a 11 kW (unas siete horas) o a 130 kW en corriente continua, de modo que tardaría media hora en alcanzar un 80% de carga.

Esta versión cero emisiones presume de un funcionamiento muy suave pero puede acelerar tan rápido como el M35i. Además, lleva a la izquierda del volante una palanca "Boost", similar a una leva del cambio, que permite disponer de la máxima potencia durante diez segundos. Se distingue a primera vista por sus "riñones" frontales, que no llevan rejillas como las versiones de combustión, sino que van cerrados, con una superficie plástica como la del iX.

Más tarde, en verano, se pondrán a la venta dos nuevas versiones adicionales, una diésel y otra eléctrica (iX2 eDrive20) de 204 CV, con una autonomía máxima de 478 km. Todas las versiones del X2 con motor de explosión se combinan con un cambio automático de siete velocidades,

y los eléctricos, lógicamente, también son automáticos.

Al volante el X2 se siente como lo que es, un coche de lujo con motores potentes y espíritu deportivo. No obstante, también resulta cómodo y fácil de conducir, de modo que también puede ser un gran coche familiar. El interior es como el del X1 lanzado el año pasado. La pantalla de la instrumentación y la de los sistemas multimedia están unidas, ofrecen una gran calidad de imagen y su uso es rápido e intuitivo.

Por supuesto está a la última en conectividad para el teléfono móvil, y es posible el uso de todas las aplicaciones disponibles. El equipamiento de serie es muy completo en todas las versiones, con numerosos sistemas para lograr la máxima seguridad. Esto incluye el sistema de advertencia de colisión frontal o el aviso de cambio involuntario de carril. También es de serie el volante deportivo de cuero, el accionamiento eléctrico del portón trasero, el sistema de navegación BMW Maps o cuatro puertos USB. Entre las opciones más interesantes destacan un techo solar panorámico o el sistema de sonido Harman Kardon. El eléctrico lleva llantas de 17 pulgadas, pero los 20i gasolina y 18d ya las llevan de 18 pulgadas. Los precios del nuevo X2 comienzan en 45.600 euros para el 18d. El eléctrico de 313 CV sale por 58.000 y el de 204 CV costará 50.500 euros.



1 minuto

Nos estrenamos con el M, el "junior" de la gama deportiva.

5 minutos

Muy buenas sensaciones, rápido pero también fácil y seguro.

15 minutos

Quedan lejos los tiempos en que los interiores de BMW eran oscuros y aburridos.

40 minutos

Subimos al iX2 y es una delicia. Ya sabíamos que el inconveniente de los eléctricos no es su respuesta.

En el interior la pantalla de la instrumentación y los sistemas multimedia están unidas. Ofrecen una gran calidad de imagen y su uso es rápido e intuitivo.



Ficha

PRECIO
Desde 45.600 euros
(X2 SDrive18d)

POTENCIA
150 CV.
360 Nm.

PRESTACIONES
Vel. máx.: 210 km/h.
0-100 km/h: 8,9 s.

PESO
1.675 kg.

CONSUMO
5,1 l/100 km.

A LA VENTA
Ya

El eléctrico iX2 xDrive30, con su parrilla cerrada al estilo del iX. Abajo el X2 M35i, con las cuatro salidas de escape típicas de las versiones M.



Primos y hermanos



4.505 x 1.845 x 1.622 mm

X1 M35i xDrive (300 CV)

El X1 lanzado en 2023 es el modelo más vendido de la gama germana, gracias a su atractivo y polivalencia como coche familiar.



4.567 x 1.845 x 1.575 mm

X2 M35i xDrive (300 CV)

El nuevo X2 es 54 mm más largo que el X1, con la misma distancia entre ejes. Ha crecido mucho (19 cm) respecto al anterior X2.



4.716 x 1.897 x 1.667 mm

X3 M (510 CV)

Sensiblemente más grande que sus hermanos pequeños, la generación actual data de 2021. El X3 M es como un M3, mismo motor, pero alto.

Mini Countryman SE ALL 4 (eléctrico) y JCW

Llega la tercera generación del SUV compacto más carismático. Sigue siendo Mini pero menos, ya que ahora es 13 centímetros más largo y 6 cm más alto. La oferta incluye versiones gasolina, diésel y eléctricas. Por: G.L. (CASCAIS, PORTUGAL)



La sorprendente pantalla central es redonda, y el volante lleva un "tercer brazo" de fibra textil.



Ficha

PRECIO

El JCW cuesta 59.400 € (desde 39.400 € el Countryman C).

POTENCIA

300 CV.
400 Nm.

PRESTACIONES

Vel. máx.: 250 km/h.
0-100 km/h: 5,4 s.

PESO

1.735 kg.

CONSUMO

7,8 l/100 km.

A LA VENTA

Ya.



1 minuto

Cambio radical del diseño frontal, pero sigue pareciendo un Countryman.

5 minutos

Calidad premium y diseño Mini, jugamos con las "Experiences".

15 minutos

El JCW te pone una sonrisa en la cara, sin dejar de ser un coche familiar.

45 minutos

El Countryman seguirá seduciendo a su fiel clientela, cosmopolita y urbana.

CON UN TAMAÑO de 4,33 metros de largo, el Countryman es más familiar que nunca y compite con modelos como el Audi Q3, el Cupra Formentor, el Toyota Corolla Cross o el BMW X1, con el que comparte plataforma y motores. No obstante, el Countryman sigue destacando del resto por su distintivo diseño, un activo importante y muy valorado por sus clientes en un mercado saturado de SUV's clónicos. El cambio estético respecto a su predecesor es notable, el más radical que ha experimentado este modelo desde que el primero se lanzara en 2010. Destacan sobre todo las nuevas ópticas tanto delanteras como traseras, así como la gran parrilla frontal trapezoidal. Visto de perfil observamos unos pasos de rueda muy marcados que le dan robustez mientras que se mantiene la parte superior diferenciada en color negro, un rasgo clásico de los Countryman.

Respecto a las motorizaciones la marca hace hincapié en las eléctricas. El Countryman E ofrece tracción delantera y rinde 204 CV con una autonomía de hasta 462 km, mientras que el Countryman SE ALL4 (4x4) alcanza 313 CV y unos 430 km de autonomía. Además hay tres versiones de gasolina: Countryman C (1.5 turbo con 170 CV), Countryman S (2.0 con turbo con 218 CV) y JCW (2.0 turbo con 300 CV), las dos primeras con hibridación ligera y por tanto etiqueta Eco de la DGT. También habrá una versión diésel 2.0 con 163 CV. De las versiones como motor de explosión solo hemos conducido el JCW con 300 CV, que lleva la misma mecánica que el BMW X1 M35i xDrive, y resulta igualmente convincente. Tan válido para viajar con familia como para disfrutar conduciendo al ataque en un puerto de montaña, con un tacto

firme y directo, empuje contundente y progresivo y frenos potentes. Suponemos que la versión básica será suficiente para la mayoría de los usuarios, y el S de 218 CV ofrecerá un buen equilibrio entre precio, consumo y prestaciones. Del total de ventas mundiales de la marca Mini en 2023, un 20,8% fueron electrificados (eléctricos puros y también híbridos).

Respecto al interior los diseñadores del Mini han sabido crear un habitáculo sorprendente, con una óptima combinación de calidad, tecnología, diseño y audacia conceptual. Lo más sorprendente es la pantalla central redonda, en línea con la tradición de la marca. Si lo quieres usar mediante voz debes decir "Hey Mini", y en la pantalla se asoma un perro. Además no lleva los clásicos modos de conducción sino un mando en la consola central que te permite elegir "Experiences". Pueden afectar a la respuesta del coche pero con cada uno cambia también el sonido, diseño de la pantalla o la iluminación interior. Puedes seleccionar Core, Green, Vivid, Timesless, Personal, Trail,

El Countryman sigue destacando por su distintivo diseño, un activo muy valorado por sus clientes en un mercado saturado de SUV's clónicos

Balance o Go-kart, y al optar por este último se escucha un grito, algo así como "¡yuhuu!". Este interior se usa también para el nuevo Mini de tres puertas, cuya producción (quinta generación) comenzó el pasado 11 de marzo en Oxford (UK). Conviene señalar que el Countryman eléctrico es el primer Mini que se fabrica en Alemania. Otra curiosidad es que en la actual gama Mini eléctrica, tanto el tres puertas Cooper SE como el Countryman SE se pueden pedir con look JCW, como si fuera del deportivo de gasolina.



El SE ALL 4 (eléctrico) con 313 CV es casi tan rápido como el JCW, pero menos emocionante y sin escapes...

Generaciones



2010 (Código Interno R60)

Medía 4,1 metros y la versión JCW llegó en 2012 como evolución del Cooper S. La gama fue actualizada en 2014, y el tiempo le ha confirmado como "la derivación" más exitosa del Mini.



2016 (F60)

Compartió plataforma con BMW y creció hasta los 4,3 metros. Además de los gasolina y diésel estrenó la versión híbrida enchufable Cooper SE. Recibió un restyling en 2020.



2024 (U25)

Muchísimo en común con X1/X2, incluyendo dos nuevas versiones 100% eléctricas. Más grande y con un diseño muy renovado, tanto en el exterior como en el sorprendente interior.

Un híbrido enchufable de lo más recomendable



Después de una larga temporada con el SUV japonés hemos quedado prendados con su tecnología y su confort interior. **Por:** TEAM CAR



Mazda CX-60 2.5 Homura

Necesitas saber

Las sensaciones al volante son de lo más gratificantes. Lo mismo pasa con la autonomía general... tiene lo mejor de los eléctricos y los de combustión.

+ El Homura solo es superado por el acabado Takumi.

Ficha técnica

Dimensiones:
4.745 x 1.890 x 1.680 mm.
Motor: 2.488 cc; 4 cil. en línea + eléctrico; batería de 17,8 kWh.
Potencia/par:
327 CV/500 Nm.
Tracción: total.
Cambio: auto. de 8 vel.
Vel. máx.: 200 km/h.
0-100 km/h: 5,8 s.
Cons.: 1,5 l/100 km.
Autonomía EV: 63 km.
Peso: 2.070 kg.
Precio: 60.344 euros.

EL CX-60 es un coche muy importante para la marca por muchas razones. Es su primer SUV de gama alta, el primero que utiliza una plataforma completamente nueva y el primer Mazda que ofrece un motor híbrido enchufable, al que se ha sumado recientemente el extensor de autonomía MX-30. Pero, ¿es realmente el primer familiar Mazda que podrías elegir antes que una marca premium alemana?

Hemos recorrido más de mil kilómetros con nuestro PHEV y hemos tenido tiempo de sobra para meternos en la piel del coche y averiguar qué hace bien. Y, aunque no hay coche en el planeta que no acabe con notas en cada columna, el CX-60 simplemente ha cumplido su trabajo con creces.

Pero antes de nada conviene recordar que en la oferta también hay disponibles dos mecánicas diésel con hibridación ligera y etiqueta Eco de la DGT. Ambas tienen el mismo motor 3,3 de

seis cilindros en línea. El modelo de acceso desarrolla 200 CV y es tracción trasera, mientras que la otra opción entrega 254 CV y los envía a las cuatro ruedas. Como es lógico, los consumos son casi insuperables, 5 y 5,2 l/100 km respectivamente. El híbrido enchufable homologa 1,5 litros cada 100 kilómetros, pero todos sabemos que esa cifra solo se puede

conseguir si te mueves por ciudad habitualmente y utilizas la carga eléctrica. De lo contrario estamos hablando de un consumo cercano a los 8 litros. Todo depende de lo que viajes, nosotros para ir a la oficina y volver a casa tuvimos más que de sobra la mayoría del tiempo con los 63 kilómetros de autonomía eléctrica, 50 si no eres cuidadoso con el acelerador.

Su aplomo en carretera es sobresaliente y, al ser PHEV, no tendrás problema a la hora de buscar cargadores en largos viajes, gasolineras hay muchas...



Las plazas traseras tienen espacio de sobra para los pasajeros y, al igual que las delanteras, son muy cómodas

Por fuera, su diseño exterior difiere de lo habitual, y de lo que estamos acostumbrados en el viejo continente. Si nos paramos a pensar en sus principales rivales se nos vienen a la cabeza tenemos el BMW X3, el Audi Q5, el Volvo XC-60 o el Mercedes GLC, entre otros. Al compararlos en cuanto

a estética, se pueden identificar sus raíces orientales y la forma de hacer las cosas de Mazda. El diseño sigue la línea Kodo, que inició su segunda fase con el Mazda 3. También ha sido muy importante el concepto oriental "Ma", que es la belleza serena y majestuosa del espacio vacío, entrelazada con la



solidez de una arquitectura típica de SUV. Con esta base, la marca ha logrado construir un vehículo en el que cada pieza y forma estética confluyen para llegar a la silueta del CX-60. Las dimensiones se encuentran dentro de lo habitual en los SUV grandes. La longitud total es de 4,75 metros y el ancho es de 1,89 metros, lo que quiere decir que es un poco más largo que el Audi Q5, y muy similar en anchura. Como el alemán, no hay opción de configurarlo con siete plazas, para eso habrá que esperar al CX-80.

No obstante, tiene un gran interior lleno de materiales de calidad, mucho equipamiento de serie, un sistema de infoentretenimiento fácil de usar, un excelente sistema de cámara de visión envolvente opcional, cómodos asientos delanteros y un espacio competitivo en la parte trasera. Su gran maletero oscila entre los 570 y los 1.726 litros. Y ya que es un coche pensado para afrontar sin problemas viajes largos, las sorpresas no podían faltar. En el maletero encontramos una toma de corriente de 230 voltios que puede utilizarse cuando el coche está parado. También existe una potencia opcional de 1.500 vatios que permite realizar una amplia gama de actividades al aire libre, sin depender de la red eléctrica.

La inusual combinación del tren de potencia híbrido, que

combina un propulsor de cuatro cilindros atmosférico de 2,5 litros y un motor eléctrico ubicado en la caja de cambios, hace que sea más rápido (acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 5,8 segundos) que los CX-60 de combustión.

Las sensaciones al volante son muy gratificantes, es un vehículo bien construido, que permite disfrutar de una gran aceleración en un coche que está cerca de las dos toneladas. Se nota que está diseñado para la comodidad del conductor y los pasajeros; aún así, este híbrido enchufable es capaz de pegar al asiento a quien se atreva a exprimir toda su potencia.

A altas velocidades y en curva, transmite muy bien la sensación de estabilidad. Esto es gracias, en parte, a la rigidez de su carrocería, que transmite al conductor una respuesta instantánea. Los asientos delanteros van en la misma línea de filosofía de la carrocería, sujetando a la perfección el cuerpo del conductor. También se ha implementado una nueva tecnología, denominada Kinematic Posture Control, que es exclusiva de Mazda, y tiene la función de aprovechar al máximo el diseño de la suspensión del Mazda CX-60. Esto facilita unos movimientos de la carrocería más suaves y una mayor estabilidad en las curvas, incluso a altas velocidades.

Este CX-60, PHEV y en acabado Homura, está a la venta desde 60.344 euros, pero la gama empie-

Tiene un interior lleno de calidad, mucho equipamiento de serie y un infoentretenimiento fácil de usar

El poder de la juventud

Se dice que los jóvenes son el futuro de la sociedad. Pues bien, este coche ha sido diseñado para ellos y, ahora, ha recibido una intensa actualización tanto estética como tecnológica. Otro punto a su favor es que se produce en la factoría que la marca tiene en Navarra, donde fuimos a conocerlo. **Por: J. SERRANO**

L

LA GAMA SUV DE VOLKSWAGEN se ha hecho un hueco en nuestras vidas sin darnos cuenta. Raro es el día que de camino al trabajo un español no se cruce con un Tiguan, Taigo, T-Roc, T-Cross o incluso un Touareg que, por cierto, también se ha actualizado recientemente. En Europa sabemos de la importancia de esta marca para el crecimiento económico del viejo continente. En España también es muy importante, resaltando la zona de Navarra. Concretamente en el municipio de Arazuri, en el polígono industrial Landaben se ubica la cuarta fábrica de Volkswagen a nivel mundial en producción de vehículos. De ella, salen Taigo, Polo y T-Cross como si fueran aros *spinner* en una planta de china en el 2016 (fue un juguete que se popularizó por todo el mundo gracias a las redes sociales).

El T-Cross es el pequeño de la larga familia. Este coche es una revisión del modelo que ya conocemos desde 2019, con unos cambios estéticos que le sientan de maravilla. El frontal ha experimentado una evolución, como los faros totalmente adaptados al nuevo canon de belleza con un aspecto más afilado y voraz, llevan la tecnología Led Matrix e incorporan proyección de luz en los espejos retrovisores. La parrilla también se ha transformado con el propósito de modernizarse y lo ha conseguido. En el interior, también son notorios los cambios con un lenguaje de diseño más refinado y un infotainment que

→
Es un coche Made in Spain, con carácter y muy juvenil. Muchos ingredientes para arrasar en las listas de ventas este 2024.

→
Cerca de 22.000 euros es lo que hay que pagar para tener uno. ¿Los coches baratos están de vuelta?



Volkswagen T-Cross R-Line 1.5

Dim.: 4.127 x 1.760 x 1.573 mm.
Motor: 1.498 cc, 4 cil. en línea.
Potencia/par: 150 CV/250 Nm.
Tracción: delantera.
Cambio: auto., de 7 vel.
Vel. máx.: 250 km/h.
0-100 km/h: 8,4 s.
Cons.: 5,9 l/100 km.
Peso: 1.326 kg.
Precio: 31.640 euros.



Volkswagen está llevando a cabo una remodelación de toda su gama SUV, todos tienen una presencia más vistosa, algo que se refleja a la perfección en el T-Cross



← Su silueta es muy atractiva y los cambios estéticos le sientan genial.



← El interior de la versión R-Line con este diseño de la tapicería y la calidad de sus elementos nos encanta.



← Puede incorporar control por voz, un Digital Cockpit de serie de 8" y 10,25" en R-Line y una nueva pantalla central de 8" con opción de 9,2" y App Connect de serie.



Es un coche a tener en cuenta para moverse con soltura por ciudad. Llama mucho la atención su gran maniobrabilidad

sube de nivel con respeto al original. Este es uno de los aspectos que VW se ha esforzado en mejorar en sus nuevos modelos.

A nivel de motores, Volkswagen sigue presentando casi la misma oferta que antaño: 95, 115 y 150 CV, eliminado así la potencia de 110 CV. Además, incorpora la gestión de cilindros activa ACT Plus, con lo que el coche se pondrá en modo dos cilindros cuando no estemos con el pie en el acelerador.

MANOS AL VOLANTE

Seguramente el T-Cross es uno de sus coches que barajan los conductores noveles como primer coche para lanzarse a la carretera. Para los que no quieren olvidar cómo conducir un coche manual después de gastarse un buen dinero en la autoescuela, existe la posibilidad de escoger este tipo de cambio. Aunque la transmisión DSG de 7 velocidades de la casa germana siempre es admirada y de lo más recomendable.

Esta no es la única forma de rejuvenecer un coche, todo acto que simplifique algún tema la hora de la compra es bienvenido. Ahora es cuando nos imaginamos al departamento encargado de poner nombres a la gama de colores y nos damos cuenta de que son visionarios, y ¿por qué? Sencillamente son genios incomprensidos, estamos ya cansados de ver colores Sky Blue que no identificamos en primer momento que tonalidad es. Aquí se llama "Azul Azuilillo", corta y al pie, gracias. A los hombres también se nos complica diferenciar entre blanco hueso, blanco roto y una diversidad infinita de blancos, por eso podremos escoger el color de Volkswagen "Blanco, y punto" o el color "Tirando a Beige", aunque mi favorito es el "Amarillo Chillolooón".

Tras unos cuantos kilómetros a bordo del coche, te das cuenta de que el término de "juguetón" le viene perfecto. Es muy manejable, una cualidad que se valora cuando aún no tienes mucha experiencia en la conducción, vistoso y con un buen sonido en sus altavoces. El automóvil perfecto para esos primeros planes en los que recoges a tus amigos, vas a la hamburguesería más cercana con la canción del verano sonando a todo volumen y te paras a comer encima del capó para fardar un poco de tu nuevo Volkswagen T-Cross.

Cuando ya has recorrido unos cuantos kilómetros te das cuenta de que en realidad no necesitas más, tienes un buen maletero con una capacidad de 385 litros, aunque si abates la segunda fila la cifra será de 455 litros y en caso de querer llevar por ejemplo unos esquís, puedes abatir el asiento del copiloto.

Otra de las mejoras del T-Cross es el aumento de la carga vertical máxima que aumenta de 55 a 75 kg. Con estos 20 kg adicionales, se incrementa el peso máximo que puede ir sobre el enganche para remolque desmontable, pudiendo llevar bicicletas eléctricas.

NO PASAREMOS MUCHO POR LA GASOLINERA

A favor del pequeño SUV, los consumos que realizamos eran bastante buenos. Algo por encima de los anunciados, pero ya se sabe que es difícil ajustarse a lo que las marcas homologan. En la versión tope de gama, que es la que estuve probando, el consumo declarado es de 5,9 litros a los 100 kilómetros. Hay

que reconocer que no fui lo suficientemente eficiente y mi pie pesado llevó la cifra hasta los 6,6 l/100 km. Nada mal tampoco, pero si nos lo proponemos seguro que podremos bajarlo.

La habitabilidad en las plazas traseras no es su punto más fuerte, aunque cabe resaltar que también cumple en este apartado. Dos adultos irán cómodamente sentados en la segunda fila, aunque si

DE NAVARRA AL MUNDO



Volkswagen tiene 120 fábricas en todo el mundo. Aunque la de Navarra tiene algo especial. Lleva años funcionando y desde 1984 produce el modelo Polo ininterrumpidamente. Ahora allí se hacen tres modelos: el Taigo y el T-Cross, además del mencionado Polo. En el ranking de plantas del grupo, la de Navarra se sitúa en el top 4 mundial. En 2022 salieron de allí 288.088 coches. De esa cantidad, 154.151 fueron VW T-Cross, 36.946 VW Polo y 96.991 VW Taigo. Más del 90% de los coches producidos se han exportado, con Alemania, Italia y Francia como los principales países de destino.

Poder ver como se trabaja en esta planta siempre es muy revelador, hay estaciones donde las máquinas son las encargadas de todo el trabajo y hay

únicamente un operario que entra en caso de algún problema. Solo ves brazos robóticos que enganchan piezas y las ensamblan con otras en la majestuosa creación de un vehículo. Esta es la zona de chapa, cuando ya se crea el chasis y solo queda montar el coche. Aquí pasamos a otra nave donde ya hay muchas personas en una cadena. Sorprende como todo está pensando al milímetro. Nos dicen que el suelo por donde andan los trabajadores es de parquet porque está demostrado que reduce la fatiga al estar de pie. Los coches tardan un total de 22 horas en fabricarse de manera completa gracias a los 4.500 empleados que hay en la fábrica. Todos ellos se forman en la misma fábrica para pasar, más adelante, a formar parte de la plantilla.

Falso el de los que no se pueden de kas que una Audi Q4 e-tron es el único SUV disponible para esta experiencia. Es eléctrico y tiene 295 CV de potencia.



El consumo es otro punto fuerte. Varía desde 5,6 hasta 5,9 l/100 km, dependiendo de la versión escogida.



utilizamos las 5 plazas de las que dispone este coche, el espacio será algo más justo y los pasajeros irán algo más molestos robándose un poco de oxígeno. Tampoco es especialmente rápido en aceleración. Algo más de 8 segundos es el tiempo que tarda en llegar a los 100 kilómetros, pero no inscribiremos este coche en ninguna carrera de dragster porque tampoco es su objetivo.

Un valor fundamental es su precio, es una compra muy razonable tanto para esos primeros conductores como para gente con más experiencia el volante. Por 22.410 euros se puede comprar la versión de acceso a la gama, aunque si buscas que el coche esté lo más equipado posible, con el motor de mayor potencia el precio a tener en mente es de 31.640 euros con el acabado R-Line. Para los tiempos que corren es un gran producto en la escala precio/calidad. **car**

Poder conducirlo durante tantos kilómetros fue muy revelador. La conclusión final es que no necesitarás más



Por si alguien no lo sabe todavía, en la gama Cupra hay varios colores además del gris y "azul petróleo" mate...



Un coche para entendidos

Ruedan muchos Formentor por las carreteras, pero pocos clientes optan por el León Sportstourer VZ 2.0 TSI con 310 CV y transmisión DSG 4Drive. **Por: TEAM CAR**

EL GRAN ÉXITO del Formentor está ensombreciendo el cierto modo al resto de la gama Cupra. El León cinco puertas sigue teniendo mucho tirón, y la oferta se ha enriquecido recientemente con las versiones 2.0 TSI de 190 CV y 1.5 eTSI de 150 CV, con etiqueta Eco. Está claro que los responsables de la empresa quieren hacer al León más asequible para un mayor número de clientes. Pero hay versiones más especiales que pasarán a la historia casi como una curiosidad, coches peculiares y difíciles de ver por las calles. Ejemplo de ello es el Cupra León Sportstourer (familiar) que hemos probado recientemente, un VZ 2.0 TSI con 310 CV y transmisión DSG 4Drive (tracción total). Un familiar con más de 300 CV y espíritu deportivo siempre es un coche para entendidos. Por un precio de 52.500 euros, cuesta 6.920 euros más que la versión VZ 1.4 e-Hybrid (enchufable) con 245 CV, que corre menos pero presume de Etiqueta Cero, con

todas las ventajas que ello implica. Y "nuestro" León también es 3.320 euros más caro que el VZ 2.0 TSI con 300 CV y tracción delantera. Más de 50.000 euros por un Cupra con ADN de Seat a algunos les parece mucho, pero a otros les parece un buen precio teniendo en cuenta que por un Golf Variant R, con el que comparte plataforma y motor, hay que pagar unos 4.000 euros más.

Lo que resulta indiscutible son sus prestaciones, ya que con su excelente motricidad es capaz de pasar de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos. Es curioso constatar que esto le hace más rápido, por ejemplo, que un Porsche 964 Turbo de 1991, o igual de veloz en el 0 a 100 que un Audi RS4 de primera generación, con su motor biturbo de 380 CV. Además su cambio DSG de siete marchas hace muy fácil aprovechar un par máximo de 400

Nm, disponible entre 2.000 y 5.450 rpm. Está claro que el tiempo no pasa el balde, y este León Sportstourer destaca también por su facilidad de conducción. Espacioso (620 litros de maletero) y cómodo, más que válido para disfrutar en familia, cuando uno va solo también puede comprobar que se adapta muy bien a una conducción decididamente deportiva, con frenos Brembo incluidos. Otra cuestión clave como es consumo el Cupra la supera con una nota aceptable, ya que si no nos pesa mucho el pie derecho podremos hacer medias que rondan los ocho litros. En mi primer viaje con este León, mientras llenaba el depósito de gasolina, un tipo que hacía lo mismo con su Discovery me miraba con una cara extraña. Finalmente me explicó que creía que todos los Cupra eran eléctricos. Todavía no, amigo mío.

Nuestro León cuesta 6.920 euros más que la versión VZ 1.4 e-Hybrid (enchufable) con 245 CV y etiqueta 0



Cupra León Sportstourer VZ 2.0 TSI 4Drive

Necesitas saber

Un Cupra que tiene mucho en común con el VW Golf Variant R.

+ Cómodo, rápido y espacioso, aunque no barato.

Ficha técnica

Dimensiones: 4.657 x 1.799 x 1.437 mm.
Motor: 1.984 cc. 4 cil. turbo.
Potencia/par: 310 CV/400 Nm.
Tracción: total.
Cambio: auto. de 7 vel.
Vel. máx.: 250 km/h.
0-100 km/h: 4,9 s.
Cons.: 7,1 l/100 km.
Peso: 1.640 kg.
Precio: 52.500 euros.

PORSCHE

APPROVED



Porsche Taycan Sport Turismo

89.700 €

- Kilómetros: 25.020 km
- Fecha de matriculación: 11/2022
- Potencia: 350 kW / 476 hp
- Tracción trasera / Transmisión PDK
- Batería de altas prestaciones Plus
- Suspensión Neumática
- Porsche Sport Chrono
- Logotipo "electric" Electric en los laterales



Porsche Macan

79.700 €

- Kilómetros: 22.095 km
- Fecha de matriculación: 12/2021
- Potencia: 195 kW / 265 hp
- Asientos confort delanteros (14 posiciones, eléctricos) paquete de memoria confort
- Asientos delanteros y traseros calefactables
- ParkAssist



Porsche 911 Carrera S (992)

164.700 €

- Kilómetros: 6.550 km
- Fecha de matriculación: 06/2023
- Potencia: 331 kW / 450 hp
- Tapa del deposito Exclusive Design
- Paquete Sport chrono
- Asientos calefactables delanteros
- Llantas pintadas color Platino (satinado)
- Cinturones de seguridad en color Marrón Trufa
- Escudo Porsche en reposacabezas

¿Re-divertirse? ¿Re-apasionarse? Re-estrenar un Porsche.

Vehículos de Re-estreno Porsche Approved.

Elegir un Porsche es decidirse por una máquina casi perfecta destinada a proporcionar sensaciones de conducción únicas mientras mantiene un alto valor de mercado.



Centro Porsche Barcelona

C/ Botánica, 89
08908 Hospitalet de Llobregat
(Barcelona)
Tel. 930 181 300

Showroom

C/ de París, 123
08036 Barcelona
Tel. 930 181 300

Avinguda de Cerdanyola, 89
Sant Cugat de Vallés,
08173 Barcelona
Tel: 930 002 783

porsche-barcelona.com

Los datos de consumo de combustible y emisiones de estos vehículos han sido medidos de conformidad con el procedimiento de ensayo NEDC. Estos valores no son comparables a los valores obtenidos con arreglo al procedimiento WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure o Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros), un procedimiento de medición más realista para determinar los datos de consumo y de emisiones contaminantes (CO₂) y cuya consecuencia es que en muchas ocasiones, los valores de consumo y de emisiones contaminantes (CO₂) determinados por el procedimiento de ensayo WLTP son superiores a los determinados siguiendo el procedimiento de ensayo NEDC. Usted podrá encontrar más información sobre la diferencia entre WLTP y NEDC en el siguiente enlace www.porsche.com/wltp.



AUTOTRADE



Bentley Continental GT W12
Año 2019



Mercedes SL 55 AMG
4Matic + 2023 4 plazas



Mercedes SLS AMG Cabrio



Porsche 911/992 Turbo
Cabrio PDK



Porsche 718
Boxster S PDK



Porsche 911/991 Carrera
GTS 26.000 Km



Lamborghini
Aventador S 740 CV



Ferrari F430 F1 Coupé
24.000 Km



BMW 640i Cabrio
xDrive Auto



Ford GT 2005
5.4 557 CV 3.000 Millas



Mercedes SLS AMG Coupé
Año 2010



Mini JCW Cabrio 231 CV
Año 2020 Auto

*Hacemos custodia
y mantenimiento
anuales de
clásicos y
deportivos*

Consultar precio



Bentley Continental GT W12
575 CV Año 2011



Porsche 911/997 Turbo
Cabrio PDK



Lotus Excel
SE 1988



Porsche 964 Speedster



Porsche 911/992
Carrera 4S Cabrio PDK



Toyota Yaris
GR Four



Mini Cooper
Cabrio Auto



Mercedes V 300 D
Personalizada por Ertex



Delage DM Año 1928



Smart Fortwo
EQ Cabrio



Porsche Panamera 4S
Auto 2009



VW Golf R 2.0 TSI 320 CV
4Motion DSG 2021



Porsche Cayenne Hybrid
38.000 Km



Mercedes G 63
AMG 585 CV



Jeep Wrangler 4p 2.0 380 CV
Rubicon 8ATX Hybrid



Mercedes GLS
63 AMG Auto 7 Plazas



Suzuki Jymni Pro
A estrenar

AUTOGUÍA.

<p>ABARTH</p> <p>Tel. 91 885 37 00 / www.abarth.es</p>  	<p>ALPINE</p> <p>Tel. 910 382 323 / www.alpine-rg.com/es_es</p>  	<p>BENTLEY</p> <p>Tel. 91 521 21 41 / madrid.bentleymotors.com Tel. 932 896 363 / www.carsgallery-bentley.es</p>  	<p>BYD AUTO</p> <p>Tel. +31 (0)10 2070888 / www.bydauto.eu</p>  
<p>AIWAYS</p> <p>Tel. 900 118 808 / www.aiways-mobility.es</p>  	<p>ASTON MARTIN</p> <p>Tel. 93 289 63 63. www.carsgallery-astonmartin.es Tel. 91 457 76 34. www.astonmartindealers.com</p>  	<p>BMW</p> <p>Tel. 91 335 05 05 / www.bmw.es</p>  	<p>can-am</p> <p>Tel. 91 544 79 80 / www.nauticaonieva.com</p>  
<p>Alfa Romeo</p> <p>Tel. 91 885 37 00 / www.alfaromeo.es</p>  	<p>Audi</p> <p>Tel. 93 402 89 67 / www.audi.es</p>  	<p>BUGATTI</p> <p>Tel. 91 458 55 59 / www.bugatti-cars.com</p>  	<p>CITROËN</p> <p>Tel. 91 585 11 00 / www.citroen.es</p>  



GT Stradale
SUPPORT SERVICE

Tu especialista
Ferrari & Maserati

Mantenimiento, reparación y restauración
con el mejor equipo de profesionales

Camino de Hormigueras, 178 - Nave 6 - 28031 Madrid (Spain)

T. (+34) 91 223 70 68
M. (+34) 629 201 502

www.gtstradale.com
info@gtstradale.com
facebook/gtstradale



* GT STRADALE es un taller mecánico independiente especialista en Ferrari y Maserati. GT STRADALE emplea piezas genuinas adquiridas del distribuidor oficial. GT STRADALE no tiene ninguna vinculación con Ferrari, S.P.A.

Ferrari

APPROVED
CERTIFIED PRE-OWNED PROGRAMME

INSPECCIÓN DETALLADA
POR TÉCNICOS FERRARI
HISTORIAL Y PROCEDENCIA
VERIFICADO EN CADA FERRARI
GARANTÍA FERRARI

FERRARI OFFICIAL DEALER | MARBELLA



Ferrari Portofino M | 2021 | 10.811 Km. | Approved



Ferrari 296 GTB | 2022 | 27.078 Km. | Approved



Ferrari Roma | 2020 | 9.000 Km. | Approved

FERRARI OFFICIAL DEALER | BARCELONA



Ferrari F8 Tributo Spider | 2021 | 21.000 Km. | Approved



Ferrari 812 GTS | 2021 | 13.000 Km. | Approved



Ferrari 296 GTB | 2023 | 1.700 Km. | Approved

FERRARI OFFICIAL DEALER | MADRID



Ferrari Portofino | 2019 | 18.551 Km. | Approved



Ferrari F8 Tributo | 2020 | 13.564 Km. | Approved



Ferrari GTC4 Lusso | 2017 | 20.908 Km. | Approved



Red de concesionarios Ferrari España

Ferrari Marbella

Avda. Norberto Goizueta, s/n
29670 San Pedro Alcántara, Marbella
Tel. +34 95 278 22 11
ferrari@cdesalamanca.com
www.marbella.ferraridealers.com

Ferrari Barcelona

Paseo Z. Franca, 10
08038 Barcelona
Tel: +34 93 289 63 63
ferrari@quadis.es
www.quadisgallery.es

Ferrari Madrid

Puerto de Somport, 8
28050 Madrid.
Tel: +34 91 048 81 70
ferrarimadrid@santogal.es
www.madrid.ferraridealers.com

Ferrari Service Valencia

Avda. Maestro Rodrigo, 107
46035 Valencia
Tel: +34 96 347 91 99
ferrari@quadis.es
www.quadisgallery.es

Ferrari.com

AUTOGUÍA.

DACIA

Tel. 902 245 200 / www.dacia.es



FIAT

Tel. 91 885 37 00 / www.fiat.es



DS AUTOMOBILES

Tel. 915 851 955 / www.dsautomobiles.es



Ford

Tel. 91 714 51 00 / www.ford.es



DFSK

Tel. 910 887 979 / www.dfsmotors.es



HONDA

Tel. 900 204 205 / www.honda.es



Ferrari

Tel. 91 411 34 80 / www.ferrari.com/es



HYUNDAI

Tel. 91 360 52 60 / www.hyundai.es



INEOS

Tel. 900 031 151 / www.ineosgrenadier.com/es/



KIA

Tel. 91 579 64 66 / www.kia.es



JAECCO

www.jaecooglobal.com

JAECCO



Koenigsegg

Tel. 952 79 39 09 / www.firstcargroup.com



JAGUAR

Tel. 91 578 62 00 / www.jaguar.com/es



Lamborghini

Tel. 91 715 40 11 / www.lamborghini-madrid.com
Tel. 93 362 41 23 / www.lamborghini-barcelona.es



Jeep

Tel. 91 484 65 72 / www.jeep.es

Jeep



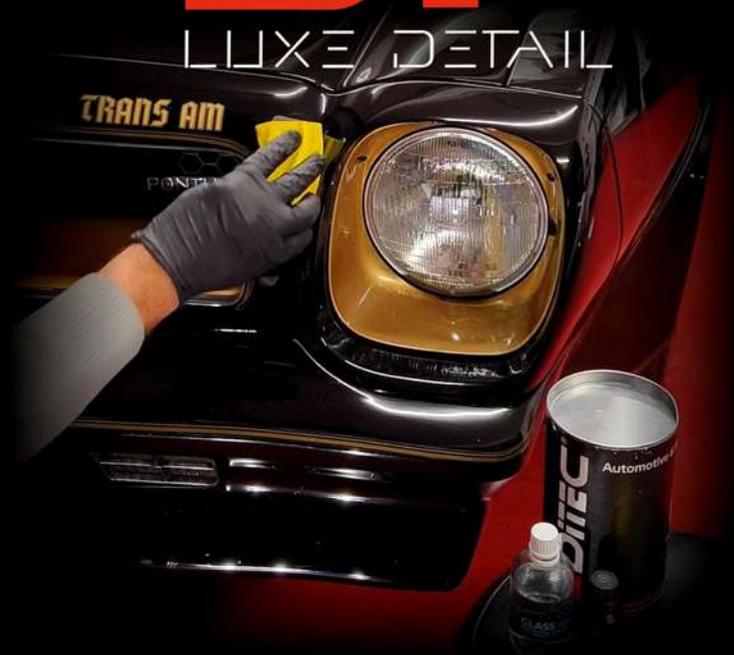
LANCIA

Tel. 91 885 37 00 / www.lancia.es



DP

LUXE DETAIL



C/ Vereda de Barros 38
P.I. Ventorro del Cano
Boadilla del Monte (Madrid)



622496758



dpluxedetail

info@detailing-pulauto.es

LAND ROVER

Tel. 91 578 62 00 / www.landrover.com/es



Maserati

Tel. 91 411 34 80 / www.maserati.com



MG MOTOR

Tel. 911 09 55 55 / www.mgmotor.eu/es-ES/



OMODA

www.omodaglobal.com

OMODA



LEXUS

Tel. 91 050 57 00 / www.lexusauto.es



MAZDA

Tel. 91 418 54 80 / www.mazda-es.com



MINI

Tel. 91 335 05 05 / www.mini.es



OPEL

Tel. 91 456 92 00 / www.opel.es



LYNK & CO

Tel. 800 000 244 / www.lynkco.com

LYNK & CO



McLaren

Tel. 930 155 346 / www.barcelona.mclaren.com



MITSUBISHI

Tel. 91 387 74 00 / www.mitsubishi-motors.es



PAGANI

Tel. 902 320 530 / www.pagani.com



LOTUS

Tel. 662 576 393 / www.lotuscarwagen.com



Mercedes-Benz

Tel. 902 99 86 06 / www.mercedes-benz.es



MORGAN

Tel. 914 57 76 34 / www.tayre.es/morgan



PEUGEOT

Tel. 91 347 20 00 / www.peugeot.es



SÍGUENOS

Contacto
+34 910572936
+34 638524900
+34 630650122

WRAPPING • DETAILING • MULTIMEDIA • PERFORMANCE

OFFICIAL DEALER



AGUILERA AUTOPREMIUM



Porsche 991.2 Carrera

Año: 2016; 67.239 km; 370 CV
Precio: 98.990€



Porsche 991.2 GT3

Año: 2018; 41.979 km; 500 CV
Precio: 164.990€ (IVA Dedu.)



Porsche 981 Boxster S

Año: 2012; 95.980 km; 315 CV
Precio: 52.990€



Mercedes-Benz AMG GTC Roadster

Año: 2017; 39.468 km; 557 CV
Precio: 129.990€



Mercedes-Benz AMG GTR

Año: 2019; 45.518 km; 585 CV
Precio: 179.990€



Mercedes-Benz AMG GTS

Año: 2019; 34.738 km; 522 CV
Precio: 129.990€ (IVA Dedu.)



Porsche 911 SC 3.0

Año: 1983; 177.515 km; 204 CV
Precio: 78.990€



Porsche 993 Carrera 4S

Año: 1997; 129.857 km; 285 CV
Precio: 124.990€



Porsche 964 CUP

Año: 1991; 32.414 km; 260 CV
Precio: 299.990€



Range Rover Sport P400e

Año: 2021; 82.764 km; 404 CV
Precio: 59.990€



Porsche Cayenne E-Hybrid

Año: 2021; 53.889 km; 462 CV
Precio: 84.990€ (IVA Dedu.)



Cadillac Escalade ESV Sport Platinum

Año: 2024; 66 km; 425 CV
Precio: 174.990€ (IVA Dedu.)



Polestar Tel. 900 861 699 / www.polestar.com  	SEAT Tel. 93 487 88 55 / www.seat.com  	SERES www.seresmotor.es  	PARA ANUNCIARSE EN LA AUTOGUÍA 915 946 930
PORSCHE Tel. 91 203 56 01 / www.porsche.es  	SKODA Tel. 93 402 89 67 / www.skoda.es  	SUBARU Tel. 91 369 28 90 / www.subaru.es  	TOYOTA Tel. 91 151 33 00 / www.toyota.es  
RENAULT Tel. 91 374 22 00 / www.renault.es  	smart Tel. 902 99 86 06 / www.smart.com  	SUZUKI Tel. 91 151 95 50 / www.suzuki.es  	Volkswagen Tel. 93 402 89 67 / www.volkswagen.es  
ROLLS-ROYCE Tel. +377 97 97 97 30 / www.rolls-roycemotorcars.com  	SSANGYONG Tel. 91 151 05 85 / www.ssangyong.es  	TESLA Tel. 91 038 21 34 / www.tesla.com/es  	VOLVO Tel. 91 566 61 00 / www.volvocars.es  

SUSCRÍBETE A **car**

Y consigue hasta 8 números gratis

2 años

24 NÚMEROS CAR

85,50* €

23% dto

6 NÚMEROS CAR

26,50* €

1 año

12 NÚMEROS CAR

49,95* €

21% dto

3 NÚMEROS CAR

13,50* €

Y sigue toda la actualidad en la newsletter de **revistacar.es**

CORREO DE ATENCIÓN A SUSCRIPTORES: CAR@ZENDIS.ES

Horario: lunes a viernes 10.00 a 19.00 Oferta válida solo en el territorio nacional. Hasta el 31 de diciembre de 2024. De conformidad con la normativa vigente en materia de protección de datos, le informamos de que los datos personales solicitados pasarán a formar parte de un fichero titularidad de Team CAR Spain Publicaciones, S.L., con domicilio en la calle Gobelos, 25 28023 Madrid (La Florida), con la finalidad de gestionar su suscripción y prestarle los servicios de información acerca de las ventajas y descuentos inherentes a la misma, así como mantenerle informado por cualquier medio incluido el electrónico, de otras ofertas y promociones propios o de terceros que puedan ser de su interés, aún cuando haya finalizado su suscripción, y en caso de desear oponerse a este tratamiento, podrá hacerlo en el momento de informar de los datos, así como ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición al tratamiento de sus datos, dirigiéndose a progresar en la dirección electrónica car@zendis.es o en la dirección postal anteriormente mencionada. En caso de baja de la suscripción a Team CAR Spain Publicaciones, no existe devolución del importe por parte de Team CAR Spain Publicaciones.

* Promoción válida para pagos con recibo domiciliado y tarjeta. Tres números gratis con la suscripción de un año y ocho con la de dos años.







When the perfection Turns into obsession



Jaguar F-Type 2016
26.000 kms
59.500€



VW Golf GTI MK1
5.000 kms desde restauración
28.000€



Land Rover Defender
TD4 Corto 2009
Preparación Chelsea Truck
95.500€



Porsche 718 Boxter 2019
29.900 kms
70.500€



Porsche 911 SC
19.500 Millas (31.200 Kms)
Estado Original.
120.500€



BMW Z3 2.2i
58.000 kms
19.500€



Porsche 993 4S 1997
97.500Kms
131.000€



Land Rover Wolf Original
Incluidoremolque Sankey
48.500€



Visita el Stock Actualizado y la información ampliada de cada vehículo.



Corvette C3 Stingray 454 Big Block
Año 1972
Completamente original
81.500€



Custom-built and Restored by us
Reimagined by you

www.sttoonclassic.com



BENTLEY

Bentley Barcelona

Bentley Barcelona - Passeig de la Zona Franca, 10. 08038 Barcelona. +34 933 03 77 66 - info@bentley-barcelona.es



Bentley Continental GTC Speed Right

2022, Extreme Silver / Black
23.600 km, 329.000 €



Bentley Bentayga V8

2021, Titan Grey / Newmarket Tan
15.000 km, 279.000 €



Bentley Continental GTC V8

2016, Onyx / Saddle
42.000 km, 129.900 €

Bentley Madrid

Bentley Madrid - Parque Empresarial Prado del Espino, Calle Vidrieros, 5. 28660 Boadilla del Monte. +34 914 58 55 59 - info@bentleymadrid.com



Bentley Continental GT V8 S

2023, Cambrian Grey / Hotspur & Beluga
7.000 km, 319.000 €



Bentley Flying Spur W12 S

2017, Black Sapphire / Linen
50.254 km, 109.000 €



Bentley Flying Spur V8

2023, Peacock / Linen
80 km, 279.000 €

Bentley Marbella

Bentley Marbella - Av. Norberto Goizueta, s/n. 29670 San Pedro Alcántara, Marbella, Málaga. +34 952 78 52 58 - info@bentley-marbella.es



Bentley Flying Spur V8

2021, Midnight Emerald / Saddle
52.300 km, 209.000 €



Bentley Bentayga V8

2020, Thunder / Portland
50.254 km, 159.000 €



Bentley Continental GTC V8

2021, Verdant / Linen
16.274 km, 282.900 €

Nos obsesionamos con cada detalle.

Porque sabemos que tú también lo harás. Sólo su concesionario certificado por Bentley puede ofrecerte la confianza de que su coche es exactamente como Bentley lo pensó, inspeccionado y probado por técnicos capacitados de Bentley, le proporcionamos un historial de servicio totalmente validado y lo cotejaremos con las especificaciones de construcción originales.

Para obtener más información, selecciones la unidad Bentley que le interese y póngase en contacto con el concesionario de referencia.

El nombre Bentley y la B alada son marcas registradas. © 2022 Bentley Motors Limited.

CERTIFIED
— BY —
BENTLEY

Tayre Sport



Más de 100 vehículos Premium de ocasión.



Jeep

SELECTED4U



**MASERATI
APPROVED**

www.tayre.es

@tayreautomoción

#tayresport

C/ López de Hoyos, 64

28002 - Madrid

91 562 64 81



Ford Bronco Wildtrack

Potencia: 330 CV, 38.740 km.

Matriculación: 2022. **83.000€**



Aston Martin DB11 V8 Volante

Potencia: 510 CV, KM: 11.533.

Matriculación: 2019. **179.000€**



Cadillac Escalade Platinum

Potencia: 426 CV, KM: 84.000.

Matriculación: 2018. **85.000€**



Jeep Wrangler 2.0T GME Sahara

Potencia: 270 CV, KM: 61.500.

Matriculación: 2019. **52.500€**



Mercedes-AMG 63 GLE Coupé

Potencia: 410 CV, KM: 10.655.

Matriculación: 2019. **81.000€**



McLaren 650 Spider

Potencia: 650 CV, KM: 25.420.

Matriculación: 2015. **178.000€**



Ford F-150 Raptor

Potencia: 450 CV, KM: 52.800.

Matriculación: 2021. **123.200€**



Maserati Grecale Trofeo V6

Potencia: 530 CV, KM: 10.965.

Matriculación: 2022. **113.800€**

Limpio y ordenado, así es como lo hacemos

CENTRO DE CARROCERÍA Y PINTURA



ASTON MARTIN



BENTLEY



- Tecnisport Madrid es el centro de reparación autorizado y designado por Maserati, Aston Martin y certificado oficial por Bentley y Rolls Royce
- Nuestros estándares de calidad son los más altos y exigentes
- Centro de reparación Body Paint & Aluminum Center & carbon
- Box de carrocería con iluminación independiente acabado inox
- Box de aluminio equipado con las últimas tecnologías disponibles, sistemas de bancada , máquina trifásica de puntos de acero de alta resistencia, equipos de remachado de aluminio, aspiración de humos / gases y aspirador Vas de partículas de aluminio.B
- Cabina de pintura de 8m y doble iluminación led, flujo de aire tecnología inverter y quemador vena de aire, con pantalla táctil de alta tecnología y acabado Inox
- Zona control de calidad, túnel de iluminación con luz cálida y fría para el estricto control de calidad de nuestros trabajos

JULIÀ 911

— PORSCHE SPECIALIST —



911 2.7 Targa (1977) / Color Siena Metalizado con interior negro / Manual / Motor acabado de restaurar en nuestro taller / Asientos delanteros retapizados / Neumáticos Michelin nuevos



964 Carrera 4 Cabriolet (1990) / Manual / 172.906 km / Color Blanco Grand Prix con interior negro / Mantenido en Julià 911 desde el 2007 / Suspensión Bilstein PSS9 /



964 Carrera 4 Cabriolet (1991) / 119.173 km / Color Blanco con interior Beige / Versión USA / Motor restaurado en Julià 911 hace 2.400km / Matricula histórica / Radio Blaupunkt Bremen 46



993 Carrera MK1 (1994) / Tiptronic / 157.349km / Color Slate Grey con interior negro Softlook / Chasis deportivo (030) / Asientos Confort calefactables / Techo solar



996 Carrera MK2 (2002) / Manual / 175.837 km / Color Negro Basalto con interior negro / Chasis Sport + asientos sport / Libro sellado en CP Porsche y especialistas / IMS de rodillos



996 Carrera 4S (2002) / Manual / 112.621 km / Color Azul Medianoche con interior beige / Libro sellado en CP Porsche y especialistas / IMS+RMS reciente / Historial desde el 1^{er} día



997 Turbo Cabriolet (2007) / 83.524 km / Tiptronic S / Color Negro Basalto con interior negro / Nacional / Libro sellado en CP Porsche y en Julià 911



991 Carrera S (2011) / 80.929 km / PDK / Nacional / Color Blanco Carrara con interior negro / Escape deportivo / Paq. Sport Chrono Plus / Sonido Bose / PTV / Porsche Approved Nov 2024



718 Boxster Spyder (2020) / 5.129 km / Manual / Nacional / Color Plata GT con capota negra e interior negro con pespuntos rojos / Garantía Porsche Approved / Sonido BOSE / 420cv



egocars.es // info@egocars.es // Tel. 656 545 340 - 96 281 53 47 // Avd. Alicante 185, Bellreguard (Valencia) // Junto a Gandia



Mercedes SLS AMG

571 CV, 2010, 67.000 km, 199.999€



Maserati MC20

630 CV, 2023, 4.000 km, 294.999€ IVA dedu



McLaren Artura

680 CV, 2023, 100 km, 309.999€ IVA dedu



Porsche 992 Turbo

580 CV, 2022, 23.000 km, 219.999€ IVA dedu



BMW M4 Competition 50Jahre

510 CV, 2023, 1.000 km, 109.999€ IVA dedu



Mercedes AMG GTR

585 CV, 2019, 25.000 km, 179.999€



Bentley Flying Spur Hybrid

544 CV, 2022, 13.000 km, 257.999€ IVA dedu



Audi RSQ8

600 CV, 2021, 63.000 km, 139.999€



Porsche Cayenne Coupé GTS

460 CV, 2022, 32.000 km, 149.999€ IVA dedu

Tenemos la **AVENTURA** con la que **SUEÑAS**



amencars.es



**ENTREGA
INMEDIATA**

DISTRIBUIDOR OFICIAL EXCLUSIVO EN ESPAÑA



EXPOSICIÓN - POSTVENTA - ACCESORIOS - RECAMBIOS



CHALLENGER

Desde 65.100€
De 303 CV a 808 CV



CHARGER

Desde 102.800€
De 485 CV a 808 CV



DURANGO

Desde 76.800€
De 303 a 707 CV



1500 CLASSIC

Desde 72.300€*
395 CV



1500

Desde 82.200 €*
De 260 CV a 395 CV



1500 TRX

Desde 139.700€*
712 CV

AUTOMOBILIA



1

1 | MERCEDES-AMG ONE STREET VERSION (2023)
Fabricante: iScale. Escala: 1:43.
Referencia: B66961041. Material: Metal.
Precio: 49,95 euros.



2

2 | CHEVROLET CORVETTE C3 (1972)
Fabricante: KK-Scale. Escala: 1:18.
Ref.: KKDC181223. Material: Metal.
Precio: 79,95 euros.



3

3 | POLESTAR 2 BST EDITION 230 NEBULA (2024)
Fabricante: Norev. Escala: 1:43.
Referencia: 872016. Material: Metal.
Precio: 37,95 euros.



4

4 | ASTON MARTIN VALKYRIE (2021)
Fabricante: GT-Spirit. Escala: 1:18.
Ref.: GT435. Material: Resina.
Unidades: 1.999. Precio: 119,95 euros.



5

5 | FERRARI F40 "SNOW DRIFTING IN JAPAN" (1993)
Fabricante: Kess. Escala: 1:43.
Referencia: KE43056220. Material: Resina.
Precio: 99,95 euros.



6

6 | RENAULT CONCEPT 4EVER TROPHY E-TECH 100% ELECTRIC (2023)
Fabricante: Norev. Escala: 1:43.
Ref.: 517966. Material: Metal.
Precio: 34,95 euros.



+376 640 656

Avda. de les Escoles 7
Escaldes **ANDORRA**
+376821314

síguenos



Empresa especializada en la venta/compra de vehículos de media y alta gama



109.990€

AUDI R8
610 CV



189.990€

LAMBORGHINI HURACÁN
610 CV



59.990€

MASERATI LEVANTE
350 CV



77.990€

AUDI RS3 SEDÁN
400 CV



39.990€

PORSCHE PANAMERA
250 CV



87.990€

TESLA MODEL S
685 CV



38.990€

MERCEDES C 220D CABRIO
163 CV



36.990€

MASERATI GIBLI
275 CV



259.990€

MERCEDES G63 BRABUS
585 CV



35.990€

PORSCHE PANAMERA
250 CV



33.990€

AUDI A6 AVANT
326 CV



39.990€

BMW M3 COUPÉ
420 CV



Teléfono: 605 932 417

www.puertomotor.es // ventas4@puertomotor.es

C/Barranco esq. C/Estuario 1 1500 El Puerto de Sta María. (Cádiz)



performance

SERVICIOS

- Concesionario
- PPF líquido & lámina
- Chapa y Pintura
- Performance
- Multimedia / Iluminación
- Tapizados en piel
- Car Detailing
- Hidroimpresión
- Restauración de clásicos

MARCAS



CARMEN.



ME AND THE SAFARI

244 páginas – Inglés/italiano – 45 euros

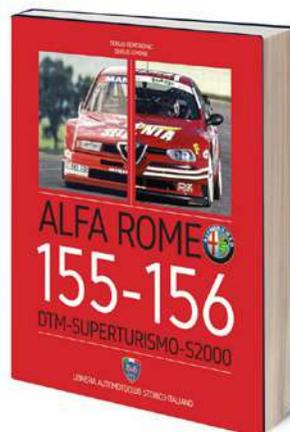
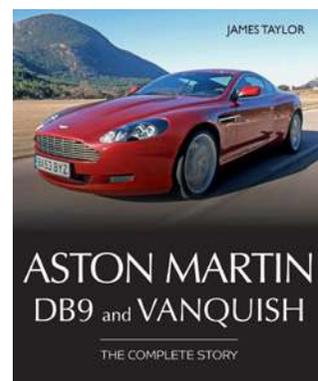
Simpatía y talento: así podríamos definir a Miki Biasion, un italiano sonriente y rápido, muy rápido. De sus 17 victorias en el Mundial y sus dos campeonatos siempre ha escogido como favorito su triunfo en el Rally Safari, una durísima prueba donde arrancar ruedas de cuajo o atropellar una cebrera era lo más normal que te podía ocurrir. Además Lancia, su marca de entonces, no había conseguido ganar nunca el rally africano... Qué mejor manera que un libro escrito de su puño y letra, recordando con todo lujo de detalles y fotografías inéditas su hazaña. Libro del mes, sin duda.

ASTON MARTIN DB9 AND VANQUISH

176 páginas – Inglés – 42 euros

Se puede decir sin miedo que la actual salud de Aston Martin como marca se debe a deportivos clave que jugaron un papel importante en su momento. El DB9 se pensó como el modelo angular para el Siglo XXI, una evolución enorme respecto al exitoso DB7, y sirvió para afianzar la marca en el mercado de los GT de altísimo nivel.

Su enorme y poderoso V12 de 6 litros empuja con la fuerza de un oso, y el chasis permite ritmos escandalosos sin esfuerzo y con un confort espectacular. Una obra perfecta como libro base para saber más del modelo, su historia, sus versiones y restylings, y su trayectoria deportiva.



ALFA ROMEO 155-156

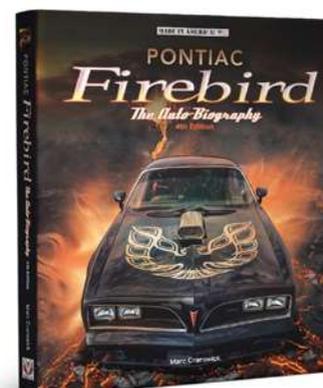
256 páginas – Italiano/inglés 57 euros

Imagen icónica de una época dorada de los campeonatos de turismos, tanto nacionales como el BTCC o el todavía más impactante DTM alemán, como mundiales. Icónicos y efectivos, ganando desde el principio al final, luchando con los más grandes. Este libro cuenta además con el testimonio directo de su autor, Sergio Limone, un ingeniero turinés creador de estos preciosos Alfa y de otras muchas maravillas como el Lancia S4 o el HF Integrale.

PONTIAC FIREBIRD THE AUTO-BIOGRAPHY

232 páginas – Inglés – 50 euros

Cuarta edición para una obra centrada exclusivamente en el Pontiac Firebird, un coche que todos tenemos grabado en nuestras memorias gracias al cine y la televisión (Smokey and the Bandit, KITT) pero que no goza de demasiado caché en los aficionados europeos. Nuevos capítulos y 24 páginas extra hacen todavía más interesante este libro, obligatorio para entender este mito americano.



C/ de la Hoya 2
San Sebastián de los Reyes 28703 (MADRID)
911 99 09 18 / 616 95 65 95
www.imperformace.es
Imperformacesl

Selección disponible en Bonneville Motorbooks.

BONNEVILLE
MOTORBOOKS

PKW

DRIVE CLUB

TALLER / WRAP CENTER / DETAILING CENTER / CLUB / COMPRA Y VENTA DE VEHÍCULOS

Nos empeñamos en brindar un soporte integral y un trato profesional tanto a nuestros clientes como a todos aquellos que comparten la pasión por los vehículos de alto rendimiento y el estilo de vida que los envuelve.



BENTLEY CONTINENTAL GTC V8S

Septiembre 2018 / 14.550 km
530 CV / Gris



INEOS GRENAIER

Agosto 2023 / 8.524 km
250 CV / Verde



FERRARI TESTAROSSA MONOSPECCHIO

Enero 1986 / 48.000 km
390 CV / Negro

PKW WORKSHOP



PULIDO

Utilizamos técnicas y productos de alta calidad para eliminar arañazos superficiales, manchas y otros defectos de la pintura, devolviéndole un acabado impecable.



PPF - WRAPPING

Nuestra dedicación a la excelencia y la innovación nos lleva a emplear esta avanzada tecnología de película protectora que preserva la apariencia impecable y el valor de cada coche de lujo.



HIELO SECO

Nuestro equipo especializado utiliza la combinación de aire comprimido y hielo seco para ofrecer una de las mejores limpiezas.

Instagram: @pkwdriveclub

Dirección: C/ Víctor de la Serna, 12 28016 Madrid. España // Teléfono: 634 182 454.

PKWDIVECLUB.COM // info@pkwdriveclub.com



ISSE

CHAINS



CONDUCE SEGURO

ISSE Safety es líder mundial en la fabricación de cadenas textiles para neumáticos
Made in Spain

www.issechains.com

VOLRACE

&

Drift[®] 10 MASTERS

CIRCUIT
RICARDO
TORMO



CIRCUITO DE VALENCIA

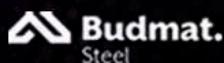
— **RICARDO TORMO** —

10 · 11 · 12 **MAYO**

DRIFT · DRAG · EXPO · CONCIERTOS · SHOW · GYMKHANA

G2A.COM

Budmat.



COMPRA TU ENTRADA EN
VOLRACE.COM

Historia de una obsesión

Hace exactamente sesenta años, los **hermanos Schlumpf** compraron treinta modelos Bugatti en Illinois y se los llevaron a su museo en Francia. Recordamos la historia de estos excéntricos maravillosos cuya colección sigue siendo la mejor del mundo. **Por:** GUILLERMO LAHOZ



Mercedes 300 SLR (W196 S), seguramente la pieza más valiosa del museo. Era el único en manos privadas hasta que Mercedes-Benz subastó un 300 SLR Uhlenhaut Coupé en 2022 (conservan otro) por 135 millones de euros.

El Ferrari 250 LM era la versión cerrada del 250 P. Fue el último modelo del cavallino que ganó las 24 Horas de Le Mans (1965), hasta la victoria del 499P el año pasado. Se cotiza en unos 18 millones de euros.

Foto del museo a finales de los años 70 con numerosos Bugatti, cuando la colección fue confiscada. Los modelos de competición de la marca eran una de las debilidades de Fritz, ya que se inició en la competición con un T 35.



Hans y Fritz Schlumpf en Suiza en 1979, dos años después de que les incautaran su colección.

H

HOY ES DIFÍCIL de imaginar, pero hubo un tiempo en que algunos Bugatti eran considerados poco más que un trasto. Así lo contaba el cineasta Roger Vadim (1928-2000), quien en 1952 se compró un viejo Bugatti que usaba para hacer excursiones por la Costa Azul con una jovencísima Brigitte Bardot. “A veces se negaba a andar y había que empujarlo. De regreso recogíamos ramas secas para la chimenea de nuestro cuarto, y por la noche hacíamos el amor junto a la lumbre”. El coche le costó 70.000 francos y su sueldo mensual en la revista “Paris Match” era de 80.000. La afición por los coches de Vadim se acabó centrando en los Ferrari, pero para Fritz Schlumpf (1906-1992), los Bugatti fueron su gran pasión. Compró el primer coche de la marca en 1928 cuando tenía 22 años y lo conducía los fines de semana y en carreras, como la subida en cuesta al Ballon d’Alsace.

Los hermanos Schlumpf habían nacido en Omegna, cerca de Milán, hijos del comerciante textil Carl Schlumpf y de Jeannette Becker. La familia se estableció en Mulhouse, Alsacia (hoy Francia y entonces parte de Alemania), y debido a su padre tenían nacionalidad suiza. Al principio Fritz trabajó como comerciante de lana y en 1929 su hermano Hans (1904-1989), dos años mayor, se incorporó a la empresa textil. En 1935 los hermanos fundaron la Société Anonyme pour l’Industrie Lainière (SAIL), una sociedad que se dedicaba al comercio de lana.

Tres años después Fritz se casó con Paule Herny, una casquivana dama que había conocido en 1933 en Berlín, y con la que en 1939 tuvo una hija con discapacidad mental. Paule y su suegra vivían juntas en la residencia familiar y no tardaron en saltar chispas, así que Fritz acordó con su esposa que ella se instalara en París y él iría a verla los fines de semana. Tras la invasión de Francia, Hitler se anexionó Alsacia, y los hermanos tuvieron que alcanzar un complicado equilibrio para seguir con sus negocios bajo el control con los ocupantes alemanes. Mientras, su esposa Paule tuvo numerosos amantes incluyendo un oficial nazi, y la



El 30 de marzo de 1964 los treinta Bugatti de John W. Shakespeare (en la imagen) salieron de Illinois en un tren con destino a Nueva Orleans, donde serían transportados en un carguero holandés. Fritz Schlumpf recibió su tesoro en el puerto francés de Le Havre.



Los hermanos junto a un Bugatti Type 49. Durante la Segunda Guerra Mundial mantuvieron un complicado equilibrio para seguir con sus negocios textiles bajo el control con los ocupantes nazis.



← Los hermanos en una imagen de los años 40. A la derecha, sindicalistas prenden fuego a un Austin de la colección en mayo de 1977: "hay 600 más donde estaba este".



→ Imagen actual del museo con varios Bugatti de competición. A la derecha un Mercedes 540K con carrocería Erdmann & Rossi que fue expuesto en el Salón del Automóvil de Berlín de 1938.



← A la izquierda y arriba, proceso de carga de los Bugatti para mandarlos desde Illinois a Francia en 1964. Al lado, residencia familiar de los Schlumpf.



← Alfa Romeo 8C 2900 B Mille Miglia (1936) con carrocería Pinin Farina, un deportivo con motor de Gran Premio considerado "el Bugatti Veyron" de su época. Su cotización ronda los 15 millones.



← Vista posterior del edificio que alberga el museo, en una imagen de los años 70. Actualmente hay una nueva estructura acristalada adicional. Abajo, monoplazas clásicos de Bugatti, Ferrari, Gordini Maserati o Talbot-Lago.



niña se quedó en una institución suiza donde recibió cuidados. Cuando acabó la Guerra, los Schlumpf fueron acusados de colaboracionistas pero finalmente se libraron de las posibles represalias. Respecto a su mujer, en 1946 disparó y mató a un amante y fue condenada a ocho años, de modo que Fritz se divorció de ella. Después de la guerra los hermanos compraron varias fábricas e hilanderías en Alsacia, hasta dominar casi por completo la industria textil en el este de Francia.

Todos estos chismes se relatan en el libro "The Schlumpf obsession" (1977) escrito por Denis Jenkinson (copiloto de Moss en la Mille Miglia de 1955) y Peter Verstappen. También destacan que la verdadera cabeza de la familia Schlumpf era Jeannne, la madre de los hermanos, viuda desde 1918 y con un carácter dominante y difícil. Sus hijos la idolatraban pero ese entusiasmo no era compartido por el personal de servicio en la casa familiar, por cuyo jardín campaban ciervos. Los mayordomos solían durar poco y la matriarca vivía prácticamente recluida. Cuentan que mandaba al chófer a la compra y tenía fama de tacaña. En una ocasión le encargó comprar tres alfileres y como el chófer trajo diez, le mandó a devolver los siete restantes. No obstante, solían comprar champán y le ponían su propia etiqueta, aunque no tenían viñedo. Entendemos que estas anécdotas las escucharon Jenkinson y Verstappen a las gentes de la zona, y quién sabe si son ciertas o fruto del resentimiento. Aseguraban también que Fritz tenía un enorme cuadro con todas las casas del pueblo, de las que poseían más de la mitad. Las propias estaban bien detalladas y tenían ventanas, y las ajenas no. Según las iban adquiriendo, iba un pintor para añadir las ventanas a las casas. Peor es lo que contaban de Hans, respecto a que solía acosar a las trabajadoras y favorecía a las que le hacían caso. Tanto es así que en cierta ocasión una empleada acabó apuntándole con una pistola. No obstante, también hay que decir que construyeron casas y un hospital para sus empleados, y compraron autobuses para que los trabajadores se desplazaran al trabajo. En términos generales parece que ejercían un liderazgo paternalista que demandaba cierta sumisión. El día a día lo gestionaba Hans, quien era receloso y desconfiado y

En menos de un año Fritz consiguió hacerse con dos de los seis Bugatti Type 41 Royale fabricados: el Park Ward y el Coupé Napoleón



← Fritz Schlumpf junto a su esposa Arlette y su hija en Suiza, en 1979. En efecto, mucha pinta de sindicalista no tenía.

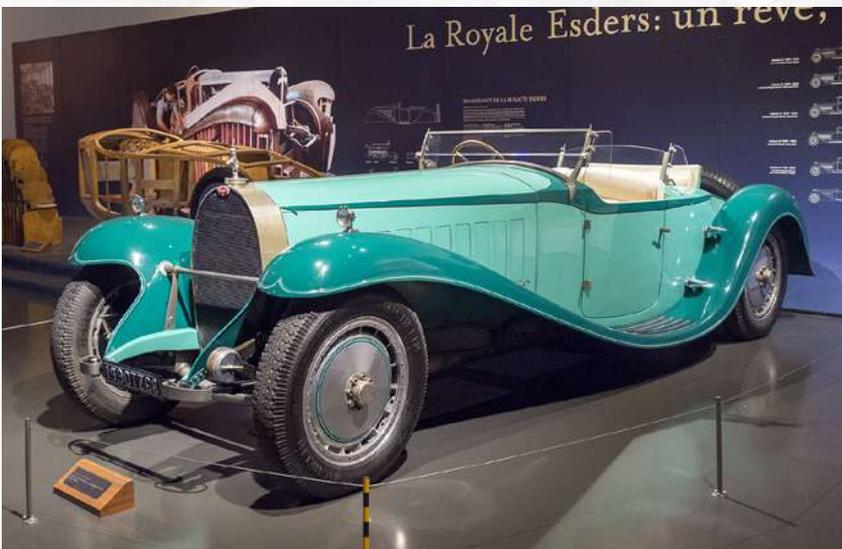
nunca tuvo secretaria para que no supiera demasiado. La matriarca murió en 1957 a los 78 años de edad, y no parece casualidad que ese mismo año adquirieran una fábrica de lana en desuso en Mulhouse para instalar allí su museo del automóvil. Por increíble que parezca, a finales de los 50 se podía comprar en Inglaterra un Bugatti T35 en excelente estado por apenas 1.000 libras. Fue a partir de 1961 cuando Fritz empezó a adquirir vehículos clásicos y acabó convirtiéndose en el principal coleccionista de Bugatti.

LOS BUGATTI EN ILLINOIS

Hugh Conway, del British Bugatti Owners Club, publicó un listado de coleccionistas que fascinó a Fritz, quien rápidamente contactó con él. Fritz invitó a Conway a visitar su colección en 1962, y el inglés recordaba varias anécdotas de aquella experiencia. Inicialmente Fritz no quiso que Eva, la esposa de Conway, visitara el museo, pero ante la insistencia del inglés dijo a regañadientes: “Mrs Conway puede seguirnos, pero detrás”. En aquellos tiempos Fritz ya vivía con su novia y futura esposa Arlette Naas. Conway también contaba que, cuando visitaron la mansión de los Schlumpf, se sorprendieron de que hubiera coches dentro de la casa, como un Ferrari de competición en el segundo piso.

Así que fue Conway quien puso en contacto a Fritz con el coleccionista John W. Shakespeare de Hoffman, Illinois. Shakespeare se había dedicado a coleccionar Bugatti desde la década de 1950 y su primer coche fue un Bugatti Type 55 de 1932. A este le siguió nada menos que un Type 41 Royale Park Ward (uno de los seis Royale fabricados), doce Type 57, tres Type 55 y el curioso Type 56, un coche eléctrico personal de Ettore Bugatti que data de 1931. En total Shakespeare poseía la mejor colección de Bugatti, compuesta por unos treinta vehículos.

↓ Los hermanos hicieron una réplica del Bugatti Royale Esders. El Esders “no existía” porque su segundo dueño lo recarrozó (chasis 41111) como Coupé de Ville Binder.



UNA LARGA NEGOCIACIÓN

Schlumpf sintió que tenía que hacerse con esos coches y le hizo a Shakespeare una oferta global de 70.000 dólares. Pero este último exigió al menos 105.000 dólares, por lo que Schlumpf hizo evaluar la colección por el experto Bob Shaw, en 1963. Shaw llegó a una conclusión poco halagadora: “La mayoría de los automóviles se guardan en una parte del edificio con el suelo sucio, ventanas rotas, techos con goteras y pájaros anidando. Todos los coches están en mal estado y ninguno ha estado funcionando durante al menos 18 meses”. Shaw desaconsejó la compra, pero Schlumpf ya estaba totalmente comprometido y ofreció a Shakespeare 80.000 dólares por toda la colección. Después de unas duras negociaciones, Schlumpf y Shakespeare finalmente acordaron, al año siguiente, un precio de compra de 85.000 dólares (equivalente a unos 750.000 dólares actuales), incluido el transporte a Francia. Desde el punto de vista actual, fue una verdadera ganga. Como referencia, un Jaguar E Type Roadster costaba nuevo 5.385 dólares, mientras que por un Ferrari 275 GTB había que desembolsar 13.895 dólares. O sea, que Schlumpf pagó el equivalente a seis Ferraris de la época nuevos. El 30 de marzo de 1964, los 30 Bugatti salieron de Illinois en un tren con destino a Nueva Orleans, y de ahí a un carguero holandés. Unas semanas más tarde el barco llegó al puerto francés de Le Havre, donde finalmente Fritz Schlumpf recibió su tesoro. Ese mismo año Hispano-Suiza compró la fábrica de Bugatti en Molsheim, que llevaba desde 1956 sin fabricar coches y se dedicaba componentes aeronáuticos. Aprovechando la necesidad de dinero de Roland Bugatti (hijo del fundador) Schlumpf se quedó con la colección de la fábrica, compuesta por catorce coches (incluyendo enorme Royale Coupé Napoleón que perteneció a Ettore) y numerosos repuestos. En menos de un año Fritz había conseguido hacerse con dos de los seis (cada uno con una carrocería diferente) Type 41 Royale fabricados: el Park Ward y el Coupé Napoleón. También decidieron hacer una réplica del Esders (chasis 41111), llamado así porque fue vendido en 1932 al industrial Armand Esders. El Esders “no existía” porque su segundo dueño lo recarrozó como Coupé de Ville Binder.

FRITZ, TODO UN CARÁCTER

En 1963 la plantilla que cuidaba y restauraba los coches rondaba las treinta personas, que estaban bajo la permanente e inquisidora vigilancia de Fritz. Según uno de los trabajadores “no había forma de descargar un coche en su presencia que le resultara satisfactoria. Siempre necesitabas un trago después de terminar”. El jefe también era incansable a la hora de supervisar todo, y podía pasar muchas horas rebuscando en los catálogos de pinturas para encontrar el tono perfecto. Por aquellos tiempos los rumores sobre su enorme colección se extendieron por todo el mundo, y los hermanos estaban hartos del acoso de los periodistas que querían verla. En una entrevista a la revista “La Vie de l'Auto” en 1999, su viuda Arlette (1932-2008) describía así a Fritz Schlumpf, fallecido siete años antes: “Mi marido tenía una personalidad muy fuerte. Ciertamente tenía su carácter, como todos los hombres. Era muy directo y nunca mentía. Lo digo yo que viví con él, nunca dijo una mentira. Se levantaba todos los días a las 4:00 de la mañana para trabajar, era reservado y tenía que conocer a la gente antes de entregarse. Probablemente por eso la gente que no lo conocía lo encontraba altivo. Era un caballero, tuvo una muy buena educación y era un hombre muy profundo...”

En 1965 los hermanos organizaron una visita privada para personajes ilustres entre los que se encontraban Juan Manuel Fangio, el príncipe Pablo Alfonso de Metternich (fue presidente de la FIA), nuestro compatriota el conde de Villapadierna, el príncipe Bertil de Suecia, el príncipe Louis Napoleón, el barón de Graffenreid, Battista Pininfarina, Louis Chiron y Artur Ke-

¿Quieres un Bugatti de su colección?

Arlette, la viuda de Fritz, quiso que la mayoría de los coches que recuperó en 1999 permanecieran juntos, y por eso doce de los Bugatti se llevaron al museo de Peter Mullin en Oxnard, California. El magnate poseía joyas como un 57 Atlantic (uno de tres, por el que pagó 40 millones en 2010) y un Royale, el Coupé de Ville. Pero como la vida sigue girando, Mullin (1941-2023) murió el pasado mes de septiembre y sus herederos ya ha puesto parte de su colección a la venta. El 26 de abril Gooding & Co. celebrará una subasta en el Mullin Museum donde se ofrecerán varios coches de primera clase, como el Hispano-Suiza J12 Cabriolet carrocería Vanvooren (1935) estimado en unos 3 millones, y varios "ex Schlumpf" de

segunda fila. Destacan el Auto-Union Wanderer W25K Roadster (1937) o el Bugatti Type 40 "Break de Chasse" (camioneta de caza, de 1927). También saldrán dos Bugatti Type 57, un Galibier y Ventoux (abajo) de los que Fritz compró a Shakespeare en 1964. Entre 1934 y 1939 la marca fabricó unas 660 unidades del 57, con cinco tipos de carrocería diferentes. Estos que salen a subasta llevan sesenta años esperando su restauración. Seguramente viajaron nuevos a EE UU, donde luego John W. Shakespeare los recopiló ya como coches viejos. Después los compraron los Schlumpf y los llevaron a Francia, y volvieron a América en 2008 para la colección Mullin... miles de kilómetros sin haber rodado ni un metro.



1935 Bugatti Tipo 57 Galibier
Precio estimado: 80.000-120.000 \$



1927 Bugatti Tipo 40 "Break de Chasse"
Precio estimado: 100.000-150.000 \$



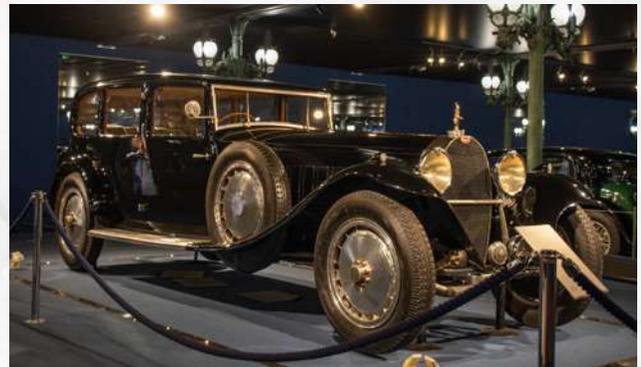
1934 Bugatti Tipo 57 Ventoux
Precio estimado: 125.000-175.000 \$

El mensaje era tan demagogo como efectista: la empresa va mal porque los dueños se han gastado el dinero en coches

→
Momento agri dulce para Fritz, cuando en 1990 visitó el que fue su museo, un acto de redención donde se respiraba el respeto. Moriría dos años después.



↑
La actual entrada acristalada recibe a los visitantes. A la derecha, el impresionante Royale Park Ward, con su motor 8 cilindros de 12 litros y sus llantas de 24 pulgadas.



→
En el centro el inusual Type 18 "Garros", que pertenecía a la colección de la familia Bugatti. El museo incluye coches desde finales del siglo XIX.



ser, director de comunicación de Daimler-Benz. Tras admirar la colección, al día siguiente todo el grupo cruzó la frontera para rodar en el circuito de pruebas de Daimler en Unterturkheim. A partir de entonces la obsesión de los hermanos fue abrir el museo al público, pero desgraciadamente la colección también se convirtió en una obsesión para los sindicalistas.

CONFLICTOS LABORALES

Tras la Guerra el sindicato comunista CGT comenzó a tomar fuerza, pero no fueron un gran problema para la empresa. La relación se deterioró con el sindicato socialista CFDT a partir de 1968. No solo porque a estos era más difícil manejarlos sino, sobre todo, porque la situación económica de la empresa empeoró mucho. Los Schlumpf eran poco flexibles y reacios a negociar, así que comenzaron las protestas y las huelgas. En todo caso parece claro que la recesión no fue culpa exclusivamente de su gestión sino de la crisis global del sector textil en Europa, que acabó arrasado (también en España, sobre todo en Cataluña). La crisis global del petróleo tampoco ayudó. Las deudas de los hermanos se dispararon, se declararon en quiebra y la situación era tan tensa que, a instancias de las autoridades francesas, en 1976 los Schlumpf se instalaron en Suiza.

OCUPACIÓN Y CONFISCACIÓN

En el libro "The Schlumpf obsession" se relatan así los hechos que llevaron a los Schlumpf a perder la colección que dio sentido a sus vidas. En febrero de 1977 las autoridades dictaron una orden de detención contra Fritz y, poco después, su hija discapacitada murió de un ataque al corazón. En abril, el gobierno expropió sus propiedades y la mañana del 7 de marzo, antes del amanecer, un grupo de trabajadores furiosos asaltó el museo. La única oposición que encontraron fue un vigilante, que reusó darles las llaves y pulsó una alarma que no funcionó. Así que los asaltantes escalaron por una cornisa y entraron por una ventana. Lo que encontraron superó sus fantasías más optimistas, una asombrosa colección que muy pocos habían podido admirar hasta entonces. En una superficie equivalente a tres campos de fútbol contaron 427 coches en perfecto estado. De ellos 122 eran Bugatti, pero también había Hispano-Suiza, Ferrari, Mercedes-Benz, Rolls-Royce, Isotta Fraschini, Alfa Romeo, Peugeot, Lancia, un Pegaso Z-102 Touring y mucho más. En los talleres encontraron otros 150 automóviles. Iluminando las naves había ochocientas columnas de hierro con farolas, réplicas de las empleadas en el puente Alejandro III de París. Habían montado tres restaurantes y en la entrada destacaba un cuadro dedicado a Jeanne Schlumpf (1878-1957) "a notre chère maman", madre de los hermanos. Tras la sorpresiva ocupación, a lo largo de la jornada fueron llegando al museo autobuses con trabajadores de las fábricas de los Schlumpf, para ver el recién proclamado "museo de los trabajadores, el fruto del sudor de nuestras frentes". El mensaje era tan simple como efectista: la empresa va mal porque los dueños se han gastado el dinero en coches. La demagogia se habría camino y los sindicatos dirigían el show. El 12 de mayo un grupo de desempleados sacaron un Austin 7 y le prendieron fuego: "hay 600 más en el mismo sitio de donde estaba este". Los políticos trataron de sacar tajada electoral mostrando a "los viejos capitalistas" como cabezas de turco y culpables de la crisis, y las autoridades públicas vislumbraron que quizá podrían quedarse con un fabuloso tesoro que daría notoriedad no solo a Mulhouse, sino a toda Alsacia.

En 1978 el gobierno decretó la clasificación como bienes históricos de la mayor parte de la Colección Schumpf y, en 1982, los coches fueron vendidos por los síndicos designados para la liquidación de las propiedades de los Schlumpf. Se vendieron por un precio irrisorio a la asociación propietaria del Museo Nacional del Automóvil, entidad compuesta esencialmente por la ciudad de Mulhouse, Región de Alsacia, Departamento de Haut-Rhin, Cámara de Comercio e Industria, etc. Así fue como los hermanos resultaron despojados de sus bienes, y el 10 de julio de 1982 el museo abrió oficialmente sus puertas. Lo más sangrante fue que se inauguró con el nombre de Musée National de L'Automobile de Mulhouse, ignorando a sus impulsores.

LUCHA POR LA JUSTICIA

Fritz Schumpf murió en 1992 (visitó "su museo" dos años antes) y desde entonces su viuda Arlette continuó con la lucha por reparar la injusticia que el gobierno y los tribunales cometieron contra su familia. En mayo de 1988 logró su primera victoria, cuando se reintrodujo oficialmente el apellido Schlumpf en el nombre del museo. Los magistrados consideraron: "la acción de reunir y coleccionar y la pasión que inspiró a sus autores constituyeron y constituyen un mensaje y un testimonio cuya iniciativa creadora merece protección, como expresión de un derecho de la personalidad próximo a los derechos morales". Subrayaron la iniciativa personal de Fritz y Hans Schlumpf, consideraron que merecía protección legal y que se trataba de una "obra del hombre que da testimonio de una época específica y de un genio creador".

→ En 1999 su viuda recuperó una pequeña parte de la colección de automóviles de Fritz, la llamada colección Malmerspach. Eran sesenta y dos coches que aún no habían sido restaurados en 1977, cuando el gobierno francés los confiscó.



Además, en 1999, la viuda recuperó una pequeña parte de la colección de automóviles de Fritz, la llamada Colección Malmerspach o Schlumpf Reserve Collection. Eran sesenta y dos coches que aún no habían sido restaurados en 1977, cuando el gobierno francés los confiscó. Fue una victoria importante para Arlette (entre ellos 17 Bugatti), aunque estaban en mal estado y les faltaban piezas. La viuda guardó los coches en un cobertizo en Wertolsheim y permanecieron allí hasta seis semanas después de su muerte.

Antes de fallecer, en 2008, Arlette escribió su autobiografía y negoció con dos vendedores de automóviles, el holandés Jaap Braam Ruben y el francés Bruno Vendiesse. Podrían comprar los coches si prometían que la mayor parte de la colección permanecería unida. Cinco semanas después de la muerte de la señora Schlumpf, trasladaron los coches de Wertolsheim a una pequeña villa en Lille, y doce de los Bugatti se llevaron al museo de coches art decó de Peter Mullin en Oxnard, California.

En 2009 Cléophee, nieta de Arlette y Fritz, ofreció en subasta doscientos lotes de su familia, incluyendo una tapa de radiador de Bugatti Royale rematada con el elefante (238.000 euros), un Rolls Silver Spirit (32.000) y un Ferrari Testarossa (44.000) que pertenecieron a su abuelo, por los que recaudó en total unos 500.000 euros. En 2015, Cléophee volvió a hacer caja con nuevos bienes que se subastaron en Christie's, en París, que alcanzaron 593.000 euros. Entre ellos, una gran escultura del elefante apoyado sobre las patas traseras y esculpido por Rembrandt Bugatti (190.000 euros) y un baby-Bugatti eléctrico por 92.000 euros. Además, se ofreció mucha documentación en forma de planos, libros, fotos o notas que permanecían en los armarios y que fueron adquiridos por el museo gracias a su derecho de tanteo. Aunque el patrimonio y los recuerdos familiares se hayan desperdigado a los cuatro vientos, el nombre de los Schlumpf permanecerá vivo gracias a su colección, un legado que les ha hecho inmortales y del que podrán disfrutar las generaciones venideras.

↓ En los últimos años la colección se ha ido enriqueciendo con coches de fabricantes galos, como los monoplasas de F1 con motores Renault y Peugeot. También exponen coches recientes de Le Mans o un prototipo del Bugatti Veyron.





Alfombra roja

Asistimos a la séptima edición de este Concurso de Elegancia que, a base de superdeportivos, está ganando prestigio a nivel internacional. **POR: D. BLASCO // FOTOS: SAMM.O**

EN LA VIDA de todo entusiasta del motor hay una serie de eventos y lugares que hay que visitar al menos una vez en la vida. Algunos de estos sitios son Nürburgring, Goodwood Festival of Speed, el GP de Mónaco, las 24h de Le Mans, el Rétromobile de París, AutoBello... Y en esta lista, tampoco debería faltar el Concours de Miami. Puede que algunos no lo conozcáis, pero se trata de un show muy especial. Este concurso de elegancia cuya séptima edición acaba de celebrarse es un evento único en su especie. Lo organiza cada año el Distrito de Diseño de Miami durante el mes de febrero y nunca deja a nadie indiferente. Mientras el resto de Estados Unidos vive olas de frío, nevadas o tormentas, Miami sigue con su clima templado, días soleados acompañados del ambiente glamuroso habitual: las condiciones perfectas para llevar a cabo un gran evento al aire libre como el que nos ocupa. Y es que este certamen no se celebra en un recinto cerrado. Más bien todo lo contrario. Es así como el Distrito de Diseño entero convierte sus calles –durante 3 días– en un impresionante show al aire libre. Show en que confluyen los mejores automóviles del mundo de post-guerra, moda y arte... la combinación no puede salir mal bajo ningún concepto. Con siete ediciones celebradas, esta fiesta de la exclusividad se ha consolidado absolutamente y, de hecho, con cada edición gana colaboradores, expositores y sponsors, así como también crece en asistencia de visitantes. Pero ¿qué tiene de tan especial el Distrito de Diseño de Miami para organizar un evento tan exclusivo como este? Pues se trata de un barrio con una idiosincrasia propia. Un lugar en el que se combinan las mejores y más reconocidas tiendas de lujo, galerías de arte de prestigio, museos de distintos estilos,

estudios de diseño y restaurantes de alta cocina. Todo esto en un entorno lleno de construcciones de interés arquitectónico. No suena mal, ¿verdad? Así que ¿qué mejor marco que este para incorporar una concentración de coches super exclusivos? Esto es como un AutoBello urbano, un verdadero sueño. Solo hay que ver el tipo de vehículos que acuden y se exponen en la cita en cada edición. Y es que, ojo, porque los Pagani se cuentan por decenas, además de que jamás faltan Bugatti de ediciones especiales ni Lamborghini edición limitada, Ferraris One-off, Mercedes 300SL, Porsche clásicos, entre muchos, muchos otros. Por no hablar del hecho que te puedes encontrar también un Ferrari F1 V10 de 2004, ex Michael Schumacher, o un prototipo de hypercar al girar cualquier esquina. Allí lo extraordinario es común, y lo que consideraríamos nosotros común, brilla por su ausencia. Un espectáculo tan impresionante, que uno puede llegar a perder la noción de lo que tiene ante sí.

Sin embargo, visitar este evento no solo tiene interés para los aficionados al motor, el lujo, la moda, o el diseño. Obviamente, con tal concentración de sectores de alto valor añadido, y más allá de la vertiente más puramente ociosa, el Miami Concours es también un punto de encuentro ideal para hacer networking y generar sinergias de negocio entre empresarios, coleccionistas, artistas, diseñadores, arquitectos o inversores. Es quizás por eso que cada participante o expositor pone de largo sobre la alfombra roja sus mejores piezas, que sirven a su vez de tarjeta de presentación. El resultado, año tras año se supera en calidad y cantidad a la edición anterior, y eso a pesar de que en cada edición parece imposible. En cualquier caso, y aunque solo sea para ir a soñar despierto, desde luego que vale la pena ir. Al menos una vez en la vida.

LO ORGANIZA CADA AÑO EL DISTRITO DE DISEÑO DE MIAMI DURANTE EL MES DE FEBRERO. UN IMPRESIONANTE SHOW AL AIRE LIBRE QUE DURA TRES DÍAS



Desde el Principado

El pasado 16 de marzo se celebró en el circuito de Pas de la Casa la segunda edición del AutoBello “bajo cero”. Nieve en abundancia y mucho sol para disfrutar entre amigos de los mejores movimientos del mundo, coches y relojes. **TEXTO Y FOTOS: TEAM CAR**



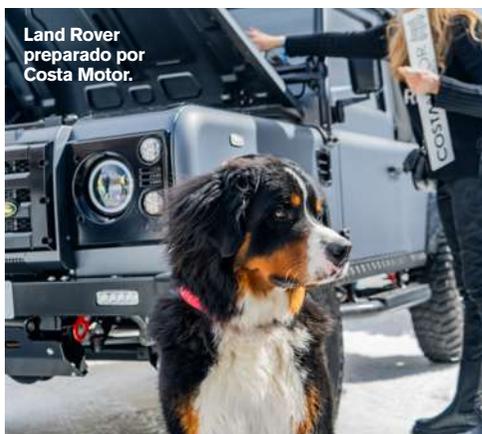
El Bentley Bacalar fue la gran estrella de esta edición.

Lush Blush amenizó la jornada.

COMO BIEN SABEN LOS FIELES AL EVENTO, durante muchos años una norma básica ha sido ir buscando el verano o, al menos, el buen tiempo, como en las carreras de F1. Pero en 2023 se rompió esta norma con la primera edición de AutoBello Andorra, y este año se ha celebrado la segunda. Van ya más de cuarenta ediciones de AutoBello en diferentes puntos de España, y las celebradas en alta montaña han sido, sin duda, las más peculiares. El circuito está situado a 2.800 metros de altura, a tres kilómetros de Pas de la Casa, con las pistas de ski de Granvalira justo por encima. Dirigido por Álex Bercianos, el trazado tiene una longitud de 945 metros y se puede usar todo el año, pero las actividades son diferentes según las fechas. Hay hielo garantizado en diciembre, enero y febrero, y nieve en marzo y abril. En mayo y noviembre puede haber condiciones mixtas y, el resto del año, asfalto. Las reuniones automovilísticas en pleno invierno son una realidad en Europa desde los años 50, especialmente en Austria, Alemania y Suiza, donde suelen aprovechar las superficies de los lagos helados. Este año el evento The I.C.E, que se suele celebrar en Saint Moritz tuvo que suspenderse, no por falta de hielo en el lago sino por la gran cantidad de nieve caída en los días previos. Allí es norma que todos los coches dispongan de neumáticos de invierno, y de clavos si es sobre hielo. Pero en Andorra es frecuente que los propietarios guarden sus clásicos y deportivos durante el invierno, para protegerlos del frío y de la sal de las carreteras. Así que muchos optimistas acudieron a la pista nevada con sus deportivos con neumáticos semi-slicks, que ante la falta de tracción tuvieron que recurrir a la ayuda de la organización para hacer rodar sus coches. En este sentido fue fundamental el apoyo de Isse, fabricante español de cadenas textiles, que distribuyó diferentes tallas para los aficionados que las necesitaron. Fáciles de colocar y muy eficaces, la siguiente pregunta fue: ¿dónde era mejor colocarlas en los deportivos con tracción total como el Ferrari SF90 o el Lamborghini Aventador? Mejor



Emilio Olivares, presidente de AutoBello, junto al Ferrari Purosangue.



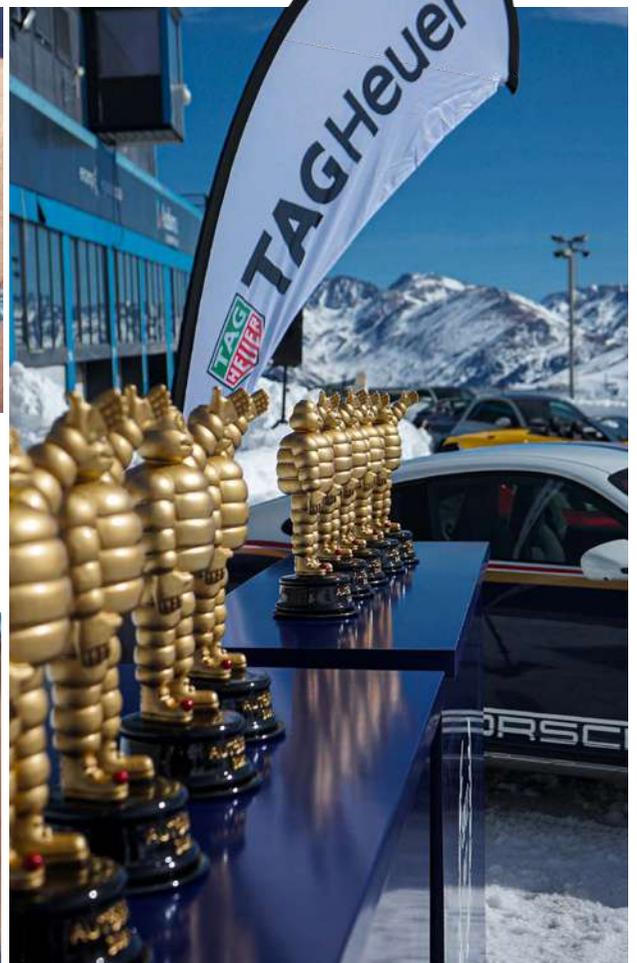
Land Rover preparado por Costa Motor.



Premio al mejor reloj Vintage AutoBello Andorra: Audemars Piguet Royal Oak ref. 5402. El diseño que revolucionó toda la relojería contemporánea, aquí lo vemos en su referencia original de los años 70, concretamente de las C Series, es decir, uno de los primeros Royal Oak de la historia de la firma.



Gran Premio al mejor reloj AutoBello Andorra: Akrivia AK-06. Una de las marcas independientes más importantes y respetadas en los últimos años, fundada por Rexhep Rexhepi. Aquí vemos, además, una impresionante Pièce Unique, un reloj único en todo el mundo! Recientemente se subastó uno parecido por más de 600.000 €.



delante, para asegurar también la dirección. Desde que a las 10 de la mañana comenzó el evento pudimos saludar a varios propietarios que acuden cada año a AutoBello Barcelona, aunque en esta ocasión muchos eligieron SUV's de Porsche. Automóviles sensacionales sin duda, pero menos vistosos para exponer en AutoBello. No fue el caso de Jan Egui Costa, alma máter del especialista barcelonés Julià 911, que viajó con un 964 Carrera 4 al que no le faltaba la baca con los skis. Los Porsche siempre son grandes protagonistas en AutoBello y este año destacó el 991 R, uno de los 991 fabricados. El más novedoso fue el 911 Dakar, el primer nueveonce concebido para rodar fuera del asfalto. Disfrutamos de dos unidades (producción limitada a 2.500 coches), uno en color Shade Green y otro con la decoración Roughroads (estilo Rothmans), que disfrutaron a fondo del circuito. El coche más antiguo que acudió fue un precioso Porsche 356 SC, y además el poder de convocatoria de los responsables de TED Automobil Andorra, especialista local en coches de alta gama, hizo posible que viéramos máquinas tan espectaculares como un nuevo 911 GT3 RS, un 718 Boxster Spyder RS Weissach o un 911 Carrera 3.2 Cabriolet Turblook. Yann Le Potier, gerente de la empresa, sorprendió a los asistentes con un precioso tractor Porsche diésel.

ASISTENTES ILUSTRES

Como siempre hubo mucho nivel de coches y también de asistentes, contando con la presencia de pilotos andorranos como el veterano Joan Vinyes o la joven promesa que compite en el F4 francesa, Frank Porté. El primero acudió con un Seat Ibiza Kit Car con palmarés en el mundial de rallies, y el segundo no dudó en rodar con su monoplaza sobre la nieve. Entre los ferraristas destacó José Coma, coleccionista y presidente simultáneamente los clubs Ferrari y Porsche de Andorra. En representación de Quadis (Cars Gallery) asistió Ariadna Bergé, business development manager en las marcas premium del grupo. Los elegantes Aston Martin DBX y el nuevo Maserati GranCabrio que expusieron fueron muy admirados por los asistentes. Jaume Gaytán Sansa, diplomático de Andorra y porchista, tampoco faltó a la cita. Otro grupo destacado fue el de los youtubers, gremio muy aficionado a los coches de alta gama. Entre ellos pudimos saludar a KikeGTR, Ricky Lambo y al streamer Nexxuz.

En AutoBello no pueden faltar coches absolutamente excepcionales, de esos que quizá nunca vuelvas a ver en vivo. Si en la edición 2023 las grandes estrellas fueron el Ferrari Enzo color "Rubino Rosso", el Lamborghini Huracán Sterrato y el Rimac Nevera, modelo cumbre en la oferta mundial de deportivos eléctricos con 1.900 CV, en la edición 2024 el protagonismo fue para un deportivo aún más exclusivo: el Bentley Bacalar. Presentado en 2022, solo se han fabricado doce unidades para todo el mundo, lo que le convierte en una verdadera rareza. Diseñado según los principios de lo que debe ser una "barchetta", no dispone de techo de ningún tipo y por supuesto cada unidad es diferente, con un nivel de personalización nunca vis-



Frank Porté al volante del monoplaza con el que compite en la F4 francesa.



Audi R8 Spyder.



Cobra Daytona.



Ferrari Testarossa con fundas de invierno cortesía de ISSE.



Maserati GranCabrio.



Jaguar E-Type.



Lotus Esprit.



Aston DBX 707.





Porsche 992 GT3 RS.



Porsche 911 infantil con motor de explosión. A su lado un Jeep Willys.



Porsche 993 Carrera 4.



Porsche 718 Spyder RS (rojo).



Porsche 356 SC.



Porsche 993 Targa.



Porsche 964 Carrera 4.



Una de las 991 unidades fabricadas del 991 R.



Porsche 911 S.



Como siempre en AutoBello, hubo mucha presencia de modelos Porsche, tanto clásicos como actuales.



Seat Ibiza Kit Car.



Ferrari F12.



Ferrari 488 Spider y BMW M5.



Ferrari SF90 con matrícula a juego...



Mercedes Clase G.



Bentley Continental GTC.



Lamborghini Huracán.



Ferrari 488 con neumáticos slick...

Alhambra y Grefusa una combinación perfecta.



Oris también mostró sus últimas novedades.



to en la marca británica. El coche que participó en AutoBello es de color Moss Green, un tono desarrollado por el departamento de personalización Mulliner, y destaca también la tapicería que combina exquisitamente cuero y tweed Chentleham. Respecto a la mecánica, emplea la plataforma del Continental GT Speed, con un W12 de 650 CV. El especialista PKW Drive Club expuso coches tan espectaculares sobre la nieve como el Cobra Daytona o dos preciosos Ferrari negros, el Testarossa y el F12. También enamoró a los asistentes el Lotus Esprit, puro estilo 007, que trajo Alex de Reguero, gentleman driver y expresidente del Club Porsche España. La elegancia británica en su forma más pura corrió a cargo del exclusivo Morgan Aero 8 llegado desde Zaragoza y del Jaguar E-Type que condujeron los responsables de Oris, que no dudaron en rodar por la pista nevada. Este fue un atractivo adicional del evento, ya que en una zona del circuito anexa al área de exposición los asistentes que quisieron pudieron pilotar sus coches sobre la nieve y derrapar a placer. Eso sí, siempre con la camaradería, el respeto y la buena educación como norma esencial para los asistentes.

NIEVE PRIMAVERA

En este ambiente festivo en el que la superficie blanca se fue transformando rápidamente en la llamada nieve primavera, destacaron los espectaculares SUV y todoterrenos, listos para llegar a cualquier sitio sin limitaciones. El rey por supuesto fue el nuevo Ferrari Purosangue con su motor V12 y su carrocería en color rojo satinado, aunque como dicen los responsables de la marca, “no es un SUV sino un Gran Turismo alto y con cinco puertas”. También abundaron los Mercedes Clase G, algunos de ellos convocados por Grupo Pyrénées, el gran conglomerado empresarial con diferentes divisiones de negocio que distribuye en el principado marcas como BMW y Mercedes-Benz. Asimismo brillaron los espectaculares Land Rover Defender restaurados y preparados por Costa Motor, con sede en Barcelona. En cuanto a las firmas de relojes con espíritu deportivo los asistentes pudieron conocer las gamas de TAG Heuer y Oris, apoyados por sus partners locales Quars y Maison Roca, respectivamente. Los responsables del Bentley Bacalar, Porsche 911 Dakar, Cobra Daytona, Ibiza Kit Car, y TAG Heuer recibieron el nuevo Trofeo AutoBello de este año, unos osos diseñados por el artista dEmo, con cascos de pilotos míticos como Jackie Stewart, Ayrton Senna o James Hunt. Otros participantes recibieron el Trofeo Michelin, un Bibendum reinterpretado también por dEmo. Y cuando el sol brillaba en lo más alto pudimos disfrutar de la excelente paella que se elaboró allí mismo. La diversión se alargó hasta las cinco de la tarde con algunos irreductibles que, copa de Lush Blush en mano, no querían marcharse.

car

La cena de gala tuvo lugar en el Casino UNNIC.



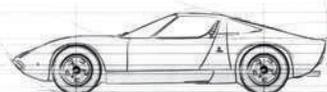
La segunda edición de AutoBello en el Principado ha contado con coches e invitados de lo más selectos...



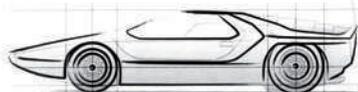


Adiós al genio

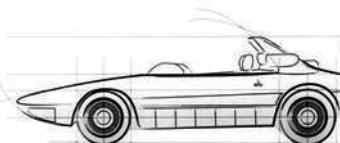
El pasado 13 de marzo falleció el gran **Marcello Gandini**, diseñador de algunos de los automóviles más alucinantes de la historia. Su obra y su inmenso talento sigue vivo en los deportivos actuales. **Por: G. L. & TEAM CAR**



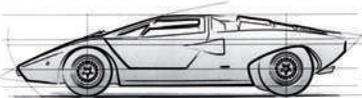
Lamborghini Miura



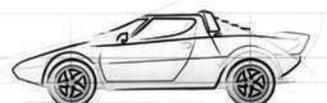
Alfa Romeo Carabo



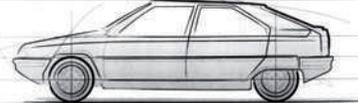
Autobianchi Runabout



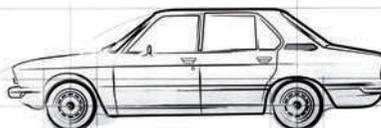
Lamborghini Countach



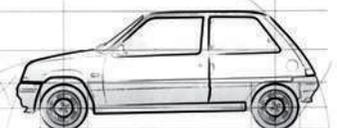
Lancia Stratos



Citroën BX



BMW Serie 5 1ª Generación



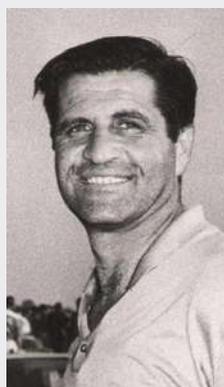
Renault 5 "Supercinco"

LA ÚLTIMA vez que vimos a Gandini (1938-2024) fue en Villa d'Este en 2019, y recientemente colaboró con Lamborghini en la celebración de los 50 años del prototipo del Countach, obra suya. El maestro recordaba como el Countach nació en un periodo en el que había mucho entusiasmo respecto a la carrera espacial. Y en efecto el Countach siempre ha parecido una máquina llegada de otro planeta. El biplaza italiano es el coche del que se sentía más orgulloso, aunque su obra fue mucho más allá. Curiosamente Gandini no realizó estudios específicos sobre automóviles o diseño. A pesar de que nació en una familia artística (su padre era director de orquesta) esto no le ayudó a hincar los codos. Estudió hasta los 18 años pero no fue a la universidad, y comenzó a ganar experiencia como diseñador modificando los coches de amigos que competían en carreras. Cuenta que una vez cortaron la parte trasera de un Abarth 750 Zagato y cubrieron lo descubierto con una rejilla para ver si era más ligero. Experimentos como este le sirvieron para que le ofrecieran trabajos, incluyendo el diseño de un cupé para la empresa carrocería Touring. Comenzaban los años 60, y a través de contactos fue invitado a enseñar sus bocetos a Nuccio Bertone. “Eran trabajos de principiante, ideas locas, pero diferentes”. Es indudable que causó buena impresión, y el 1 de noviembre de 1965, con 27 años, entró a trabajar en la famosa empresa carrocería. Durante los años que Gandini trabajó con Nuccio Bertone (1914-1997) crearon deportivos y prototipos mundialmente admirados. No obstante, a Gandini siempre le gustó ir a su aire, y en su momento rechazó el cargo de director de Stile Bertone para trabajar por su cuenta. Hace algunos años tuvimos el placer de visitarle en el pequeño pueblo al pie de Los Alpes donde vivía, en una casa de campo. Su sentido de la sencillez también se reflejaba en su estudio, que ocupa un patio parcialmente cubierto de la villa del siglo XVII reconstruida. Tenía cuatro pastores alemanes y sobre la mesa de trabajo había varios lápices y gomas de borrar

junto a partes de automóviles. Lo más curioso es que no había ningún ordenador, algo inimaginable para un diseñador joven. Su currículum es impresionante, ya que también diseñó otros Lamborghini, como el Miura, el Espada, el Jarama, el Urraco o el Diablo. Quisimos saber cuáles fueron sus fuentes de inspiración. Sus sencillas respuestas serían una pesadilla para un director de comunicación. Las famosas pestañas oscuras que rodean los faros de Miura fueron solo un método para enmascarar la realidad: “las luces eran del Fiat 850 Spider y no quería que fueran reconocibles”. También fue el hombre que creó el Lancia Stratos de rallyes de 1971, con ese parabrisas estilo visera de casco. “Nosotros simplemente quisimos hacer un coche que atrajera a la gente, independientemente de que ganara carreras”. También es suyo el increíble Lancia Stratos Zero que mide solo 84 cm de alto. El italiano no solo diseñó coches de póster, también otros muchos más populares como el Citroën BX, el Renault 5 “Supercinco” o el BMW Serie 5 de primera generación. ¿Qué piensa del diseño de los coches actuales? Le preguntamos: “hoy es más difícil impactar a la gente. No hay una diferenciación entre un coche de ensueño que pocos pueden comprar, y un feo y pequeño pero práctico utilitario. Un Opel Corsa o un Ford Fiesta están diseñados como prototipos, con detalles innecesarios”.

Reflexionaba también sobre que “la Countach” sirvió además para difundir “una nueva educación” en cuanto a diseño, abriendo el camino a nuevas ideas. El legado de Gandini permanece como la referencia fundamental en cada Lamborghini, como reconoce Mitja Borkert, jefe de diseño de la marca, quien ha tenido durante años una maqueta a tamaño real del Countach: “cuando lo miro me pone la piel de gallina, es un recordatorio para diseñar cada Lambo de una manera futurista”. Gandini también nos dijo: “el automóvil siempre ha sido un sueño, y ha perpetuado ese carácter gracias al hecho de que es, al mismo tiempo, una alfombra voladora y una casa, algo que no es posible para ningún otro objeto”. Amén.

¡HASTA SIEMPRE Y GRACIAS!



GIOTTO BIZZARRINI (1926-2023)

Tras estudiar Ingeniería en Pisa comenzó a trabajar en Alfa Romeo. Después pasó a Ferrari, donde se le reconoce sobre todo por su trabajo con el 250 GTO. En 1961 fue despedido junto a otros brillantes técnicos por diferencias con la esposa del Commendatore, y fundó ATS junto a Chiti y Tavoni. Después pasó a Lamborghini, donde desarrolló el motor 3.5 V12 que estrenó el 350 GT, la inmortal mecánica que iría evolucionando durante décadas. Más adelante colaboró con ISO en el deportivo Grifo, y finalmente fundó su propia marca, donde creó el fantástico Bizzarrini 5300 GT con motor V8 Chevrolet.



HERBERT LINGE (1928-2024)

Recibió su primer documento de identificación Porsche en abril de 1943, con 14 años. Seis años más tarde fue el primer mecánico empleado por Porsche, después de su traslado de Gmünd a Stuttgart. También fue piloto (ganador en su clase en la Mille Miglia y la Targa Florio, 11 participaciones en Le Mans, incluyendo ser el doble de McQueen en la película “Le Mans”) y director de operaciones del centro de desarrollo en Weissach, y participó en el establecimiento de una red de posventa en Estados Unidos. Era una de las pocas personas que quedaban vivas que había conocido personalmente a Ferdinand Porsche.



El director de diseño de Ferrari, Flavio Manzoni, junto a Gandini.



Nuestro director le pudo entregar el volante de AutoBello en Villa d'Este 2019.

CARMEN.

Todo el estilo de nuestra revista tiene nombre de mujer...

Tudor Black Bay Chrono Pink

El color rosa conquista la marca gracias a su nueva relación con el Inter de Miami y gracias a este nuevo e inesperado cronógrafo.

POR: PEDRO PASTOR

UN DÍA DESPUÉS DE ANUNCIAR la nueva colaboración entre Tudor y el equipo de fútbol Inter Miami, el de los legendarios Leo Messi y David Beckham (abajo), la firma de relojería sorprendió al mundo presentando esta versión rosa de su exitoso Black Bay cronógrafo. Un modelo cuya novedad y evidente protagonista es la esfera de color rosa pálido, un guiño bastante obvio al equipo de Miami, inspirado en los colores de la camiseta que visten sus jugadores. Si bien Tudor no es Rolex y tampoco lo es desde el punto de vista de ser conservadores, estamos viendo un cambio de paradigma en las marcas más tradicionales, cada una adaptada a su experiencia, con nuevos relojes más atrevidos, más diferentes, más llamativos como lo es este nuevo Black Bay en color rosa. La propia marca nos dice que entienden que no sea una pieza para todos los gustos, pues el color rosa puede que no sea el mejor para utilizar en el día a día... aunque puede que sí. Pero también Tudor comenta que precisamente este es el punto fuerte de la nueva versión, que no está pensado para todos, pues muy pocas unidades serán fabricadas en esta configuración especial. Originalmente, esta esfera rosa fue diseñada de forma expresa para el artista taiwanés Jay Chou, pero ahora coincidiendo con el nuevo fichaje por el Inter Miami CF, el color rosa conquista de forma definitiva la colección Black Bay Chrono. No sabemos cuántas unidades se producirán, ni si será ofrecida como edición limitada, lo que sí podemos atisbar es que la demanda, en relación a la baja producción, será tremenda... Al igual que las anteriores versiones del Black Bay Chrono, se ofrece con subesferas negras a juego con su bisel de aluminio con taquímetro. Mantiene también la misma caja que conocemos con sus 41 mm y esos preciosos pulsadores al estilo ref. 6263. Lo que sí cambia, y es un gran cambio muy a favor, es su brazalete. Ahora se presenta con cinco eslabones con diseño "Jubilée" combinando los pulidos con los satinados. 



Mantiene el precio de las otras versiones de la colección: 5.670 euros





PATEK PHILIPPE

REF. 5089G-129

Una nueva creación dentro de las Rare Handcrafts 2024 de la firma, sus piezas de artesanía, en este caso representando una escena surfera en micro-marquetería de madera. Titulado "Una mañana en la playa" este Patek Philippe es probablemente una de las referencias más inesperadas de la gran marca suiza.

Como siempre, con un nivel de detalles y trabajo manual alucinantes, al incorporar cientos de minúsculas piezas de madera.

Edición limitada. **c.p.v.**



ANGELUS

INSTRUMENT DE VITESSE

Un precioso cronógrafo monopulsador, situado la corona, con clara esencia del motor gracias a esa esfera que parece sacada del salpicadero de un GT antiguo. Incorpora un calibre manual in-house digno de admiración. **17.500 euros**



BVLGARI

OCTO FINISSIMO SKETCH

Un concepto que ya antes había explorado la marca romana y su diseñador Fabrizio Buonamassa, las esferas con diseño de boceto. Ahora lo vemos en su esplendor reflejando su calibre micro-rotor, en oro rosa o acero. **51.500 euros**



CERTINA

DS ACTION GMT POWERMATIC 80

Un doble huso horario perfecto para el día a día, con diseño atemporal y un toque de deportividad. Disponible con esferas negra o azul y con biseles verde y negro, marrón y negro o azul y rojo, todos ellos en acero. **1.195 euros**



BLANCPAIN

FIFTY FATHOMS

Nuevas cajas de 42 mm para los famosos relojes de buceo de la marca más antigua del mundo. Tras presentar este tamaño en el 70 aniversario de la colección, ahora se ofrece con versiones en oro rojo o titanio. **37.500 euros**



GIRARD-PERREGAUX

LAUREATO CHRONO T149

Celebrando los 49 años de este modelo tan importante para la firma, su línea más deportiva, ahora se presenta construido enteramente en titanio. Concretamente, en su versión cronógrafo y con esfera gris pizarra. **20.500 euros**



LONGINES

HYDROCONQUEST GMT

Tres nuevas versiones en 43 mm complementan los modelos del año anterior dentro de la línea más acuática de toda la icónica firma. Disponibles en color negro, azul o verde, todos ellos con función GMT y bisel giratorio. **3.300 euros**



BIVER

CARILLON T. MINUTE REPEATER

La Gran Complicación del gurú relojero J.C. Biver y su hijo Pierre se refresca, con dos nuevas versiones limitadas a 5 piezas cada una. Ahora con esfera madreperla y caja de titanio o con obsidiana negra y oro rosa. **575.000 euros**



ARNOLD & SON
LONGITUDE TITANIUM

Novedad Watches & Wonders 2024. El primer reloj deportivo de la marca, con brazalete integrado y construido enteramente en titanio. Incorpora reserva de marcha y se ha inspirado en los cronómetros marinos de la marca. **23.000 euros**



A. LANGE & SÖHNE
DATO. PERPET. LUMEN HONEYGOLD

Novedad Watches & Wonders 2024. La versión más compleja del icónico Datograph, incorporando no solo fecha y cronógrafo sino también Calendario Perpetuo y Tourbillon, ahora en la edición Lumen: luminiscente por completo. **c.p.v**



LEDERER
CENTRAL IMPULSE CHRONOMETER

Una obra maestra de la relojería creada por Bernhard Lederer. Incorpora un calibre con doble eje de transmisión alternando cada 10 segundos la fuente de energía. Originalmente se ofrecía en 44 mm, ahora también en 39. **170.000 euros**



VANGUARD
ORB TOURBILLON

Rompedor por ofrecer en un solo reloj los dos tipos de cuerda mecánica: puedes seleccionar entre manual o automática en cada momento. El rotor se muestra periféricamente en la esfera, rodeando su Flying Toubillon. **200.000 euros**



PANERAI
LUNA ROSSA TOURBILLON

Novedad Watches & Wonders 2024. La marca reafirma su relación con el equipo de vela Luna Rossa Prada Pirelli presentando toda una colección de modelos Submersible. Aquí vemos la versión más compleja en 45 mm con Tourbillon. **c.p.v.**



ROGER DUBUIS
EXCALIBUR MONOTOURBILLON

Novedad Watches & Wonders 2024. Ligereza sin igual con diseño integrado, gracias a su construcción en titanio y su completa esqueletización. Incorpora un calibre de cuerda manual con Tourbillon situado a las 7. **c.p.v.**



VACHERON CONSTANTIN
THE METROPOLITAN MUSEUM OF ART

La histórica marca relojera se une a The MET, ofreciendo la posibilidad de personalización de tu pieza única Les Cabinotiers con esferas esmaltadas de obras de la colección del museo de artistas como Van Gogh o Monet. **c.p.v.**

ROLEX
DAY-DATE OSCARS

La marca de la corona sorprendió a todos presentando en secreto un Day-Date para la Filarmónica de Viena hace unos meses, y ahora nos vuelve a pillar desprevenidos con una edición en exclusiva para los legendarios Premios Oscars de cine. Un Day-Date 40 de oro Everose, con una nueva esfera grisácea satinada e índices romanos de oro. Otra incorporación a las ediciones especiales, esta vez como sponsor oficial de los Academy Awards nº 96. **43.200 euros.**



Van Cleef & Arpels Lady Arpels

Radiantes y sobresalientes de belleza, artesanía y trabajos manuales, la mejor representación de la esencia de la firma parisina en sus novedades del salón de Ginebra Watches & Wonders.



LADY ARPELS BRISE D'ÉTÉ
Caja de oro blanco de 38 mm con diamantes. Esfera de nácar, granates tsavorita y espesartita, nácar, pintura en miniatura, esmaltado plique-à-jour, esmaltado champlevé y vallonné. Movimiento mecánico de cuerda automática con módulo automatista de animación a demanda. c.p.v.



LADY ARPELS JOUR ENCHANTÉ
Caja de oro blanco de 41 mm con diamantes. Esfera de oro blanco, oro amarillo, zafiros de colores, granates espesartitas, diamantes, turquesa, esmaltado plique-à-jour, esmaltado façonné, engaste en esmalte y en garras. Edición Limitada y numerada. c.p.v

Y A TENEMOS las novedades más recientes de una de las marcas más respetadas del mundo, con una grandísima historia fundada en 1906 por Alfred Van Cleef y su esposa Estelle Arpels. Una colección completa titulada “El tiempo bajo el encanto de los Métiers d’Art”. Una serie de piezas protagonizadas por las técnicas artesanales que verdaderamente parecen encantadas, sacadas de un cuento de hadas... y, de hecho, veremos que literalmente así es. Entre las nuevas piezas con complicaciones poéticas vemos una de las maestrías de Van Cleef, las funciones autómatas con movimientos mecánicos que le dan vida a la esfera del reloj. En esta edición de Watches & Wonders 2024, nos presentan el Lady Arpels Brise d’Été, que celebra la frescura de una mañana de verano. Al accionar el pulsador, las flores y sus tallos comienzan a bailar sobre la esfera, al igual que las mariposas, las cuales empiezan

a revolotear. Estas dos mariposas, decoradas mediante el esmaltado plique-à-jour, también son las encargadas de indicar la hora.

Otra de las principales novedades se centra en las “esferas extraordinarias”, una colección de dos piezas Lady Arpels Enchanté, que hacen honor a la espectacularidad de los engastes y las técnicas de esmaltados todo reunido en dos esferas distintas. Se ofrecen en dos versiones: Jour y Nuit. La primera muestra un hada que recoge flores bajo los primeros rayos de sol. En la segunda, el hada se muestra descansando en el interior de una cueva de deslumbrantes cristales.

Una vez más, año tras año, Van Cleef & Arpels genera asombro con cada una de sus nuevas piezas, no solo por la belleza que transmiten, también por la excelencia mecánica y relojera. Pero, sin duda, son los Métiers d’Art y los maestros artesanos que las crean quienes sacan músculo en este Watches & Wonders Ginebra 2024.



Esfera de marquetería hecha de piezas de turquesa de diferentes estilos y tonos.

Mándanos tu coche a revistacar@revistacar.es Calle Gobelás, 25. 28023 Madrid

NISSAN 370Z

Desde bien pequeño soñaba con tener una moto y poder disfrutarla por carretera, hasta que descubrí el mundo de los circuitos, con apenas 15 años, gracias a que mi padre empezó a correr en ellos. Después de haber podido rodar en circuito con motos tanto R's como Supermotard's desde bien joven, pensaba que todo acabaría ahí, hasta que tuve mi primer coche. Un Audi A4 B5 que me dejó una sensación de querer saber más del mundo de los coches. Después de haber probado y tenido otros automóviles por el camino, decidí cumplir un sueño para mí y para muchos. Tener un 370Z proyecto desde cero, estando de estricta serie para plasmar mi pasión y gusto por el mundo del motor en una sola pieza única al detalle. Empezó siendo un coche y a día de hoy es un amigo, compañero y psicólogo en ocasiones. Siempre dispuesto a



sacarme una sonrisa aunque en ocasiones sea a cambio de pequeños dolores de cabeza. Me levantó en una etapa difícil de mi vida y firmaría en barbecho si tuviera que volver a pasar por lo mismo con tal de tenerlo. Lo que para muchos es un despilfarro de dinero que no recuperarás,

para otros es nuestra pasión y forma de vida. Brindo por seguir sumando momentos junto a él y a todas las personas que he conocido y conoceré gracias a nuestra pasión por el motorsport.

ALEXANDER RODRIGO



LEXUS GS300

Para mí como para muchos el mundo del motor es un sentimiento que nos une, algo subjetivo y un tanto intangible, en el que muchas veces tenemos que explicar porqué hacemos ciertas cosas o nos quitamos de otras para conseguir algo con lo que soñábamos desde niños. Pues en esta ocasión no va a ser diferente, ya que este coche se fabricó en el mismo año en el que nací, y comprar un coche con tu misma edad pudiendo adquirir uno nuevo es algo que no todos entienden. Pero el poder escuchar cada día ese ziz atmosférico, ver esas líneas japonesas tan cuidadas, ese interior lleno de detalles y esa sensación de comodidad, es algo que para mí no tiene precio.

PEDRO MARTÍNEZ

OPEL CORSA

Buenas, soy Christian, tengo 27 años y os presento mi pequeño y humilde Opel Corsa C 1.2. Mi pasión por los vehículos a motor viene desde bien pequeño ya que desde muy corta edad siempre he estado rodeado de coches, motos, etc... y siempre me han llamado mucho la atención desde coleccionar coches en miniatura hasta disfrutar de mis coches en circuito. El coche lo compraron mis padres en el año 2005 y siempre ha pertenecido a la familia, haciéndole uso como tal hasta el 2015, año que me se saqué el carnet y fue el primer coche que llevé. Con el paso de los años ha sido un coche que ha sufrido varios cambios de planes como proyecto, hasta que finalmente será un coche con estilo stance. La verdad que, para la edad y los kilómetros que tiene, no ha dado problemas serios y ha sido con el que voy tachando sueños de la lista. El próximo será ir con él hasta Nürburgring y rodar en el mítico circuito alemán. Con el gran valor sentimental que tiene para mí, es un vehículo que siempre estará en mi garaje.

CHRISTIAN MORALES



ATENCIÓN AL LECTOR
Tel. +34 915 946 930

EDITA

Team CAR Spain Publicaciones, S. L.

REDACCIÓN Y COLABORADORES

Director

Emilio Olivares i Camps

Asesor Editorial

José Herraiz

Directora Adjunta

Macarena López de la Vara

Subdirectores

Guillermo Lahoz y Daniel Íñigo

Redactor jefe

Daniel Blasco (Cataluña)

Manuel Lerma (ingeniero), Jorge Gómez, Sandra Zorrilla, Alberto Solís, J. Marsá, Javier Serrano, Guillermo Bernabé. Lia Izquierdo. Félix Daroca, Rafael de Castro y Pedro Pastor (relojes).
Diseñadores: Íñigo Onieva y Emilio Cenzano.

www.revistacar.es

Coordinación y Operaciones Especiales

Paloma Álvarez

Dirección de Arte y Maquetación

Pablo Barca Soler

Fotografía

Óscar Polanco,
Olivares Bross y Javier Lorite.

PUBLICIDAD Y MARKETING

Pedro Pastor
Tel. 634 909 555

Barcelona Mass Media Special Group

IMPRENTA

Grupo Monterreina

DISTRIBUCIÓN

Boyacá

DEPARTAMENTO PERSONAL Y JURÍDICO

Ejaso Estudio Jurídico

CAR INTERNACIONAL

CAR UK, China, India y Grecia.

Responsable de contenidos internacionales:
Donna Freeman

CAR ES UNA MARCA REGISTRADA POR EMAP AUTOMOTIVE. LA EDICIÓN ESPAÑOLA ESTÁ PUBLICADA BAJO LICENCIA DE TEAM CAR SPAIN PUBLICACIONES SL. TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS.

team
spain car
publicaciones sl

Gobelás, 25. 28023
La Florida - Madrid



Difusión controlada por OJD
Depósito Legal M-7320-2007
ISSN 1887-5491

En virtud de lo dispuesto en los artículos 8 y 32.1, párrafo segundo, de la Ley de Propiedad Intelectual, quedan expresamente prohibidas la reproducción, la distribución y la comunicación pública, incluida su modalidad de puesta a disposición, de la totalidad o parte de los contenidos de esta publicación, con fines comerciales, en cualquier soporte y por cualquier medio técnico, sin la autorización de la empresa editora de la publicación, Team CAR Spain Publicaciones SL.



can-am[®]

® TM y el logotipo de BRP son marcas comerciales de
Bombardier Recreational Products Inc. o de sus filiales

Top 10.

Parabrisas

Cuando el Tesla Cybertruck reclama el título de parabrisas más grande del mundo, recordamos otros míticos. G. L.



1

RENAULT TYPE B (1900)

El segundo automóvil concebido por Louis Renault fue fruto de la colaboración con el carrocerero Labourdette y se considera el primer coche con carrocería cerrada. Llevaba un motor De Dion-Bouton de 450 cc y 2,7 CV. No se conserva ninguno, pero sí hay fotos del coche por París. El que se expone en la Colección Renault es una reproducción.



2

FORD T SPEEDSTER (1914)

Oficialmente no hubo un T Speedster –combinación de speed (velocidad) y roadster–, pero en EE UU muchos T fueron modificados en formato “hot rod”, coches de carreras más asequibles que los Stutz o Mercer. Se vendían kits mecánicos y de carrocería, incluyendo el parabrisas “monóculo”. Algunos apenas llevaban asientos, el tanque y la rueda de repuesto.



3

LANCIA STRATOS ZERO (1970)

Usar el parabrisas como puerta ya lo vimos en el Isetta, pero este mola más. Fue diseñado por el genial Gandini (D.E.P.) cuando trabajaba en Bertone, y cuentan que el propio Nuccio Bertone lo condujo hasta la sede de Lancia y pasó por debajo de la barrera de entrada (solo 84 cm de alto). El piloto iba tan tumbado que conducía con dificultad, pero eso era lo de menos. En 2011, tras la quiebra de Bertone, el Stratos Zero se subastó por 761.000 euros.



4

FORD A (1928)

Henry Ford tuvo la visión de hacer un coche asequible para la clase media, y esa idea siguió viva en el sucesor del T, el A (en la imagen). Fue el primer fabricante en utilizar masivamente los parabrisas laminados (no se rompen como los cristales de las ventanas), lo que supuso una enorme aportación a la seguridad.



5

PORSCHE 356 “N°1” (1948)

En el Porsche Museum se puede admirar el primer modelo de la marca, un biplaza que hizo realidad las ideas de Ferry Porsche. Llevaba un motor VW potenciado hasta los 35 CV y pesaba 585 kilos. El parabrisas era partido, como lo fue también en los primeros 356 de serie, llamados “Pre-A”. A partir de los model year 1952 lo llevaron de una sola pieza.



6

GEN. MOTORS LE SABRE (1951)

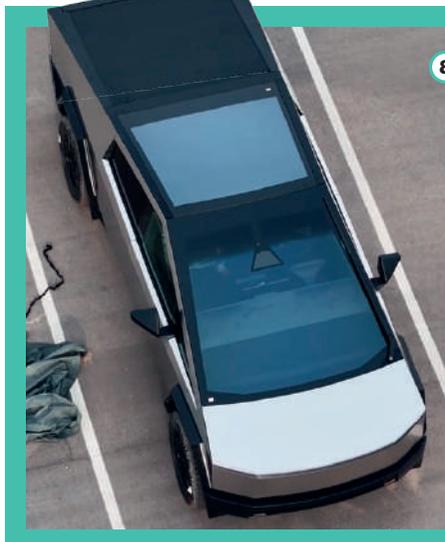
El diseñador Harley Earl concibió este prototipo como su coche personal y la influencia aeronáutica es evidente. De hecho su nombre viene del caza F-86 Sabre. Además fue el primer automóvil con parabrisas panorámico, un elemento que se puso rápidamente de moda (llegó a la serie en 1953) y que durante años fue omnipresente en los coches americanos.



7

VW TYPE 2 DELUXE (1963)

La Type 2 fue el segundo VW tras el Type 1 (Käfer o escarabajo). La primera generación (1950-1967) se conoce como T1, y llevaban el parabrisas partido. Con diferentes niveles de equipamiento, la más buscada es la Samba o Deluxe con “23 windows”. Las Safari Windows (parabrisas practicable) eran opcionales. Para hippies devenidos en ricos informáticos.



8

TESLA CYBERTRUCK (2023)

Lo que ha hecho Elon Musk es de ciencia ficción, consiguiendo que un eléctrico de EE UU sea el coche más vendido de Europa. Su visión disruptiva también ha hecho posible este pick up, del que se puede decir cualquier cosa menos que es aburrido. El parabrisas fabricado por AGP mide 1,80 de largo y 1,75 de ancho, con una superficie que roza los 3 m². La tendencia actual del mercado es que los parabrisas y los techos solares sean cada vez más grandes.



9

L. COUNTACH LP500 (1973)

Es complicado ver un parabrisas desmontado y descubrir a que coche pertenece. Pero si hay algunos cuyas peculiares formas nos dan pistas sobre su origen, elegiríamos el del Lancia Stratos o el del Lamborghini Countach.

Obra también de Gandini, como el Stratos y Stratos Zero, el prototipo es de 1973 y sigue siendo fuente de inspiración para los Lambo actuales.



10

MERCEDES-AMG GT3 (2019)

Los parabrisas de policarbonato para competición son más ligeros que los de cristal pero que se rayan más fácilmente. Además pueden llevar unas capas de plástico transparente –como también se hace en los cascos de la F1– que se van retirando cuando están sucios. En la imagen Daniel Juncadella, ganador (Categoría GTD Pro) en las 24 Horas de Daytona 2023.

PORSCHE



KEEP YOUR ESSENCE.

Nuevo Macan eléctrico.

Descubra el equilibrio perfecto entre exclusividad y aptitud para el uso diario con el nuevo Macan Electric, una obra maestra de diseño, personalización y seguridad que redefine la experiencia de conducir de hoy en día, fusionando la sofisticación con la innovación en cada curva, en cada detalle, asegurando que su Porsche sea una extensión auténtica de su estilo de vida. Diseñado especialmente para usted que busca su propia esencia en cada trayecto.

Centro Porsche Barcelona

C/ de París, 123
08036 - Barcelona
Tel: 930 181 300

C/ Botánica, 89
08908 - L'Hospitalet de Llobregat
(Barcelona)
Tel: 902 200 911

Avinguda de Cerdanyola, 89
Sant Cugat del Vallès
08173 Barcelona
Tel: 930 002 783
www.porsche-barcelona.es

Modelos Macan Electric: Consumo eléctrico combinado (WLTP): 17,9 - 21,1 kWh/100 km. Emisiones de CO₂ combinado (WLTP): 0 - 0 g/km.
Autonomía eléctrica combinada (WLTP): 516 - 613 km.

Nuevo Tiguan



Desde

225€ /mes*
My Way

36 cuotas | 12.172,23€ de entrada
Cuota final en el mes 36 de 28.924,72€

Ahora disponible con motor híbrido enchufable (eHybrid) y motor híbrido ligero (eTSL)



*Oferta calculada para un Volkswagen Nuevo Tiguan "Más" 1.5 eTSL 96kw (130 CV) DSG 7 vel. PVP recomendado en Península y Baleares 40.600,63€ (IVA incluido). Oferta válida para clientes particulares. Crédito mínimo de 16.000€. Permanencia mínima de 36 meses a través de Volkswagen Financial Services (según condiciones contractuales). Ejemplo TIN: 7,95%. Entrada: 12.172,23€. Importe total del crédito: 29.990,57€. Comisión de apertura financiada: 3,5% (1.014,17€). Precio financiado: 40.600,63€. TAE: 9,67%. La oferta incluye paquete de Mantenimiento durante 4 años (o 60.000kms, lo que antes suceda) por 399€ y primer año de seguro todo riesgo con franquicia de 300€ por importe de 149€ opcionales y financiados que no están incluidos como gasto en el cálculo de la TAE. Importe de los intereses: 7.034,15€. 36 cuotas de 225€ y si lo deseas, al cabo de 3 años podrás cambiarlo por otro modelo, devolverlo o quedártelo pagando la cuota final de 28.924,72€ (calculada con 10.000km anuales). Coste total del crédito: 8.048,32€. Importe total adeudado: 37.024,72€. Precio total a plazos: 49.196,95€. Sistema de amortización francés. Oferta válida hasta el 30/04/2024. Volkswagen Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Modelo visualizado: Nuevo Tiguan R-Line con opcionales. Gama Nuevo Tiguan consumo combinado WLTP (litros/100km) de 0,5 a 6,7. Emisión CO₂ combinado WLTP (g/km) de 9 a 175.