

AUTOMÓVIL



E S P E C I A L

CUPRA

CUPRA TINDAYA

CUPRA RAVAL

[ENLACE AL CANAL](#)

x.com/byneontelegram

Ó escanea el código QR:



ESPECIAL CUPRA: INDAYA / RAVALA / TERRAMAR HYBRID / DESIGN HOUSE / FURMULAE / RAVESEA / ALPINE A3390

1

10

★ PRUEBAS: CUPRA TERRAMAR EHYBRID
TOYOTA LAND CRUISER ★ ALPINE A390
★ DESIGN HOUSE ★ FÓRMULA E ★ TRAVESEAT

554
12/2025
01/2026



4€

**AUTOPISTA TE INVITA
A DESCUBRIR LOS NUEVOS
CITROËN C5 AIRCROSS
Y CITROËN C3 AIRCROSS**



ELIGE TU CIUDAD

MADRID 4 – 7 DICIEMBRE EN C.C. LA GAVIA
VALENCIA 12 – 14 DICIEMBRE EN C.C. BONAIRE
ZARAGOZA 16 – 18 ENERO EN C.C. PUERTO VENECIA
BARCELONA 23 – 25 ENERO EN C.C. MAREMAGNUM



Apúntate para probarlos en primera persona en
www.nuevagamasuvcitroen.es



JUAN IGNACIO EGUIARA
Director
jieguiara@slib.es
[@jieguiara](https://www.instagram.com/jieguiara)

MILAGRO CUPRA

S

i no recuerdo mal, la primera vez que vimos la palabra Cupra en un coche de Seat fue en la versión especial del Ibiza GTI 16v con el que se conmemoraba la victoria del Ibiza Kit Car en el Campeonato del Mundo de Rallies. La palabra venía del acrónimo de Cup y de Racing y no parecía que tendría mucho recorrido. Me refiero que no daba la sensación de que se consolidaría hasta el punto de convertirse incluso en una marca propia que eclipsaría a la propia Seat. En aquellos tiempos, allá por 1996, las siglas que más triunfaban eran las de GTI, 16v o TDI. Si no tenías algunas de esas letras en diferentes versiones de tu gama, no eras nadie en el mercado. Por ello Cupra en un primer momento era más bien una anécdota que se diferenciaba con una pegatina grande y llamativa, solo apta para los más osados ansiosos de dejarse notar. Y ahora, sin embargo, es la marca más relevante, audaz e imaginativa del mercado. Es la única marca que partiendo de la nada —o casi— ha logrado consolidarse y marcar el paso en muchos sentidos, y no solo en el del diseño de vanguardia y rompedor. Quizás haber llegado en un momento tan convulso y con tantos cambios haya ayudado a que pueda tomar la iniciativa en campos tan relevantes como el de la electrificación. Aunque su gama es multienergía, su oferta 100% eléctrica es de las mejores del mercado. Y más que lo va a ser con la llegada del Raval el próximo año y del que hemos tenido el privilegio de probarlo en un anticipo a nivel mundial.

El contacto que damos es con el coche completamente camuflado pero ya se dejan ver los rasgos de su carrocería, casi idéntica a la del Concept que se presentó en su día. Lo que más me ha sorprendido es que lejos de ser un coche urbanita puro y duro, es un coche más polivalente de lo que me esperaba. Es decir, un coche que vale para más que ir a la ciudad. Un coche con 4 metros y una mecánica eléctrica potente y batería muy capaz que permite una autonomía de 400 km, pues es sin duda un coche “para

“Es la única marca que partiendo de la nada —o casi— ha logrado consolidarse y marcar el paso en muchos sentidos, y no solo en el del diseño de vanguardia y rompedor

todo”. Si a esto se suma que su precio se ha anunciado alrededor de los 26.000 euros, sin ayudas, pues tenemos un superventas en potencia (dentro del sector eléctrico, claro). No hay que olvidar que el segmento de los EV ha crecido significativamente en los últimos meses y que muy posiblemente marcará récords en este 2026 con la llegada de una amplia variedad de coches “pequeños” y, lo más importante, asequibles económicamente. La clave está en el precio, como siempre, y el sector se va a beneficiar de una gran competencia que provocará una guerra de precios donde el beneficiario será el consumidor. No tanto el comprador de coches de combustión, donde los precios suben como la espuma. El pago de las multas por la normativa CAFÉ está en el aire y los precios de los coches de combustión no se esperan que bajen nunca más. Mientras los EV bajan de precio, los ICE se disparan y empiezan a caer en cuota de mercado. El que no se fía todavía de los eléctricos, tiene la alternativa de los híbridos, de ahí que sean ahora mismo los favoritos de los compradores. El aspiracional es el híbrido enchufable (PHEV), ya que la etiqueta “0” es la más buscada en las grandes ciudades donde las ventajas son mucho más relevantes. Por ello ya las marcas más importantes tienen este tipo de coches en sus gamas, algunos incluso con baterías capaces de tener una autonomía en solo eléctrico de más de 100 km reales. Ese también es el territorio Cupra, como comprobamos en una prueba que llevamos en este mismo número con el Terramar. Otro de los modelos más modernos lanzados que han consolidado el milagro de Cupra: siete años, siete modelos... Y lo que vendrá. 

SUMARIO

84

McMurtry
Speirling



ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



06

Cupra Tindaya
Una propuesta que marcará tendencia.

24

Alpine A390
Eléctrico pero muy deportivo, a la altura de lo que representa la marca.

28

Cupra Raval
Primeras impresiones a los mandos del pequeño eléctrico con sello español.

37

Entrevista: Víctor Sarasola
El director Comercial de Cupra nos cuenta cómo será el futuro de la marca.

40

Cupra Design House
La marca cuenta con más productos con el estilo vanguardista.

46

Entrevista: Jorge Díaz
El director de diseño de Seat y Cupra analiza sus últimas creaciones.



24
Alpine A390



50
Cupra Terramar E-Hybrid

66

Los próximos fines de semana intentaremos ganar la carrera.
Y al final de Abu Dabi, veremos dónde terminamos.

Max Verstappen (G.P. Las Vegas) pág. 110



28
Cupra Raval

**50****Cupra Terramar**

E-Hybrid
Un híbrido
enchufable con
mucha autonomía
en eléctrico que es el
favorito de la gama.

78**Técnica**

Analizamos
las correas
dentadas en
baño de aceite.

96

Fórmula E
Cupra vuelve
a la categoría
de monoplazas
eléctricos.

104**Fórmula 1**

México, Brasil y
Las Vegas han
revolucionado la
clasificación.

114**WRC: Japón**

Ogier gana y se
posiciona para
ganar un nuevo
Título.

122**Travesseat**

Esta edición se
ha denominado
Euskalseat y los
600 invadieron el
País Vasco.

62**Toyota Land Cruiser****100**

Entrevista: Toto Wolf

EDICIÓN LIMITADA

CUPRA



TINDAYA



CUPRA ESTÁ EN SU MEJOR MOMENTO Y LO APROVECHA PARA PRESENTAR UNO DE LOS PROYECTOS MÁS APASIONANTES DE SU CORTA VIDA. SE TRATA DEL TINDAYA, UN PROTOTIPO DE GRANDES DIMENSIONES, EL BUQUE INSIGNIA DE LA MARCA, Y QUE RECOGE LA LÍNEA DE DISEÑO DE SUS FUTUROS MODELOS Y LA VANGUARDIA TECNOLÓGICA DEL GRUPO VW EN MATERIA DE ELECTRIFICACIÓN.

TEXTO: JUAN IGNACIO EGUIARA. FOTOS: CUPRA.





Desde su nacimiento CUPRA no ha dejado de sorprender. Sin duda cautivó a todos con diseños atrevidos, manteniendo una línea muy clara de colores cobrizos y una apuesta firme con la electrificación y los métodos sostenibles de fabricación. Empezaron de la nada en 2018 y ya se ha fabricado el coche un millón, con una gama compuesta por seis modelos y camino muy pronto del séptimo con el pequeño Raval.

El caso es que no se conforman con quedarse ahí, y tras el inminente lanzamiento de su coche urbano Raval completamente eléctrico, ya están pensando en otra propuesta transgresora pero plenamente planteable y vigente. Lo han hecho en modo prototipo, como empiezan siempre las cosas, pero con un claro enfoque

**SE LLAMA TINDAYA EN HONOR
AL VOLCÁN DE LA ISLA DE
FUERTEVENTURA, APROVECHANDO
LA FUERZA DE LA NATURALEZA Y
SUS COLORES COBRIZOS**



El volante es vanguardista y un prisma de cristal en la consola central permite al conductor activar los modos de conducción.





hacia la producción en serie. Se llama Tindaya en honor al volcán de la isla de Fuerteventura, aprovechando la fuerza de la naturaleza y sus colores cobrizos que caracterizan a la zona y a los modelos de la firma española.

El Tindaya es un coche grande, de 4,72 metros, el modelo más grande que CUPRA ha diseñado nunca (Tavascan 4,64 metros o Formentor 4,45 metros), lo que define muy bien las pretensiones de crecimiento que tiene la marca. Se convertirá así, si acaba produciéndose en serie, en el buque insignia de CUPRA. Y lo hará, con un diseño transgresor con un estilo SUV, pero con toques coupés. Ese estilo que ya vimos en el Formentor, se lleva a formato grande, con una silueta todavía mejor proporcionada y un aspecto todavía más deportivo. Todo el que lo ha visto se ha quedado



Como prototipo
es un SUV coupé
grande, pero de
2+2 con asientos
independiente.





encandilado con sus curvas y su concepto que, en forma de prototipo es de un 2+2. A lo que nos lleva a un coeficiente aerodinámico de Cx 0,25, una cifra sorprendente para un SUV de ese tamaño.

Las puertas se abren en forma de libro, para dejar paso a las plazas traseras y a un habitáculo que responde al concepto de la firma con su lema “No drivers, no CUPRA” donde el conductor ocupa el centro de la experiencia. El cockpit se basa en un eje conductor-centrado que la marca denomina Driver Axis: pantalla curva de 24”, volante tipo yoke (a medio camino entre competición y videojuego), consola central elevada que actúa como columna vertebral del habitáculo. La información está asegurada con esa pantalla curva de 24 pulgadas para el panel de instrumentos a lo que se suma una proyección en el parabrisas («CUPRA Monitor+»).

Pero lo más sorprendente del interior es lo que la marca denomina como “The Jewel”

**EL TINDAYA ES UN COCHE
GRANDE, DE 4,72 METROS, EL
MODELO MÁS GRANDE QUE
CUPRA HA DISEÑADO NUNCA**

(traducido como la joya), un prisma de cristal en la consola central que permite al conductor activar los modos de conducción, la luz ambiental, el sonido y efectos visuales digitales. Además, las piezas interiores de cristal brillan con un resplandor cobrizo, lo que supone una evolución de la aplicación del color copper de CUPRA.

Todavía no se sabe como acabaría su producción en serie y con que tipo de tecnología de movilidad, pero todo apunta a un modelo eléctrico con su plataforma SSP (Scalable System Platform), la moderna plataforma que el Grupo VW está desarrollando para el año 2028 y permitirá unificar la producción de los coches eléctricos y podrá utilizarse desde coche compactos hasta coches grandes de lujo. El Tindaya la utilizará una arquitectura de 800 Voltios que permitirá las recargas rápidas. Y a su vez, se podrían plantear versiones de autonomía extendida, con motor de combustión como generador de electricidad para cargar la batería. 

**UN COEFICIENTE
AERODINÁMICO DE CX 0,25,
UNA CIFRA SORPRENDENTE
PARA UN SUV DE ESE TAMAÑO**





GOOD
NEWS

LOS MEJORES



 Todos los años la disputa es muy grande. Pero quizás esta edición los finalistas llegan más igualados que nunca y no hay un claro favorito. Por ello, este año promete ser una de las finales más disputadas de los últimos tiempos. Todos los finalistas tienen argumentos más que de sobra para llevarse el prestigioso premio de Car of the Year que en esta edición cumple su edición número 62. Los 60 jurados pertenecientes a 23 países tendrán que valorar as-

pectos como el diseño, confort, seguridad, economía, manejo, rendimiento, funcionalidad, requisitos medioambientales, satisfacción del conductor y precio. El año pasado fue el Renault 5/Alpine A290 el afortunado y merecido ganador que ostentó el emblema del Car of the Year a lo largo de estos últimos doce meses. Ahora le llega el turno a su sustituto que saldrá de la votación entre estos siete finalistas y que se resolverá en el Salón de Bruselas el próximo 9 de enero.

POR ORDEN ALFABÉTICO

CITROEN
C5 AIRCROSS



1

DACIA
BIGSTER



2

FIAT
GRANDE PANDA



3

KIA
EV4



4

MERCEDES
CLA



5

RENAULT
4



6

SKODA
ELROQ



7

CUPRA LEÓN VZ Y FORMENTOR VZ5

GOOD
NEWS



■■■ Cupra potencia su gama con unas versiones más deportivas del León y el Formentor. El primero se convierte en el tracción delantera más potente de su historia. Para ello monta un motor de 2 litros sobrealimentado que ofrece 325 CV y permite una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos y una velocidad máxima de 270 km/h. Para poder asimilar tanta potencia se emplea una transmisión DSG de 7 marchas asociada a un diferencial autoblocante electrónico VAQ. Este León cuenta con frenos Akebono con pinzas de 6 pistones y discos delanteros ventilados y perforados. El

nuevo Cupra León VZ se fabricará en una edición limitada a 1.500 ejemplares por un precio en torno a los 48.000 euros.

En cuanto al Formentor, monta el apreciado 5 cilindros con 2,5 litros y 390 CV. Destaca por sus elementos exteriores específicos, entre los que se incluyen un splitter delantero con el logotipo VZ5 grabado, pasos de rueda más anchos y salidas de escape diagonales con detalles en color Copper. La velocidad máxima es de 280 km/h. También se fabricará en edición limitada en este caso a 4.000 ejemplares. El precio rondará los 70.000 euros.





TAG HEUER MONACO CHRONOGRAPH

LA FÓRMULA 1 NOCTURNA

 El legendario reloj se lanza en una edición limitada que se ilumina por la noche para poder ver la hora en las carreras nocturnas de la F1. La caja es de 39 mm en titanio recubierto de DLC negro. En la oscuridad, el reloj brilla intensamente gracias a sus diversos detalles en Super-LumiNova®. El azul resalta la com-

plicación del cronógrafo y sus agujas de color turquesa. La Super-LumiNova® verde permite leer la hora con las agujas de horas y minutos en negro y oro. Un indicador de fecha SLN verde complementa el disco de fecha calado, lo que garantiza una visibilidad óptima en condiciones de poca luz. El precio es de 11.400 euros.



LALIGA BUSINESS SCHOOL

MÁSTER EN ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS

 La nueva edición ofrece un programa diseñado para formar a los profesionales que liderarán la creación, planificación y ejecución de eventos deportivos a nivel nacional e internacional. Con un enfoque práctico y totalmente conectado con la industria, el máster prepara a los alumnos para asumir responsabilidades reales desde el primer día. El plan de estudios incluye módulos como inmersión en la industria deportiva, planificación estratégica y gestión de operaciones de eventos masivos, marketing y comunicación, y el impacto territorial de un evento deportivo, combinando formación académica con experiencias profesionales en entornos reales.

En esta edición, los alumnos tendrán la oportunidad de realizar visitas y viajes formativos como parte esencial del programa: conocerán entidades clave de la industria en la zona de Levante, participarán

en actividades prácticas en el Sur de España y, en Madrid, colaborarán como voluntarios en eventos populares como la Movistar Madrid Media Maratón y la Carrera de la Mujer de Madrid.

El claustro está compuesto por profesionales en activo con roles clave en entidades como Sport Life Ibérica, además de federaciones deportivas y clubes profesionales, garantizando una formación conectada con las últimas tendencias del sector.

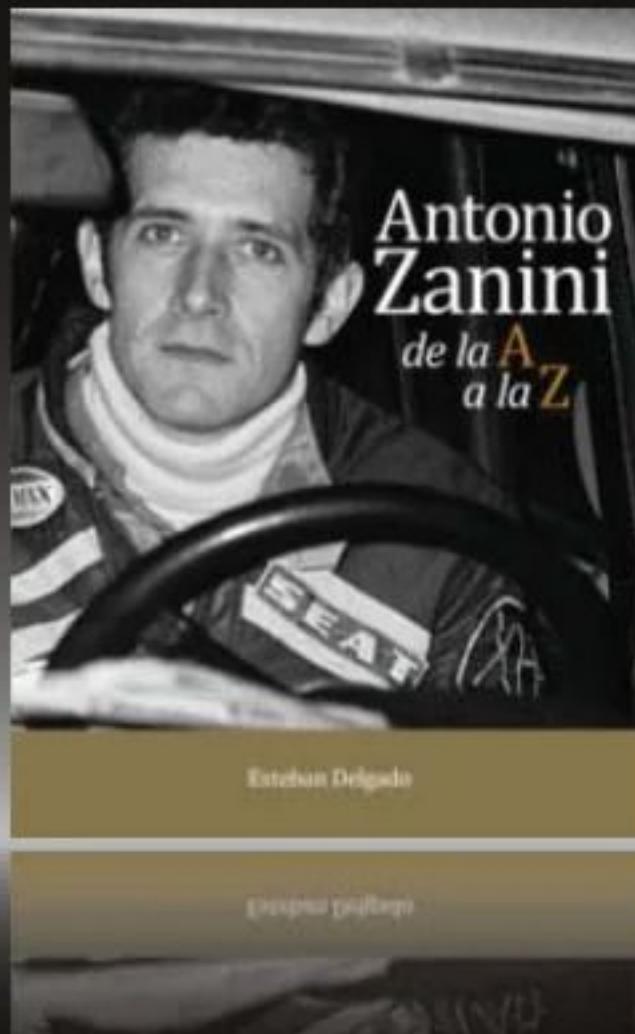
Los estudiantes aplican lo aprendido en clase en contextos reales, trabajando áreas como logística, marketing, sostenibilidad, innovación, protocolo y gestión operativa. Una oportunidad única para quienes buscan impulsar su carrera en un sector en constante crecimiento y transformación. Más información e inscripciones <https://business-school.laliga.com/master-en-organizacion-de-eventos-deportivos>



FE DE ERRATAS

 En el pasado número el reportaje del Ferrari 849 Testarossa salió con un número cambiado de posición. El coche no se llama 489 Testarossa como apareció en el titular y, por tanto, en el pase al que está vinculado. El nombre correcto del nuevo deportivo de Maranello es el de 849 Testarossa.

GOOD BOOKS



ANTONIO ZANINI DE LA A A LA Z

Autor: Esteban Delgado
Páginas: 212 [22,5 x 30,5 cm]
Precio: 60 € [gastos de envío incluidos]

La primera edición de este libro se publicó en 2014 y se agotó en poco tiempo. Ahora, su autor y editor, Esteban Delgado, presenta una nueva edición ampliada, con 32 páginas más. Se amplían considerablemente los capítulos correspondientes a la temporada con el Ferrari 308, en 1984; a la faceta como constructor del protagonista, que arrancó en 1986 con el "Zanizuki", y a su etapa como instructor en la Escuela de Conducción del RACE. También se han incorporado nuevos testimonios en primera persona, de Juan Petisco y Julián Piedrafita, y se han añadido nuevas fotografías y más grandes. Además, el papel es de mayor gramaje. La edición es limitada, y es previsible que dure tan poquito como la primera. Se puede solicitar escribiendo a: libroantoniozanini@gmail.com



GOLF GTI MK1. EL ORIGEN DEL MITO

Autor: Miguel Ángel Águila
Páginas: 332 [16,6 x 23,8 cm]
Precio: 55 € [más gastos de envío]

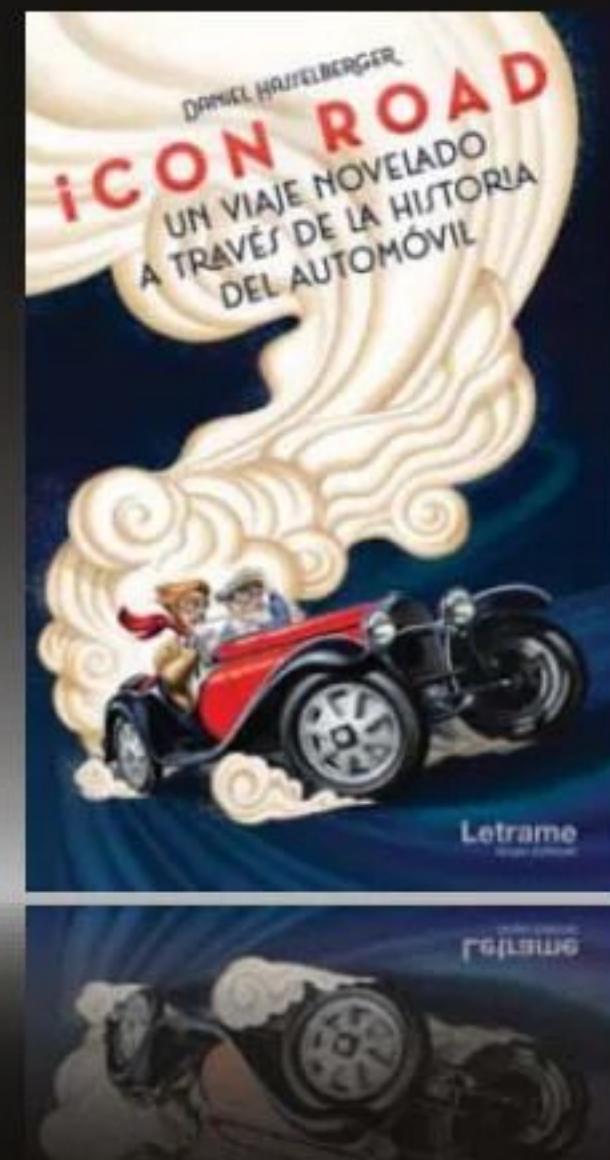
La aparición del Volkswagen Golf GTI marcó un antes y un después, tanto para el devenir de la propia marca alemana como para la industria del automóvil en general. Hace cincuenta años, nació un ícono del automóvil, un "mito", como lo define el último libro de Miguel Ángel Águila. La obra repasa todo lo referente al Golf GTI Mk1, con el estilo que ya es característico del autor; es decir, sin dejar nada en el tintero. Se analizan el nacimiento del Golf y la génesis de la versión GTI, y también de su variante americana, el Rabbit, y del Cabriolet. También se repasan las ediciones especiales y las preparaciones, y se dedican 20 páginas a cifras de producción, números de bastidor, tipos de motor y cajas de cambio, y códigos de colores. Todo ello, ilustrado con infinidad de fotografías. La obra, autoeditada, se puede solicitar escribiendo a librolancia@hotmail.com

RAÚL ORDUÑA LÓPEZ
LOS HÉROES CAÍDOS DE LA FÓRMULA 1



Los Mártires de la Primera Era

ELIANA GARCIA
 Los Mártires de la Primera Era



ICON ROAD

Autor: Daniel Hasselberger
Editorial: Letrame
Páginas: 430 [15 x 22 cm]
Precio: 20,95 € [gastos de envío incluidos]

"Ganar y morir eran dos caras de la misma moneda", explica Raúl Orduña acerca de su libro, dedicado a los pilotos de F1 fallecidos entre 1950 y 1961. Las frías cifras corroboran su afirmación: en ese periodo, 29 pilotos ganaron al menos una carrera de F1... y 25 murieron. No necesariamente en un gran premio: se incluyen los pilotos caídos en otras carreras, siempre que hubieran corrido en el Campeonato del Mundo en aquella época (por ejemplo, Alfonso de Portago). Desde Raymond Sommer hasta Wolfgang von Trips, pasando por Onofre Marimón, Bill Vukovich, Alberto Ascari [la historia más impactante, a juicio del autor], Luigi Musso, Jean Behra y nombres menos conocidos, como Manuel Ayulo o Ettore Chimeri. Los textos no son biografías asépticas sino relatos desbordantes de emoción y tono épico. Disponible en Amazon.

ATENCIÓN®

UN PRODUCTO EXCLUSIVO DE LAS REVISTAS



En otros medios te dicen: menciona tu marca en los tres primeros segundos antes de que el público pierda la atención. Aquí, el lector tiene toda la del mundo. Un lector que busca profundidad y rigor, y los encuentra siempre en su revista favorita.

Dale atención a tu marca, anúnciate en revistas.

www.revistasari.es



Asociación de Revistas

ÁLVARO COUSO TOMÁS
Historiador Iconoclasta



PÉRDIDA DE TIEMPO

Y

a eran pasadas las siete de la mañana, casi las ocho, y al acercarme al peaje puedo ver en el navegador que hay retención. Y parece grande. Cuando me voy aproximando, veo a lo lejos las luces de la policía; quizás sea un maldito accidente. Así que calma: toca posicionarse en el carril que parezca avanzar más rápido. Y esperar.

Pasados quince minutos, se oyen los primeros pitidos, que vienen de los coches situados delante. Puedes sentir cómo aprietan la bocina del volante con tanta rabia que están a punto de hacer saltar el airbag. Vas avanzando centímetros, poco a poco, y miro por el retrovisor: llevo una cesta para recoger setas, y pienso que, por minutos, el monte se está llenando de gente. Entre pensamientos matutinos llego al punto cero del colapso. Es un control policial.

Tres o cuatro furgonetas, carteles, y más efectivos que el uno de octubre en los colegios de Cataluña. Todos trabajando de manera perfecta, y algún coche parado en el arcén mientras imagino que lo inspeccionan. Cuando me tocó a mí, apenas me hicieron detenerme: un agente me indicó con la mano que sigui-

ra adelante. Todo correcto. Acelerón, y subo hacia la montaña. Ya ha pasado más de una hora y media desde que salí de casa. Ya luce el sol, y seguro que me han quitado todas las setas.

Aparco el coche en una curva de esas carreteras que parecen llevarte al pueblo de Tor. No soy el primero en dejarlo allí: hay varios SUV de tracción delantera y cotas de mastodonte. No he visto a sus dueños, pero te apuesto un níscalito a que llevan pantalones del Decathlon.

Me adentro en el bosque con mis pensamientos intrusivos. Busco un palo —me gusta caminar con un palo en la mano, al estilo Moisés—; me da equilibrio, y a mi edad también me sirve para apartar ramas y no tener que agacharme tanto. Haciendo eso, apartando vegetación, no encuentro ni una seta: se han llevado hasta las malas. No hay ni una. Solo veo gente que pasa y te saluda con un “buenos días”, luciendo forros polares feos a rabiar.

Pasadas dos horas, con el cesto lleno de miserias y el palo deshecho por la parte inferior de apoyarlo en las piedras, regreso al coche. ¿Una pérdida de tiempo? Quizás sí, pero en todo caso sería mi pérdida de tiempo, y no una impuesta, como la del control de primera hora de la mañana.

Hace ya algunos años que, desgraciadamente, en Barcelona vivimos un cierre total de la ciudad tras lo sucedido en el atentado de Las Ramblas de 2017. A mí, personalmente, me pilló en la zona de los túneles de Vallvidrera, y estuvimos horas y horas parados, con la conciencia de que aquello era necesario. Por mucho tiempo que estuvieramos nerviosos y buscando información de lo sucedido, no recriminamos a la gente que se bajara del coche a miccionar en las cunetas: simplemente esperamos con educación y respeto, sin bocinazos ni mala leche. Así lo requería el momento. Una pérdida de tiempo impuesta, sí, pero comprensible por todos. En realidad, este país está repleto de gente buena.

Pero el día de las setas no fue lo mismo. Fue una parada impuesta sin saber absolutamente nada, sin información, y revisando coches de gente que iba o venía de trabajar. Haciendo perder el tiempo de una manera absurda, realizando controles de droga o alcohol que no hacen más que entorpecer a quienes conducimos correctamente. En otros países, algo más libres, no te encontrarás controles de este estilo, pero si conduces borracho y tienes un percance, seguramente vayas a la cárcel sin remisión.

¿Dónde quiero ir a parar con esta reflexión? Pues a la grandeza de la responsabilidad, que la hemos perdido. Y con ella nos han invadido los controles y las legislaciones que nos hacen perder el tiempo “por el bien común”. Y, sin embargo, nuestro tiempo sigue siendo lo más valioso que tenemos.

66

Fue una parada impuesta sin saber absolutamente nada, sin información, y revisando coches de gente que iba o venía de trabajar. Haciendo perder el tiempo de una manera absurda.



F1: LOS 25 MEJORES PILOTOS DE LA HISTORIA



172 PÁGS

18 €

Un homenaje a esos pilotos que por **raza, personalidad y dotes de pilotaje**, han marcado la historia de este deporte desde el nacimiento de la **Fórmula 1 en 1950**.



Puedes adquirirlo en librerías especializadas y amazon.es

También en: 91 060 44 83 // suscripciones.sportlifeiberica.es // suscripciones@slib.es



CONTACTO

EL TERCER MODELO DE ALPINE VIENE PARA OPTAR A UN MERCADO MÁS AMPLIO. AUN ASÍ, EL A390 NO PRETENDE SER UN SUPERVENTAS, QUIERE SEGUIR SIENDO ALGO EXCLUSIVO COMO DEMUESTRA QUE CASI NO TIENE COMPETIDORES DIRECTOS. NO HAY TANTOS SUV CON LÍNEA DEPORTIVA COUPÉ, CON 470 CV Y UN CHASIS PUESTO A PUNTO COMO NINGÚN OTRO PROBADO EN EL MERCADO DE LOS ELÉCTRICOS PUROS.

TEXTO: JUAN IGNACIO EGUIARA. FOTOS: ALPINE.

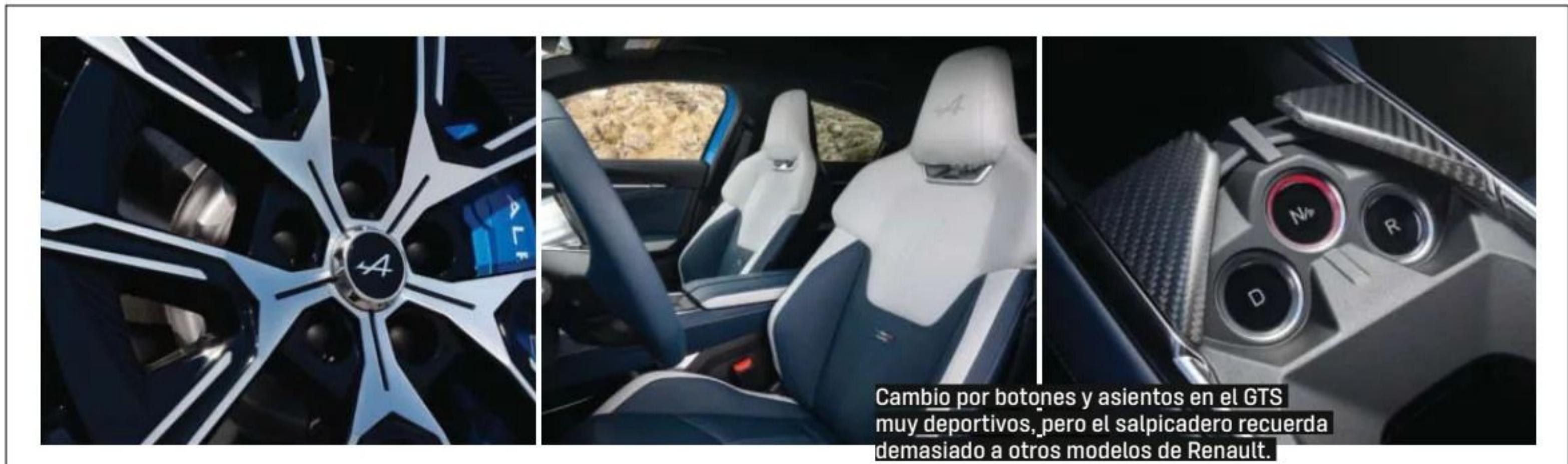
Alpine no se está prodigando lanzando modelos y versiones cada dos por tres. Su estrategia se basa en la exclusividad y una deportividad fuera de toda duda, aunque sea en eléctrico. ¿Quién ha dicho que un SUV eléctrico no puede ser deportivo? Pues si alguien tenía una duda, no tiene más que probar el Alpine A390. Se trata del SUV eléctrico con mejor comportamiento dinámico que he probado hasta ahora. Hay modelos eléctricos puros que son muy deportivos, como el Audi e-Tron GT que he probado recientemente, pero este es un modelo con el concepto clásico (o más aproximado) que se pide a un deportivo. Porque los SUV tienen difícil poder ofrecer una buena deportividad, por su carrocería alta y, en el caso de los eléctricos, con un peso alto, al igual que su centro de gravedad. Por mucho que se coloquen las baterías en el fondo plano.

En este caso el secreto del A390 está en el chasis. Su puesta a punto me parece la mejor del mercado, combinado eso sí, con las funciones del Active Torque Vectoring que regula el trabajo de los tres motores eléctricos. Es que el A390 cuenta con tres motores, uno delante y dos detrás, uno por cada rueda (los tres motores son síncronos, pero los traseros son de imanes permanentes mientras que el delantero es de rotor bobinado). Este sistema, que está patentado por Alpine, regula el par entre los motores (y ejes) de manera que trabaja de una forma más eficiente que los diferenciales autoblocantes.

El A390 ofrece cinco modos de conducción: Save, Normal, Sport, Perso y Track. Estos programas modifican diferentes parámetros de entrega de potencia, pero no afectan a la dureza o rendi-







**ME SORPRENDIÓ MUCHO EL COMPORTAMIENTO
QUE TIENE EL COCHE AL LÍMITE**





El A390 ofrece cinco modos de conducción: Save, Normal, Sport, Perso y Track. Estos programas modifican diferentes parámetros de entrega de potencia, pero no afectan a la dureza o rendimiento del chasis.

ALPINE A390 GTS

PRECIO: 78.000 €
Motor: Tres motores eléctricos, uno delante y dos detrás.
Batería: Iones litio de 89 kWh. Capacidad de carga en CC 190 kW; en C.A. es de 22 kW.
Potencia máxima: 470 CV.
Par máximo: 808 Nm.
Transmisión: Tracción total.
Bastidor: Suspensión del./tras. tipo McPherson.
Frenos: de discos ventilados (365/350 mm).
Neumáticos: 245/40 R21.
Largo/ancho/alto: 4.615/1.885/1.525 mm. **Batalla:** 2.708 mm.
Maletero: 532 litros.
Acel. 0-100 km/h: 3,9 s
Vel. máxima: 220 km/h.
Consumo WLTP: 20,4 kWh/100 km

miento del chasis. Este está puesto a punto se ha elegido para ser la definitiva para un coche con el sello de Alpine. Según la marca, se ha trabajado en que el A390 tenga la misma agilidad que el A110.

Hay dos versiones, la GT y GTS, con potencia de 400 CV y 470 CV, respectivamente. Hemos probado la GTS, sin duda la que merece más la pena por la diferencia de precio. Son algo más de 10.000 euros, pero añade un equipamiento que suma por sí solo 8.440 euros si lo queremos montar en el GT. Estos elementos son la telemetría, los asientos baquet, llantas de 21" (de serie 20"), Pilot Pack (conducción semiautónoma), pinzas de freno en rojo, audi Xtreme y techo interior Alcántara. Si no te interesa este equipamiento pues el GT puede cumplir con las expectativas, porque con 400 CV son más que suficientes. Tienes además más autonomía, porque la batería es la misma para ambos: 89 kWh, con arquitectura de 400 V. Y es que con las llantas de 20" del GT y una entrega más suave los km disponibles son unos 555, mientras que el GTS se queda en 520 km. Lo que cambia en la capacidad de carga en corriente continua que es de 150 kW en el GT y de 190 kW en el GTS.

De todas formas lo que te aporta el GTS no son solo más caballos y por tanto mejores prestaciones (3,9 segundos en el 0 a 100 km/h frente a los 4,8 s; y velocidad máxima de 220 km/h frente a los 200 km/h), sino un chasis mejor puesto a punto como hemos dicho. Me sorprendió mucho el comportamiento que tiene el coche al límite. Por las carreteras de segundo orden en Francia, con el piso mojado, el ritmo podía ser endiablado. Podías dar gas sin temor a que el coche se descontrolase y sintiendo la motricidad del tren trasero, moviéndose lo justo, pero sin asustar. Siempre empujando y con el tren delantero ayudando a la causa para mantenerlo en la trayectoria ideal. Pero nunca se muestra ni sobrevirador ni subvirador, algo en lo que por lo que nos dijeron, han trabajado mucho en Alpine.

No se nota el peso, solo cuando se frena evidentemente, pero el equipo de frenos está a la altura

de las prestaciones y el ritmo que puedes llevar en todo momento. Los consumos no los puedo valorar con la toma de contacto que hicimos, pero está al nivel que anuncia el fabricante, por lo que la autonomía cercana a los 400 km yo creo que está más que asegurada sin tener que ir haciendo estrategias de miniconsumos.

Por lo que respecta al habitáculo, decir que llama la atención que su puesto de mandos recuerda mucho al de otros Renault, por lo que deberían quizás haber personalizado algo más un coche tan exclusivo. El volante también es como el del A290, con los mandos de selección de modos y de regeneración de energía, muy bonitos pero no tan prácticos como unas levas. También cuenta con un botón overboost para añadir potencia durante 10 segundos en una aceleración (hace realmente las funciones de un kick down en el pedal, que también lo lleva).

Por lo que respecta al habitáculo es más práctico de lo que parece su atractiva línea exterior. Un maletero amplio de más de 500 litros, unas plazas traseras donde una persona de 1,90 m de alto entra perfectamente y un puesto de mando también excelente. Quizás la visibilidad no sea su punto fuerte ante la estrechez de la zona acristalada trasera y los montantes. 

CONCLUSIÓN

El Alpine A390 entre en el competitivo mercado de los SUV compactos eléctricos pero con una actitud mucho más exclusiva. Demuestra una deportividad que no hay actualmente en el mercado en este segmento y una eficacia que hace plantearte su compra, incluso sin ser un adepto a la causa de los eléctricos. Cuando lo pruebas te enamoras y te replanteas la función de los eléctricos en el mundo de la deportividad. El GTS es una maravilla que pocos pueden hacerle frente, quizás un Porsche Macan, pero a más precio.





CONTACTO

CUPRA RAVAL

PRIMER CONTACTO CON EL PEQUEÑO ELÉCTRICO CON EL SELLO DE "MADE IN SPAIN". CUPRA ES EL PRIMERO EN DEJARNOS SUBIR A ESTE URBANO CON EL NOMBRE DE LAS CALLES DE BARCELONA, RAVAL, Y QUE REVOLUCIONARÁ EL MERCADO NO SOLO DE LOS ELÉCTRICOS.

TEXTO: JUAN IGNACIO EGUIARA. FOTOS: CUPRA.

No siempre se tiene la oportunidad de subirte en un coche en la fase final de su desarrollo. Por ello las unidades estaban completamente camufladas y con el software de gestión introducido en el último momento. El Cupra Raval es uno de los cuatro coches que el Grupo VW ha desarrollado sobre la base de la nueva plataforma MQB+ con tracción delantera y dará como fruto además coches como el Skoda Epiq, VW ID.Polo y el VW ID.Cross. El centro neurálgico de la operación es Martorell y la fabricación se repartirá entre la planta barcelonesa y la de Navarra.

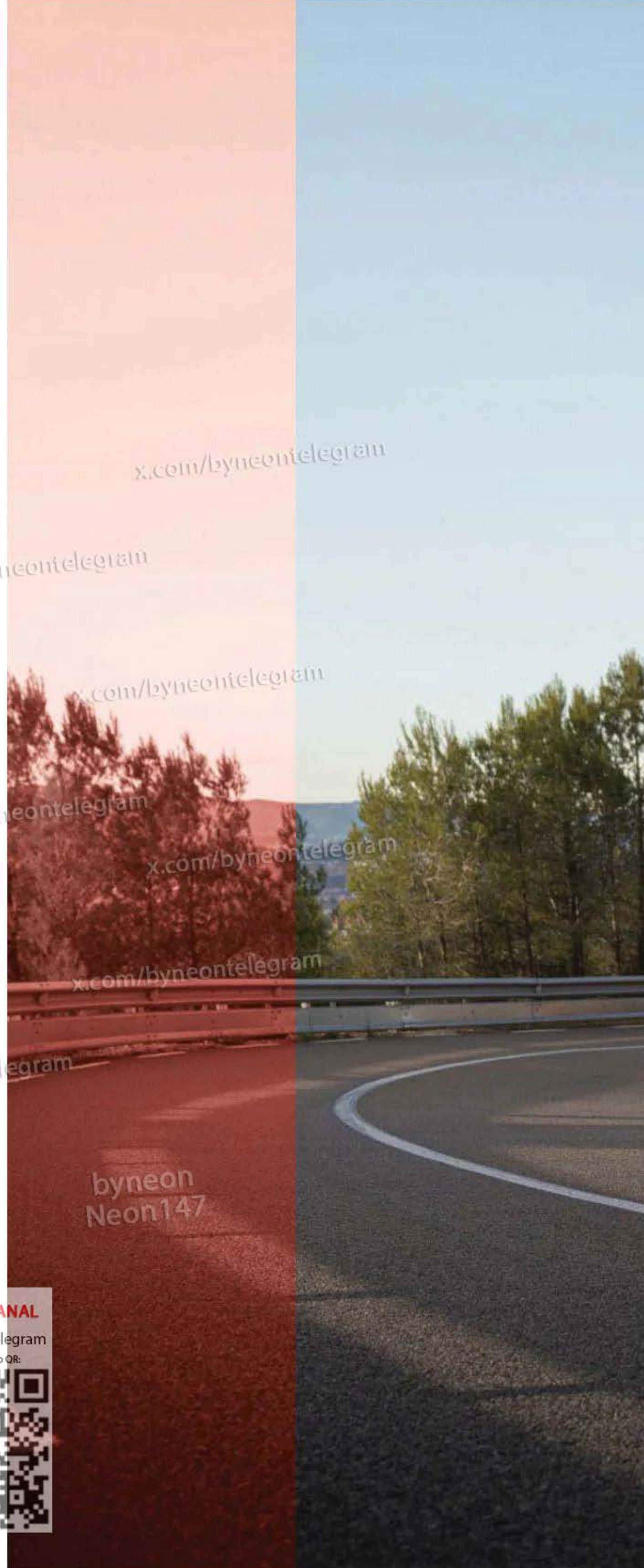
El Cupra se construirá en la de Martorell, lógicamente, y se ha puesto a punto para diferenciarse lo más posible del resto de hermanos de sangre. El camuflaje no nos dejó ver su imagen definitiva, pero se aprecia un diseño que no cambiará mucho del Concept que se presentó en su día y lo podemos ver en la portada. Lo que sí hemos podido comprobar es su tacto general y se aprecia que es un Cupra de verdad. En la puesta a punto se nota la labor del Centro Técnico de Martorell. Por ejemplo, a diferencia de sus hermanos, el chasis está rebajado 15 mm con una suspensión de tardo más enérgico, dirección también específica y el ESC con modo Sport. Como detalle de calidad y que refuerza su estatus premium dentro de la compañía, el Raval puede llevar el control dinámico de chasis (DCC) que utiliza amortiguadores

byneon
Neon147

**EL CHASIS DEL RAVAL
ES EL MÁS AVANZADO
Y DEPORTIVO DE TODA
LA FAMILIA**

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:





adaptativos y que permiten ajustar su firmeza. También lleva como detalle de distinción el diferencial electrónico y las rótulas de dirección de alto rendimiento. Con esto, el chasis del Raval es el más avanzado y deportivo de toda la familia. Y, de esta manera, nos hemos encontrado con un Cupra de verdad. Incluso elementos que en otros Cupra no han estado a la altura, en el Raval se solucionan, nos referimos a los discos de frenos que esta vez van en las cuatro ruedas y que permiten frenadas mucho más potentes y consistentes. No tienes esa sensación de falta de mordiente e inseguridad en frenadas a baja velocidad como las que se suceden en las ciudades y en los atascos. En el Raval este fenómeno afortunadamente se ha corregido.

Dispone de cinco modos de conducción: Range (propio de ciudad para recuperar energía y alargar la autonomía), Confort, Deportivo, Cupra y Personalizable. Para seleccionarlos, el volante tiene dos botones en la parte inferior al estilo del

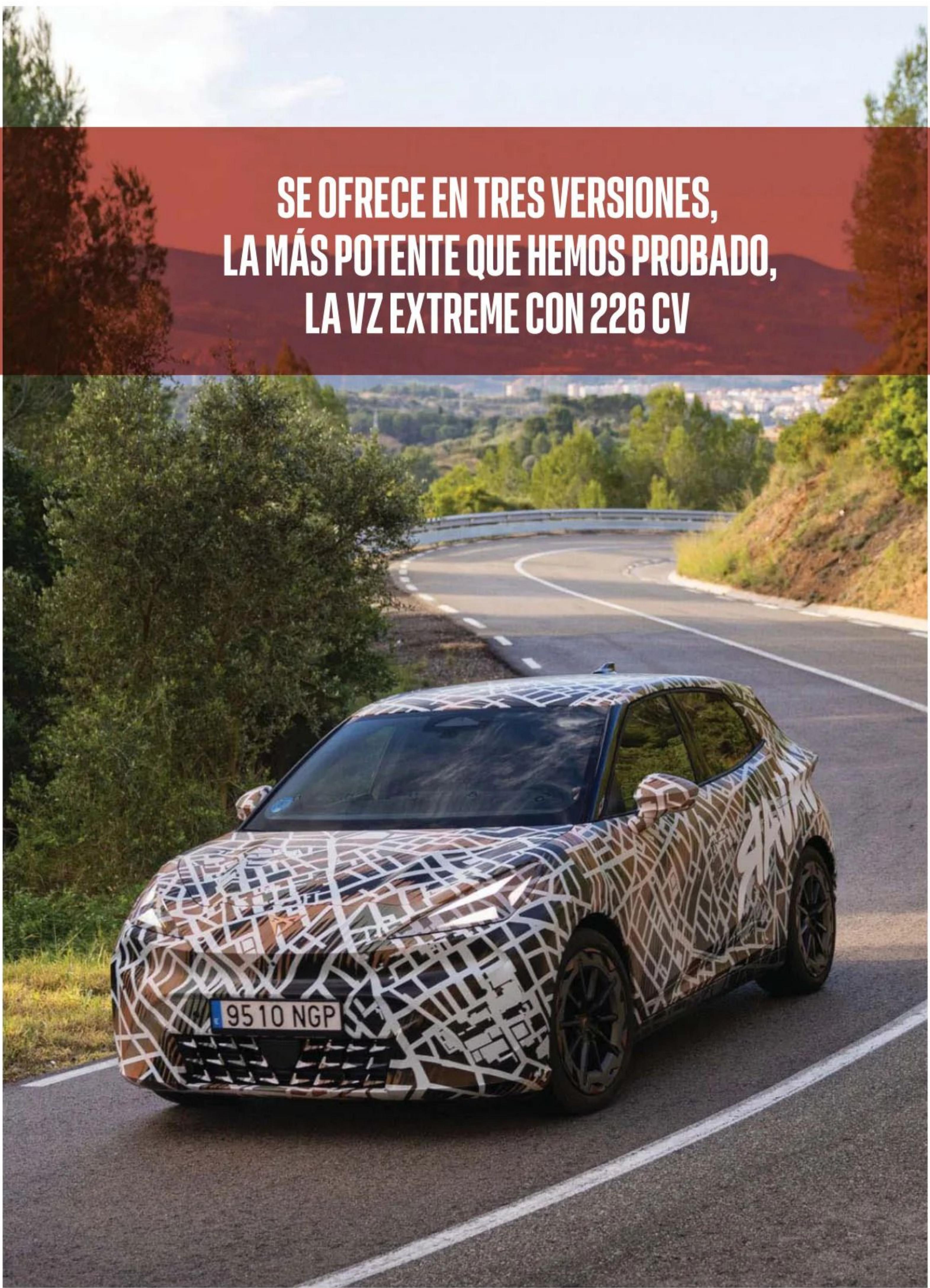
CUPRA RAVAL VZ EXTREME

Motor: eléctrico.
Batería: Iones litio.
Potencia máxima: 226 CV.
Transmisión: Tracción delantera.
Suspensión: McPherson delante y paralelogramo deformable.
Frenos: Discos de acero.
Largo/ancho/alto: 4.046 mm.
Acel. 0-100 km/h: -- s
Vel. máxima: 175 km/h
Autonomía: 400 km aprox.

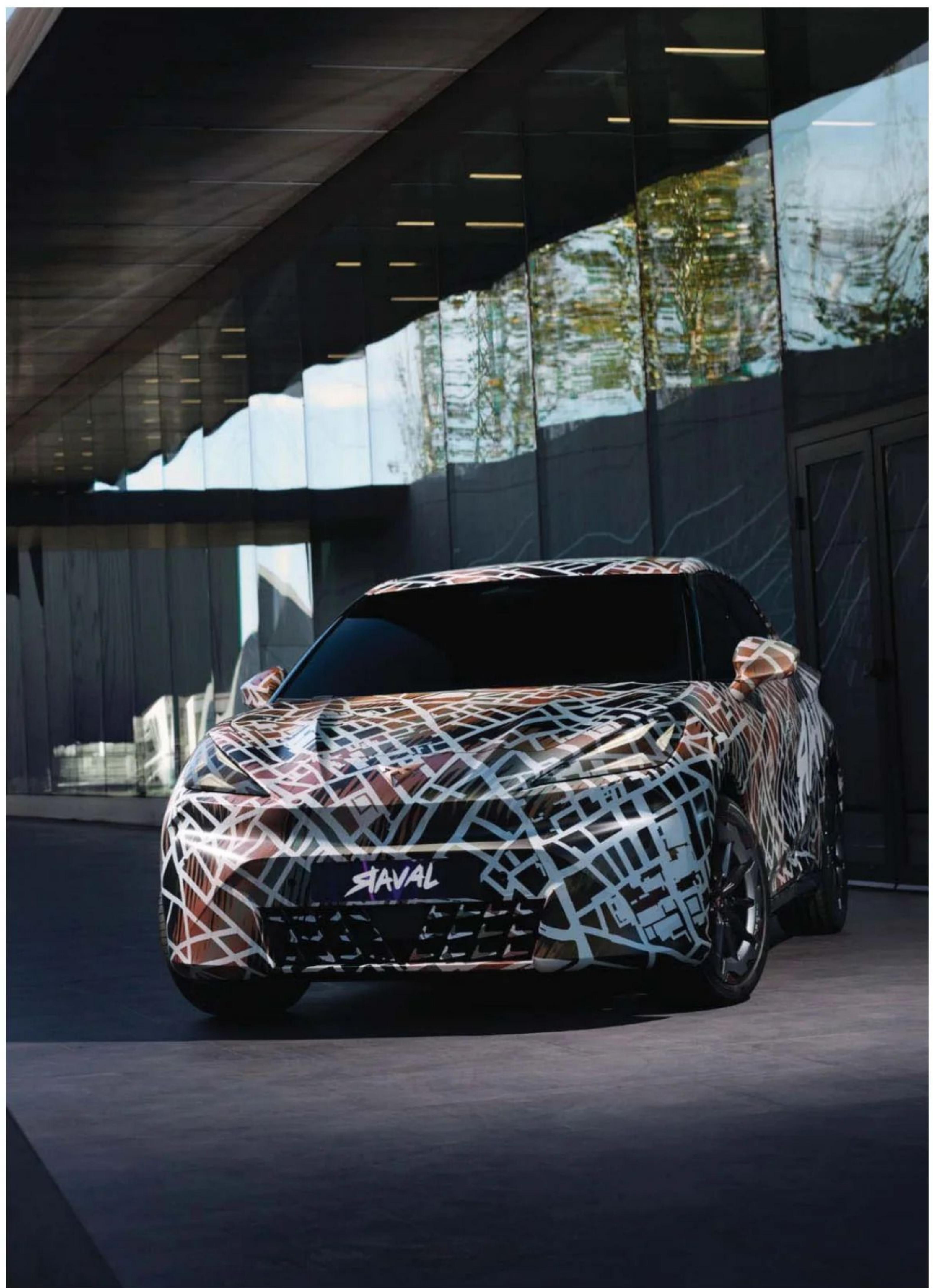
Formentor, aunque también se puede optar por marcarlos en la pantalla. Donde no hay variaciones es en el selector del cambio, con el selector a modo de satélite detrás del volante a la derecha. Cuenta con tres modos de regeneración en frenada que se manejan con las levas tras el volante, en el modo B añade one-pedal aunque no aparece especificado en la pantalla.

El paso de un modo de conducción a otro se dejan notar ligeramente, sobre todo en el Cupra donde la suspensión se endurece y la dirección se hace más sólida. Tanto en ese modo como en el deportivo, se incluye un sonido específico en el interior que resulta un poco monótono pero no es molesto, y desde luego nada intrusivo como sucedía con el Abarth 500e.

La primera sensación al subirnos al coche es que estamos ante un Cupra auténtico y que su puesto de conducción está muy bien trabajado con unos asientos tipo baquet envolventes pero sin ser incómodos. Hay espacio para la pierna



**SE OFRECE EN TRES VERSIONES,
LA MÁS POTENTE QUE HEMOS PROBADO,
LA VZ EXTREME CON 226 CV**



LO QUE SÍ HEMOS PODIDO COMPROBAR ES SU TACTO GENERAL Y SE APRECIA QUE ES UN CUPRA DE VERDAD



derecha en la consola muy bien estudiado para mejorar la comodidad. Se ha trabajado específicamente en esta zona del 'túnel' buscando esa ergonomía. La pantalla multimedia es más grande que la del Formentor (10,5") y más pequeña que la del Tavascan (15").

El Raval tiene 4 metros de largo, pero muy bien aprovechados en su interior. Plazas traseras correctas y un maletero aprovechable. Se trataba de diseñar un coche que no fuera solo urbano, sino que pudiera servir para un uso más amplio, incluso viajes. Se ofrece en tres versiones, la más potente que hemos probado, la VZ Extreme con 226 CV, la Dynamic Plus con 211 CV y la Dynamic con 211 CV. Se combinarán con dos baterías, aunque de momento no las han especificado. Lo que se sabe es que las autonomías serán de alrededor de

CONCLUSIÓN

Cupra da en el clavo con el Raval. Democratizará la oferta eléctrica, pero desde una perspectiva de exclusividad y deportividad como ninguna otra marca en el mercado. Precio atractivo y una propuesta que es más polivalente de lo que aparenta su arquetipo de coche urbano. El fenómeno Cupra llega a las ciudades.

los 400 km para la versión VZ y de 450 km para las otras dos de 211 CV.

Recalcamos que la variante VZ diferencia su equipamiento con asientos baquet con tejido Dinámica® (microfibra reciclada), suspensión DDC Sport (un 5% más dura), unos 10 mm más de anchura de vías, modo ESC Off, diferencial electrónico autoblocante (denominado VAQ), las rotulas uniball en la dirección y llantas de 19" con neumáticos de 235 mm.

El Raval se puede convertir en el superventas que la marca aspira desde su primer lanzamiento hace siete años. Este sería el séptimo modelo en la gama y un coche de acceso innegable, teniendo en cuenta su precio de partida que estará en unos 26.000 euros.



ENTREVISTA

VICTOR SARASOLA, DIRECTOR COMERCIAL CUPRA

“LA ELECTRIFICACIÓN ES NUESTRO FUTURO, PERO QUEREMOS QUE LA TRANSICIÓN SEA PROGRESIVA”

LA MEJOR MANERA DE SABER CUAL Y CÓMO SERÁ EL FUTURO DE CUPRA EN ESPAÑA ES PREGUNTARLE A UNOS DE SUS RESPONSABLES. VICTOR SARASOLA ES EL RESPONSABLE DE SU EXPANSIÓN COMERCIAL Y NOS CUENTA EL SECRETO DE SU ÉXITO.

TEXTO: JUAN IGNACIO EGUIARA. FOTOS: CUPRA.

Pregunta. Se acaba de fabricar la unidad un millón de CUPRA, ¿qué perspectivas de crecimiento tiene la marca?

Respuesta. Desde que lanzamos CUPRA como marca independiente, no ha dejado de superar todas las expectativas. Lo está haciendo a nivel internacional, donde efectivamente acabamos de llegar al millón de unidades, como también en España, donde hemos comercializado ya cerca unas cien mil. La base de nuestro éxito en España ha sido especialmente el Formentor, todo un éxito desde el inicio. Este año se ha unido el CUPRA Terramar, un SUV con ADN CUPRA que va dirigido a las familias. El crecimiento en 2026 vendrá de la mano del nuevo CUPRA Raval. Es un vehículo eléctrico urbano pero espacioso y 100% CUPRA por diseño y conducción. Además, será el CUPRA más accesible, buscando una nueva generación de conductores para la marca.

P. ¿La apuesta multienergía hasta cuándo?

R. Ofreceremos los coches que los clientes demanden, tanto por tecnolo-

logía como por tipo de carrocería. La multienergía es una respuesta a la realidad del mercado y a las necesidades de nuestros clientes. Como siempre digo, CUPRA es una marca para amantes de la conducción en la era de la electrificación. La electrificación es nuestro futuro, pero queremos que la transición sea progresiva, como lo demuestran nuestros modelos híbridos enchufables que nos han convertido en la tercera marca más vendida con esta tecnología en España. Un éxito del que estoy especialmente orgulloso.

P. ¿Hablando de éxito, de qué logros estás más orgulloso de CUPRA en España?

R. Pues aparte de lo antes mencionado, estoy especialmente orgulloso de que hayamos creado una red de CUPRA Garages fuerte en un tiempo récord, junto a los CUPRA Masters como punto de contacto con el cliente. También de haber logrado que CUPRA sea una marca notoria y con una imagen fuerte en un plazo que nadie había conseguido antes. Y por último de trabajar con un equipo, la tribu como nos denominá-

mos, 100% determinados a conseguir el éxito de CUPRA en España.

P. ¿Hasta qué punto el Raval popularizará la marca? ¿Cómo se adaptará en el mercado con el resto de modelos equivalentes del Grupo VW?

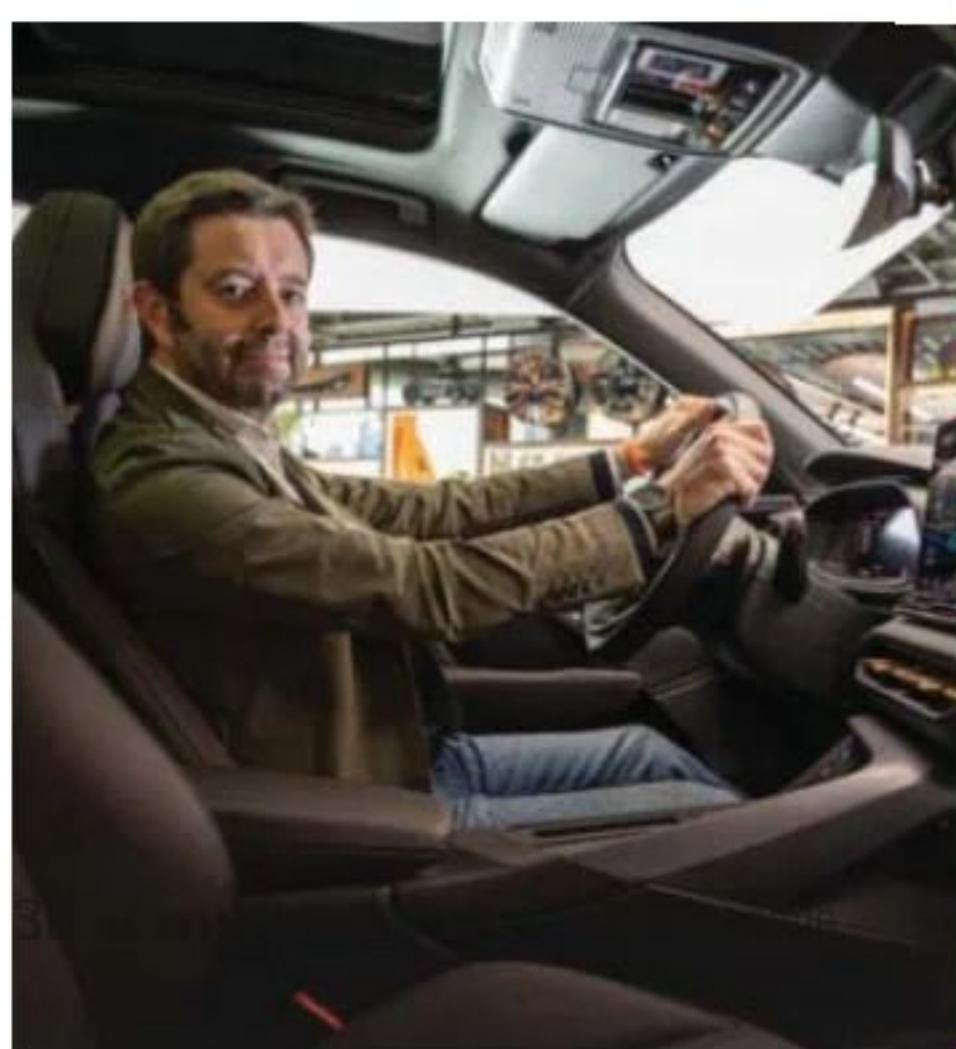
R. El CUPRA Raval es ante todo un CUPRA. Con esto quiero decir que ocupa su hueco en el segmento, igual que sucede con otros de nuestros modelos, como la variante más rebelde y menos convencional por actitud y diseño. Hemos encontrado en España un hueco entre las marcas generalistas y las premium, que reforzará también el Raval como modelo 100% eléctrico de tamaño compacto.

P. Más allá de la electrificación, ¿qué otras tecnologías o estrategias está explorando CUPRA para reducir su huella de carbono y promover una movilidad más responsable?

R. Nos estamos transformando completamente de cara a la electrificación, no sólo con nuestros productos, también con nuestros procesos. Te podría hablar de proyectos de generación de energía renovable, de que toda la energía que consumimos es renovable o de la enorme reducción de emisiones que hemos realizado en producción... pero me gustaría hablarte de nuestra Red de concesionarios en España, los CUPRA Garages. Dentro del proyecto GoToZero, certificamos a nuestros concesionarios para que nuestro mensaje de eficiencia sea coherente 360 grados.

P. ¿CUPRA quiere jugar en la liga de las marcas premium?

R. Antes comentaba que nuestro objetivo no es ser una marca premium asociada al lujo tradicional, sino crear



“La base de nuestro éxito en España ha sido especialmente el Formentor, todo un éxito desde el inicio. Este año se ha unido el CUPRA Terramar, un SUV con ADN CUPRA que va dirigido a las familias”





una nueva categoría alternativa: Nuestro foco es crear deseabilidad a través de un diseño expresivo y que traslade emociones... básicamente conducir un coche con una actitud única. Queremos atraer a clientes que buscan algo diferente, más emocional y conectado con su estilo de vida. El mercado en España y en Europa demuestra que hay un gran número de clientes que piensan así.

P. ¿Cómo ves el futuro de CUPRA y su relación con SEAT?

R. CUPRA y SEAT son dos marcas complementarias. SEAT es una marca generalista que destaca por su gran relación calidad-precio. CUPRA se posiciona como una marca aspiracional y emocional, como ya he comentado. Lo que es bueno para SEAT es bueno para CUPRA y viceversa. ¿Por qué? Gracias a SEAT ha contado desde el inicio en España con una red de ventas profesional, que es una de las claves del éxito de la marca junto con el producto y el equipo humano de la compañía. Por otro lado, CUPRA está aportando ventas de modelos electrificados, que son la clave para cumplir con los objetivos regulatorios a corto y medio plazo en España y Europa. El futuro nunca se puede predecir, pero con ambas marcas actuando complementariamente, es claramente más positivo.

P. ¿Qué cuota de mercado consideras adecuada para CUPRA tanto en España como en Europa?

R. Nuestro nuevo presidente, Markus Haupt, ya ha declarado que nuestro objetivo a medio plazo en Europa es lograr el 3% de cuota de mercado. En España vamos por muy buen camino, ya estamos cerca de esa cifra, y en vehículos electrificados incluso la doblamos, por lo que el impulso de la marca y la llegada del Raval creo que serán claves para lograrlo pronto. 



PERFIL

Lugar de nacimiento: Barcelona

CURRICULUM

Licenciado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad de Barcelona. Comenzó su carrera como Product Manager en Honda. En 2002 se incorporó al Grupo Volkswagen en España. En 2014 fue nombrado director de ventas de Volkswagen Turismos en España. Tras su etapa en Volkswagen, asumió la dirección de Alfa Romeo y Jeep para España. En abril de 2018 fue nombrado consejero delegado de FCA para España y Portugal. Un año después (2019) regresó a Volkswagen/Seat como director de marketing de Seat España. En septiembre de 2020, Seat reorganizó su estructura y creó una división comercial específica para CUPRA.



"Nuestro objetivo no es ser una marca premium asociada al lujo tradicional, sino crear una nueva categoría alternativa"

NÚMERO
ESPECIAL
FUERA
DE SERIE

Motor Clásico EDITION



26

MODELOS A EXAMEN

8

COMPARATIVAS

EXCLUSIVAS

FORD ESCORT COSWORTH



OPEL CALIBRA 16V



RENAULT 11 TURBO



MERCEDES 190 E



ALFA ROMEO 75 V6

FÓRMULA GTI

Deportivos de los

80 & 90

Edad de oro



SEAT IBIZA CUPRA



BMW M3

TURBO ★ COMPRESOR ★ 16V ★ V6 ★ 4X4 ★ GRUPO A ★ SUPERTURISMOS...



ALTAS PRESTACIONES PARA TODOS LOS PÚBLICOS

ESPECIAL FUERA DE SERIE

8 comparativas exclusivas

26 GTi y deportivos de los 80 y 90

148

PÁGS

10 €



Ya puedes adquirirlo en nuestra tienda on-line

También en: 91 060 44 83 // suscripciones.sportlifeiberica.es // suscripciones@slib.es

MAGAZIN

**CUPRA REDEFINE SU UNIVERSO
CREATIVO MÁS ALLÁ DEL AUTOMÓVIL**

Diseño transformado en actitud

CUPRA DESIGN HOUSE NACE COMO UN LABORATORIO DE IDEAS DONDE EL DISEÑO SE CONVIERTE EN MOTOR DE CAMBIO. UN ESPACIO PARA EXPERIMENTAR, ROMPER LÍMITES Y DAR FORMA A NUEVAS MANERAS DE CREAR PRODUCTOS Y EXPERIENCIAS QUE VAN MÁS ALLÁ DEL AUTOMÓVIL.





CUPRA Design House es una nueva división dedicada a llevar su concepción estética fuera del ámbito del vehículo. Surge para materializar la filosofía creativa de la marca, basada en la exploración constante, la investigación de materiales y la evolución del lenguaje formal.

Este espacio convierte el diseño en una herramienta de exploración: un lugar donde la estética se une a la tecnología y la sostenibilidad para dar forma a objetos y experiencias con identidad propia. El proyecto se articula en tres líneas de trabajo: Collection,

Collabs y Beyond. Cada una de ellas está concebidas para expandir la identidad de la marca hacia la moda, las colaboraciones artísticas y el diseño de mobiliario y arquitectura.

Durante la Semana del Diseño de Milán 2025, la marca presentó cuatro prototipos que expresan esta evolución: piezas desarrolladas con materiales de nueva ingeniería y técnicas emergentes como la fabricación aditiva, el tejido en relieve y el modelado generativo. Todas ellas reflejan el propósito de Design House: desafiar las normas y abrir nuevos caminos para el diseño contemporáneo. 

CUPRA COLLECTION

En la CUPRA Collection, el diseño se lleva puesto. La marca traslada su lenguaje estético a una línea de prendas y accesorios que combinan funcionalidad, tecnología y actitud. Entre los prototipos destaca la "Adaptive Knitting Piece", una prenda tejida en 3D que actúa como una segunda piel, adaptándose al cuerpo y al movimiento.

Esta colección refleja la ambición de CUPRA por transformar la moda en una extensión de su ADN creativo. Las piezas se desarrollan mediante procesos de *3D knitting* que reducen residuos textiles y permiten un ajuste personalizado. Los materiales —fibras recicladas y tejidos técnicos de nueva generación— se seleccionan por su capacidad de adaptación y durabilidad.

Cada artículo explora la interacción entre cuerpo y material, planteando la ropa como una interfaz que evoluciona con quien la lleva. La colección se presentará dentro de la Design House Shop, el espacio donde CUPRA ofrecerá piezas limitadas y colaboraciones que conectan innovación, sostenibilidad y estilo contemporáneo.



El equipo de CUPRA Design House recoge talento y creatividad a partes iguales.

UN LUGAR DONDE LA ESTÉTICA SE UNE A LA TECNOLOGÍA Y LA SOSTENIBILIDAD



CUPRA COLLABS

CUPRA Collabs es el territorio donde la marca se abre al diálogo creativo con otros actores del diseño. Colabora con empresas y estudios que comparten su visión disruptiva para crear objetos que van más allá de la movilidad.

Cada alianza es una expresión del ADN CUPRA: diseño, innovación y sostenibilidad convertidos en un mismo lenguaje creativo.

Zellerfeld x CUPRA presenta una zapatilla impresa íntegramente en 3D mediante diseño paramétrico. Su estructura monomaterial y reciclable busca reproducir la sensación de movimiento incluso en reposo, y estará disponible a través de la tienda digital de la Design House.



Vichy Catalan x CUPRA amplía las colaboraciones más allá del diseño físico con *The Taste of CUPRA*, una bebida que mezcla jengibre, lima y agua mineral con gas. Sin alcohol ni azúcares añadidos y baja en calorías, se posiciona como la expresión sensorial del espíritu CUPRA, con lanzamientos en España, Reino Unido y Alemania durante el IAA de Múnich 2025.



Harper Collective x CUPRA lanza una colección de equipaje sostenible compuesta por los modelos *Cabin*, *Cabin Expandable* y *Trunk*. Cada pieza se fabrica con un 30 % de redes marinas recuperadas y un 40 % de plástico reciclado, con acabados característicos de la marca como el tono *Century Bronze*. La línea debutará en Oberpollinger (Múnich) antes de su expansión global.

EL PROYECTO SE ARTICULA EN TRES LÍNEAS DE TRABAJO: COLLECTION, COLLABS Y BEYOND

MAM x CUPRA explora la fusión entre moda y tecnología mediante un chaleco multifuncional que integra capucha y mochila. Su superficie combina texturas paramétricas y un tejido exterior tipo neopreno, anticipando una futura colección conjunta.



CUPRA BEYOND

CUPRA Beyond representa la expansión del diseño hacia territorios completamente nuevos. Es el espacio donde la marca traslada su lenguaje formal, sus materiales y su filosofía a ámbitos como el mobiliario, la arquitectura y los interiores.

Su primera creación, la CUPRA Lounge Chair, simboliza esa transición: una pieza concebida mediante diseño computacional, estructura fluida y tejido sensorial que reacciona a la interacción. Fusiona ergonomía, tecnología y estética en un mismo gesto, reinterpretando la idea de confort desde la visión CUPRA.

Con proyectos como este, la Design House busca desafiar los límites de lo que puede ser el diseño, llevando su ADN más allá del automóvil para crear experiencias físicas que conecten con la emoción y la innovación.



ENTREVISTA

JORGE DÍAZ, DIRECTOR DE
DISEÑO DE SEAT Y CUPRA

“LOS COCHES ELÉCTRICOS NO DEBEN SER ABURRIDOS”

EL RESPONSABLE DEL DISEÑO DE LA MARCA MÁS AUDAZ Y VANGUARDISTA DEL MERCADO ES UN ESPAÑOL QUE NOS CUENTA COMO HA VIVIDO LOS PROCESOS CREATIVOS DE LAS ÚLTIMAS CRIATURAS DE CUPRA.

TEXTO: JUAN IGNACIO EGUIARA. FOTOS: CUPRA.

¿Cómo definirías la “identidad visual” de CUPRA en una sola frase, y cómo se diferencia de la de SEAT o de otras marcas deportivas europeas?

CUPRA es una marca que quiere inspirar al mundo exaltando al máximo la emocionalidad y el placer de conducir, y va dirigida a mentes progresivas que buscan algo diferente. En el caso de SEAT jugamos con colores más vivos, un estilo mediterráneo que lo hace muy fresco. Con SEAT queremos llegar a un público mucho más amplio y, en el caso de CUPRA, son productos que pueden polarizar, que igual no gustan a todo el mundo, pero que si te gusta lo amas de verdad.

¿Qué papel juega la emoción frente a la funcionalidad en el proceso de diseño de un vehículo CUPRA?

Diseñar un vehículo cuya misión principal es emocional es algo excitante. La función siempre debe de estar ahí, pero cuando trabajamos con las emociones debemos trabajar con lo que siente la gente al ver un vehículo. Por eso, en el proceso de diseño trabajamos con los 5 sentidos: la vista, con el poder de atracción de sus superficies sensuales mezcladas con líneas tensionadas; el tacto, donde actúan todos los materiales progresivos con un enfoque muy diferente a la competencia; el sonido, el

cual estamos trabajando intensamente ya que en la era de la electrificación el sonido se pierde y creemos que implementando nuevos sonidos podemos enfatizar las emociones. Y hay dos sentidos que son más difíciles de accionar en el coche, pero de hecho estamos desarrollando el aroma de CUPRA, algo que realmente identifique la marca, y en el gusto hemos desarrollado una bebida conjuntamente con Vichy Catalán que lleva agua con gas, lima (que le da ese toque fresco y jengibre, que le confiere un toque picante, como CUPRA debe ser).

¿Cuando diseñas un coche, ¿piensas más en la herencia del automóvil o en su futuro tecnológico?

En CUPRA nunca miramos la herencia, no miramos al pasado. Al ser una marca con 7 años de vida es fascinante y muy diferente a otras marcas al no tener pasado. Realmente tenemos una hoja en blanco donde podemos soñar quién queremos ser y simplemente hacerlo.

El lado tecnológico para nosotros es muy importante. La tecnología siempre ha hecho el cambio en nuestra sociedad y cultura, y siempre tenemos una fase muy potente en cuanto a innovación, nuevos materiales y un infotainment altamente emocional.

¿Cómo influye la cultura mediterránea en los trazos, materiales y colores de los coches de CUPRA? ¿Por qué no hay ningún color llamativo en su gama?

La influencia mediterránea siempre está ahí y la inspiración en Barcelona, y cuando digo Barcelona no es solo en la arquitectura ni en el diseño que respira la ciudad, sino en cómo es la gente. La actitud es lo importante: gente que sabe lo que quiere, que le gusta vivir la vida al máximo y que las emociones que puedes sentir al volante hagan que casi te enamores del coche. En cuanto a los materiales, tenemos una clara inspiración marítima, con materiales como el Seaqual, que proviene de botellas recicladas del mar, o el efecto neopreno en los tejidos con esa inspiración en deportes del mar. Si observamos, CUPRA siempre tiene tonos desaturados, mates, que recuerdan a los materiales más puros como las rocas o minerales, pero sin embargo los colores vivos los instauramos en SEAT para diferenciar las marcas y darles un tono mucho más juvenil y fresco.

¿Cuál es el primer elemento que dibujas cuando comienzas el diseño de un nuevo modelo?

Cuando se empieza un nuevo diseño, en verdad se empieza pensando antes que dibujando: qué actitud queremos conseguir, qué carácter. Más tarde se empieza en vista lateral con la arquitectura o proporción del vehículo. La proporción es sumamente importante y puede definir el 70% del éxito del vehículo, y luego ya definimos las líneas que reforzarán ese carácter.

¿Qué momento del proceso de diseño consideras más crítico: el boceto inicial o la validación final en el modelo físico?



“La influencia mediterránea siempre está ahí y la inspiración en Barcelona, y cuando digo Barcelona no es solo en la arquitectura ni en el diseño que respira la ciudad, sino en cómo es la gente”



En mi opinión, el punto más crítico es cuando pasamos de dibujos en 2 dimensiones al CAD en 3 dimensiones. Es importante que la emocionalidad que puede transmitir un dibujo se mantenga en todo el proceso. Al inicio los diseñadores somos muy libres y a mí personalmente me interesa que cada diseñador dé su propia visión de cómo interpreta la esencia de CUPRA. Al final es algo muy personal y si que es verdad que, una vez conseguida esa actitud especial, hay que mantenerla con la implementación de la técnica, la ergonomía, la seguridad, las normativas y hasta el precio. Por eso es muy importante trabajar codo con codo con los ingenieros para transmitirles la importancia de cada línea y, a su vez, crear retos internos para hacer siempre cosas diferentes.

¿Cómo cambia el lenguaje del diseño automotriz con la electrificación y la desaparición de elementos tradicionales como la parrilla delantera?

Diseñar un coche eléctrico o de combustión, a pesar de que en la búsqueda de emoción puede parecerse el proceso, sí que es verdad que los requerimientos técnicos son diferentes. El posicionamiento de la batería influye en una mayor batalla y en un mayor peso visual del vehículo, y por otro lado el espacio interior aumenta de tamaño. Cuando empezamos a pensar en coches eléctricos vimos una tendencia clara del mercado en hacer coches más simples, limpios en sus formas, casi como si quisieran imitar los teléfonos móviles. Pero en CUPRA nos gusta ir contracorriente y por eso podemos ver modelos CUPRA eléctricos muy emocionales, con mucho carácter en el diseño. Pensamos que los coches eléctricos no deben ser aburridos y, al final, un buen diseño es aquel con el que, con la mirada, puedes sentir lo que vas a disfrutar en su conducción. Diseño emocional, conducción emocional: cuando esos dos puntos se unen, la autenticidad cobra vida.

¿Qué materiales o tecnologías te entusiasman más para los futuros interiores sostenibles de CUPRA?

Para proyectar el futuro de CUPRA está bien que echéis una mirada a los showcars que hacemos. Los showcars son como la mirada hacia adelante de lo que queremos desarrollar en el futuro y, en el último showcarr, el CUPRA Tindaya, podemos ver gran cantidad de innovaciones: desde un puesto de conducción muy enfocado al conductor, hasta unas nuevas texturas paramétricas más fluidas o un nuevo tono de color cobre que lo encapsulamos en vidrio para crear un nuevo color digital.

¿Qué problemas de diseño genera tener que alojar las baterías en los coches eléctricos?

Nosotros a los problemas nos gusta llamarles retos. Sobre todo la posición de las baterías le da un peso visual al vehículo mayor, y como en CUPRA queremos coches dinámicos y ágiles, esto iría en contra totalmente de la percepción visual que queremos conseguir. Por eso es muy importante crear superficies cóncavas y convexas para que, con la luz y las sombras, devolver la ligereza que queremos conseguir.



ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



PERFIL

Edad: 49 años

Lugar de nacimiento: Galicia

CURRICULUM

Ingeniero técnico de diseño industrial, graduado por la Universidad Politécnica de Valencia (UPV). Pasó por departamentos de diseño de Audi, con el TT o el A7; posteriormente Jefe de diseño de exteriores de SEAT. Y desde 2020 director de diseño de SEAT y CUPRA.



"Es muy importante trabajar codo con codo con los ingenieros para transmitirles la importancia de cada línea"



El diseño trata mucho la percepción visual y esto se puede ver en la moda: todos sabemos que una camiseta con rayas horizontales te hace parecer más ancho y con rayas verticales más alto.

¿Cómo imaginas el diseño automotriz en 2035, cuando la conducción autónoma sea más común?

En CUPRA pensamos que las personas siempre tienen que estar por encima de las máquinas, por eso no creemos en una conducción autónoma al 100%. Desde luego, la conducción autónoma ayudará en situaciones de tráfico o cuando uno esté cansado, pero nosotros siempre querremos poder tener el control del vehículo porque vemos en la conducción no solo un transporte de A a B, sino un placer en sí.

Si pudieras diseñar un coche sin ninguna restricción técnica o comercial, ¿cómo sería el "CUPRA perfecto" según tu visión?

Exaltariamos las emociones al máximo. Crearíamos mucha más profundidad en las superficies y prácticamente el vehículo estaría más cerca de un animal que de un propio coche, alguien con quien puedas compartir la ruta, que aprendiera de ti y tú de él, como un compañero de viaje con el cual compartirías experiencias.

El Raval es la apuesta más importante de CUPRA en el futuro inmediato, ¿cuál ha sido el reto más complicado en su diseño?

El reto más importante ha sido mantener la esencia original del Urban-Rebel Showcar en producción. La estampación de superficies tan elásticas y con tanto músculo ha sido un reto para los ingenieros. La creación de nuevos colores que cambian según la luz también ha sido un gran reto. Cuando quieres empujar siempre hay retos; al final es importante sobrepasar nuestros propios límites

para crear algo diferente. Y cuando realmente quieres crear algo único, a veces uno está solo, sin referencias en el mercado, sin comparación de que alguien ya ha pasado por ese posible problema, y cuando pasas esos límites es donde está el oro, donde puedes aportar una visión de futuro muy personal y diferente.

¿Cuál es el diseño de un coche que has diseñado tú del que te sientes más satisfecho?

Para un diseñador, esta pregunta es como si me preguntas a qué hijo quiero más. Es difícil, porque de cada proyecto se aprende mucho: del Audi TT 2^a generación aprendí de Audi la precisión, el valor de la perfección; del Audi A7, la creación de un nuevo segmento; con el SEAT León, cómo dar lo máximo a un precio competitivo; y con los últimos modelos de CUPRA, cómo la influencia del diseño puede influenciar la identidad de una marca. 

TEST

CUPRA TERRAMAR 1.5 E-HYBRID

LOS HÍBRIDOS ENCHUFABLES SON LOS MÁS BUSCADOS POR SU CAPACIDAD PARA OFRECER TODO EN UNO, AUNQUE ES A COSTA DE UN COSTE ALTO. CUPRA LO RESUELVE CON UNA VERSIÓN "PEQUEÑA" EN SU TERRAMAR QUE ES UN EJEMPLO DE EQUILIBRIO, AUTONOMÍA ELÉCTRICA, Y PRECIO TAN COMPETITIVO QUE DENTRO DE SU GAMA ASPIRA A SER EL MÁS VENDIDO Y, POR QUÉ NO, EN EL MERCADO GLOBAL TAMBIÉN.

TEXTO: JUAN IGNACIO EGUILARA. FOTOS: PACHECO.





Estamos probablemente ante el CUPRA que va a expandir más la imagen de marca ante la popularización de una tecnología muy exclusiva envuelta en una carrocería perfecta de tamaño y atractiva de diseño. Se trata de un híbrido enchufable, con más de 100 km de autonomía eléctrica, y un precio más que razonable, que le colocan (si las ayudas a la compra de los coches electrificados continúan) casi al mismo precio que el Terramar más básico de entrada a la gama. Y es que tener un coche con la anhelada etiqueta cero y con unas prestaciones de primer nivel pues seguro que no lo dejaran pasar por alto los compradores.

Es decir, cada vez que un cliente entre en un concesionario de CUPRA, el Terramar será uno de sus objetivos principales. Y una vez opte por ese modelo, este PHEV de 204 CV será un serio candidato a ser adquirido. Porque en primer lugar la base no puede ser mejor. Emplea la conocida plataforma MQB Evo que disfrutan muchos coches del Grupo VW, entre ellos muchos de carácter premium como Audi. En segundo lugar la carrocería es la que se lleva todas las cifras de venta en Europa, con un tamaño compacto de 4,5 metros de largo, pero que cuenta sin embargo con una habitabilidad interior más que suficiente. Sobre todo con la versatilidad que te da la banqueta trasera corredera que permite ampliar el espacio para las piernas de los pasajeros traseros o ampliar el maletero hasta cifras récord por encima de los 600 litros de capacidad. La verdad es que una vez que te acomodas en el interior, sientes que estás en un coche más amplio de lo que esperas en un SUV compacto. No tiene que desmerecer nada a la de un Tavascan, algo más grande y con la plataforma de un eléctrico con mucha más batalla.

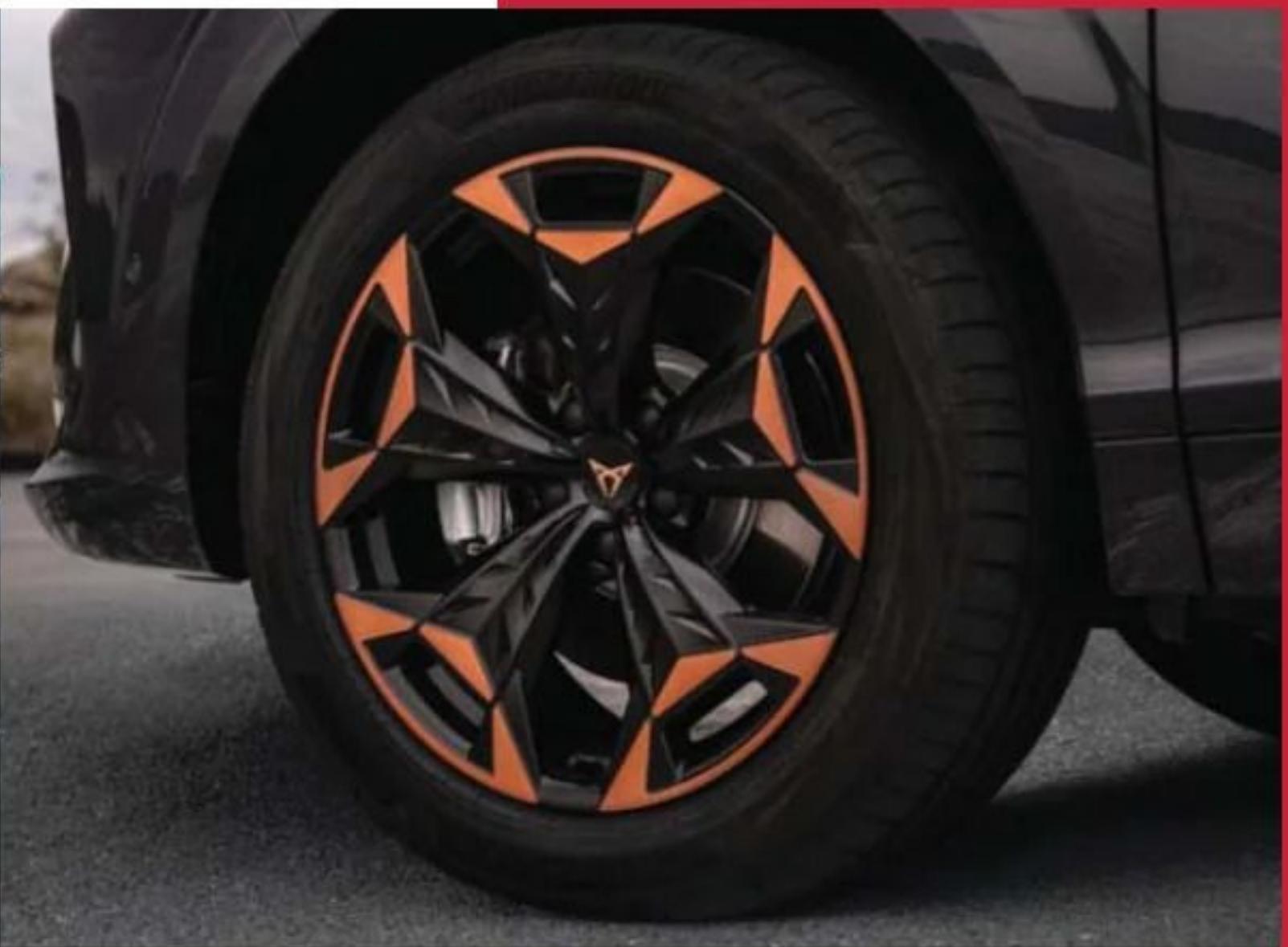
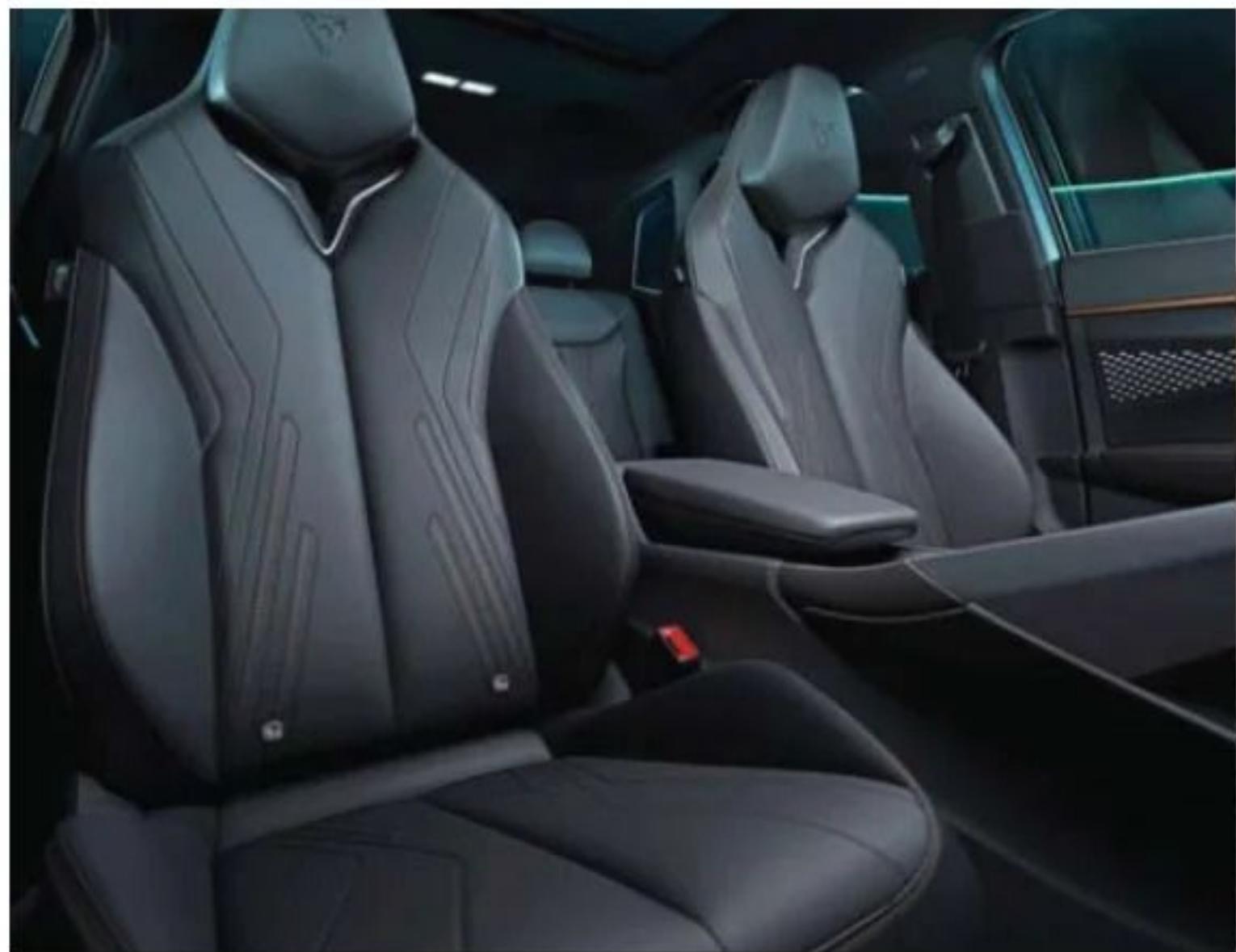
Nada más entrar te sientes a gusto y me transmite mucha mejor calidad percibida. Pero sobre todo me gusta que es más práctico en la distribución de huecos para dejar objetos que otros modelos premium de la marca. Eso sí, sin perder ese estilo rompedor con diseño vanguardista que los diferencia del resto de la competencia. Quizás en el diseño exterior se le pueda criticar que se parece mucho a otros hermanos de marca, pero CUPRA está en un momento que tiene que reforzar su identidad de imagen y por eso quizás algunos detalles recuerdan mucho a otros. Lo que no se puede decir es que no pasa desapercibido, porque es uno de los SUV compactos más atractivos del mercado. Si además se le pudiera poner colores llamativos pues sería escandaloso, pero su pale-

**NADA MÁS ENTRAR ME
TRANSMITE MUCHA
MEJOR CALIDAD
PERCIBIDA**





CUPRA TERRAMAR 1.5 EHYBRID



El estilo es esencia Cupra, pero con un sentido práctico donde dispones de muchos huecos para dejar objetos, un maletero muy capaz y un habitáculo amplio.





CON ESTE TERRAMAR PUEDES LOGRAR CONSUMOS MUY BAJOS

ta de colores está restringida a colores oscuros y metalizados, al estilo del cobre que identifica al logo tribal.

Pero estética aparte, me voy a centrar en su comportamiento y mecánica. El gran secreto de este Terramar eHybrid —que es como se denomina a los híbridos enchufables de la gama— es que ofrece esa cara tecnología a precio razonable. Y prueba de ello es que su precio se puede quedar muy cerca del coche de acceso, el 1.5 eTSI que es un combustión con tecnología microhíbrida y solo 150 CV. Este te ofrece ese motor de combustión pero ayudado por un motor eléctrico en combinación con la caja de cambios DSG de 6 marchas que suma en total 204 CV. Pero lo más importante, con una batería de ion litio de 19,7 kWh de capacidad neta, que le permiten recorrer en modo solo eléctrico más de 100 km/h (según utilización).

Llegados a este punto tengo que decir que no puedo hacer una valoración de los consumos como se puede hacer con un coche de combustión convencional o, incluso, con uno eléctrico. Y el tema es que cuando tienes un híbrido enchufable con tanta capacidad de batería, las posibilidades de utilización son infinitas y los consumos varían completamente. Pero resumiendo, mi dictamen final es que con este Terramar puedes lograr consumos muy bajos según la estrategia que cojas para moverte en según qué circunstancias. Si solo lo llevas en modo combustión pues no se dispara el gasto medio de gasolina, pero hay que tener en cuenta que el coche es pesado por la tecnología

que lleva. Lo suyo es usarlo como se debe: salir con la batería cargada a tope y aprovecharla para usarla en modo híbrido, de manera que el de combustión solo entre cuando se necesite y no mermar en exceso el nivel de la pila. De esta manera se pueden hacer recorridos muy largos, de muchos kilómetros con consumos que apenas llegarán a los 1,5 litros/100 km. Todo dependerá del recorrido, pero como uses urbano e interurbano y algo de carretera/autopista, se pueden hacer un par de centenar de kilómetros sin apenas gasto de gasolina. Y en nuestro día a día, pocas veces hacemos esos recorridos tan largos. En el uso diario de una persona normal casi podrás tirar solo de batería. Porque también tienes el modo eléctrico puro. No hay más modos, quizás solo el de mantener la carga de la batería para reservarla para un uso en ciudad.

Para modificar los modos de estilo de conducción hay un botón en el volante, grande y de presión, nada de apertos que te puedes equivocar al pulsar. También hay otro botón similar de arranque. Pero para modificar el flujo de energía en la conducción, hay que ir a la pantalla central táctil de 12,9" que cuenta con nuevo hardware y software mucho más rápido e intuitivo. Atrás quedaron los problemas de respuesta de las pantallas del Grupo VW. La instrumentación también es digital para ver la información principal, con varias configuraciones donde es posible colocar en grande un cuenta revoluciones muy práctico, algo que ya está casi en desuso. Y para completar

ESTE TERRAMAR ES UNA TRACCIÓN DELANTERA CON CAMBIO DE DOBLE EMBRAGUE DE SEIS MARCHAS

hay un windshield Head-up Display que proyecta la información en el parabrisas.

Los modos de conducción de todas formas son de Confort, Performace e Individual. El VZ eHybrid de 272 CV tiene más modos, como el Cupra, pero no le hace falta a esta versión más modesta. Con los tres que hay es más que suficiente. En todos los casos, cuando quieras todo del coche y aprietas gas a fondo, el cuentavueltas tiene una banda que pasa de blanco a azul metalizado para decírnos que se suman las potencias del eléctrico y del combustión, o sea, los 204 CV. No tienes prestaciones espectaculares, pero sí más que suficientes para mover los casi 1,9 toneladas del coche.

Este Terramar es un tracción delantera con cambio de doble embrague de seis marchas. El resto de versiones cuentan con siete, pero los eHybrid por su combinación con el motor eléctrico usa la de seis. La verdad es que el funcionamiento es suave y no sientes cuando se pasa del eléctrico al de combustión o viceversa; o cuando se suman ambos. No hay brusquedades y todo es muy suave. Tanto que incluso cuando te decides a cambiar tú mismo con las levas detrás del volante, tampoco sientes que haya una retención especial. Todo está muy amortiguado en ese sentido y la suavidad es una de sus características.

El chasis, como todos los de la marca, es perfecto. Quizás la frenada a baja velocidad le falta algo de mordiente o es que hay que acostumbrarse a un servofreno eléctrico que también permite recuperar energía en la frenada mediante la función Blending, pero hay que reconocer que frenando a fondo en una conducción deportiva el coche frena perfectamente y con potencia. Y eso que no puede montar los frenos Akebono que sí hace su hermano mayor de 272 CV con pinzas de seis pistones y discos perforados de 375 x 36 mm, más grandes que los de serie (340 x 36 mm). La verdad es que no le hace falta, porque tampoco es un coche de altas prestaciones: 205 km/h de punta y un 0 a 100 de 8,3 segundos. En nuestras prestaciones las ha mejorado ligeramente fruto de una buena motricidad y esos cambios de marchas tan suaves y rápidos que hemos comentado anteriormente.

No hemos hablado de la capacidad de carga de la batería. Cuenta con cargador de corriente continua con hasta 50 kW, lo que nos permite completar una carga en menos de media hora. Aunque esto es como los consumos, depende de tantos factores que no se puede asegurar nada. En cargadores de 50 kW he tenido la experiencia de que ha cargado a 30 kW, pero eso sí, de forma constante y al final puede completar la carga en apenas 40 minutos. Si lo haces con corriente



CUPRA TERRAMAR

1.5 eHYBRID (204 CV)

NUESTRAS MEDICIONES

ACELERACIÓN

0-100 km/h: 8,0 (13,4) s
0-140 km/h: 13,2 s
0-400 m: 15,1 s

FRENADA

100-0 km/h: 34,4 m

SLALOM

Mejor tiempo: 8,77 s
Velocidad media: 64,0 km/h

SONORIDAD

140 km/h: 138 dBA

ADELANTAMIENTO

Velocidad km/h (marcha)
20 a 70: -- s en D
70 a 120: -- s en D
60 a 100: 3,3 s en D
80 a 120: 4,2 s en D

CONSUMOS (L/100 KM)

Urbano: 0,9/5,9
Carretera: 2,5/8,8
Medio: 1,5/8,0
Máximo en la prueba: 18,5
Autonomía media: 563 km

POTENCIA Y PAR

Potencia máxima: 204 CV a 6.000 rpm
Par máximo: 35,7 mkg a 3.000 rpm
Régimen máximo: 6.500 rpm
Relación peso/potencia: 9,25 kg/CV

VALORACIÓN

MOTOR	★★★★★
CAMBIO	★★★★★
ACELERACIÓN	★★★★★
ADELANTAMIENTO	★★★★★
SONORIDAD	★★★★★
FRENOS	★★★★★
CONSUMO	★★★★★

CON LOS DATOS EN LA MANO

El peso condiciona mucho las prestaciones, pero nuestra unidad estaba en forma y mejoró las cifras oficiales. La mayor ventaja la tiene los consumos aprovechando la batería.

DATOS OFICIALES

47.320 €

MOTOR

Disposición: Delantero transversal de 4 cil. en línea más un eléctrico.
Cilindrada: 1.498 cc (74,5 x 85,9 mm).
Alimentación: Gasolina de inyección directa con turbo. Má batería de litio con 19,7 kWh netos.
Compresión: 11,5:1.
Potencia máxima: 204 CV a 6.000 rpm.
Par máximo: 35,7 mkg entre 1.500-4.000 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción delantera con caja de cambios de doble embrague de 6 relaciones.

DESARROLLOS DE CAMBIO

1º --. 2º --. 3º --. 4º --. 5º --. 6º --.
km/h/1.000 rpm.

BASTIDOR

Suspensión: Delantera tipo McPherson y trasera de paralogramo deformable; resortes helicoidales, amortiguadores de gas y estabilizadora.

Dirección: Cremallera eléctrica.

Frenos: Discos ventilados (340/300 mm).

Neumáticos: 255/45 R19.

Presiones de neumáticos: 2,5/2,5 bar.

Peso oficial: 1.898 kg

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 205 km/h

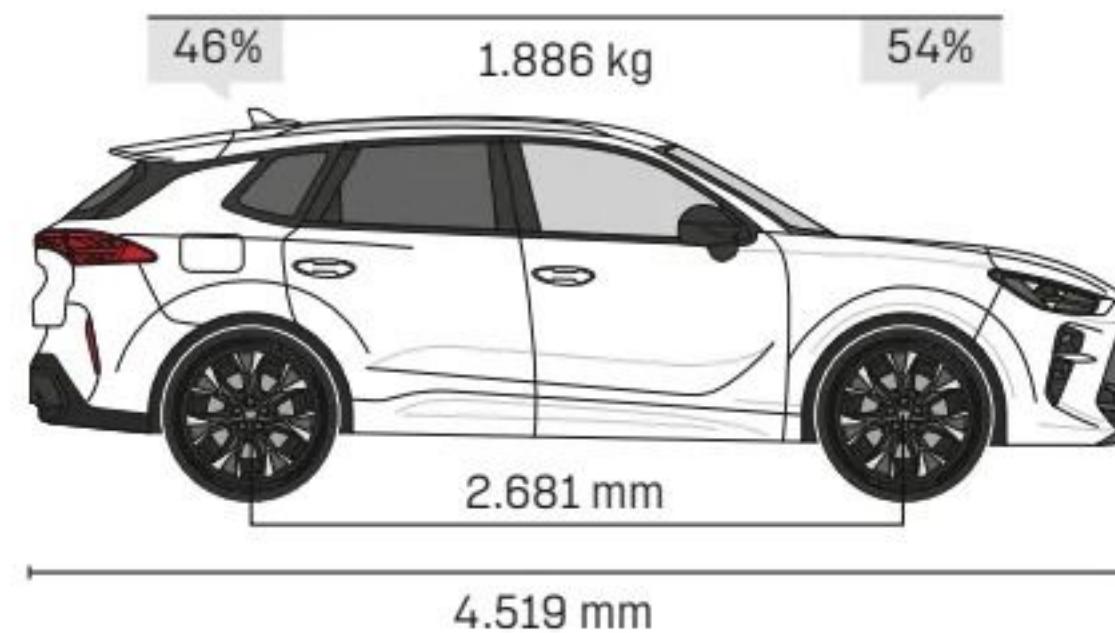
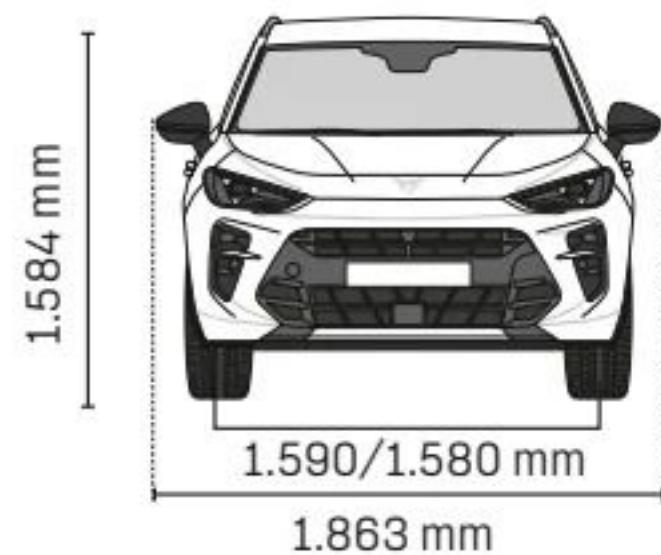
Aceleración 0 a 100 km/h: 8,3 s.

Consumos homologados: 0,4 l/100 km

CONSUMOS, CHASIS ESTABILIDAD.
RENDIMIENTO GENERAL

PESO Y PRESTACIONES

DIMENSIONES Y PESO



PISTA DE PRUEBAS AUTOMOVIL

CIRCUITO DE HANDLING

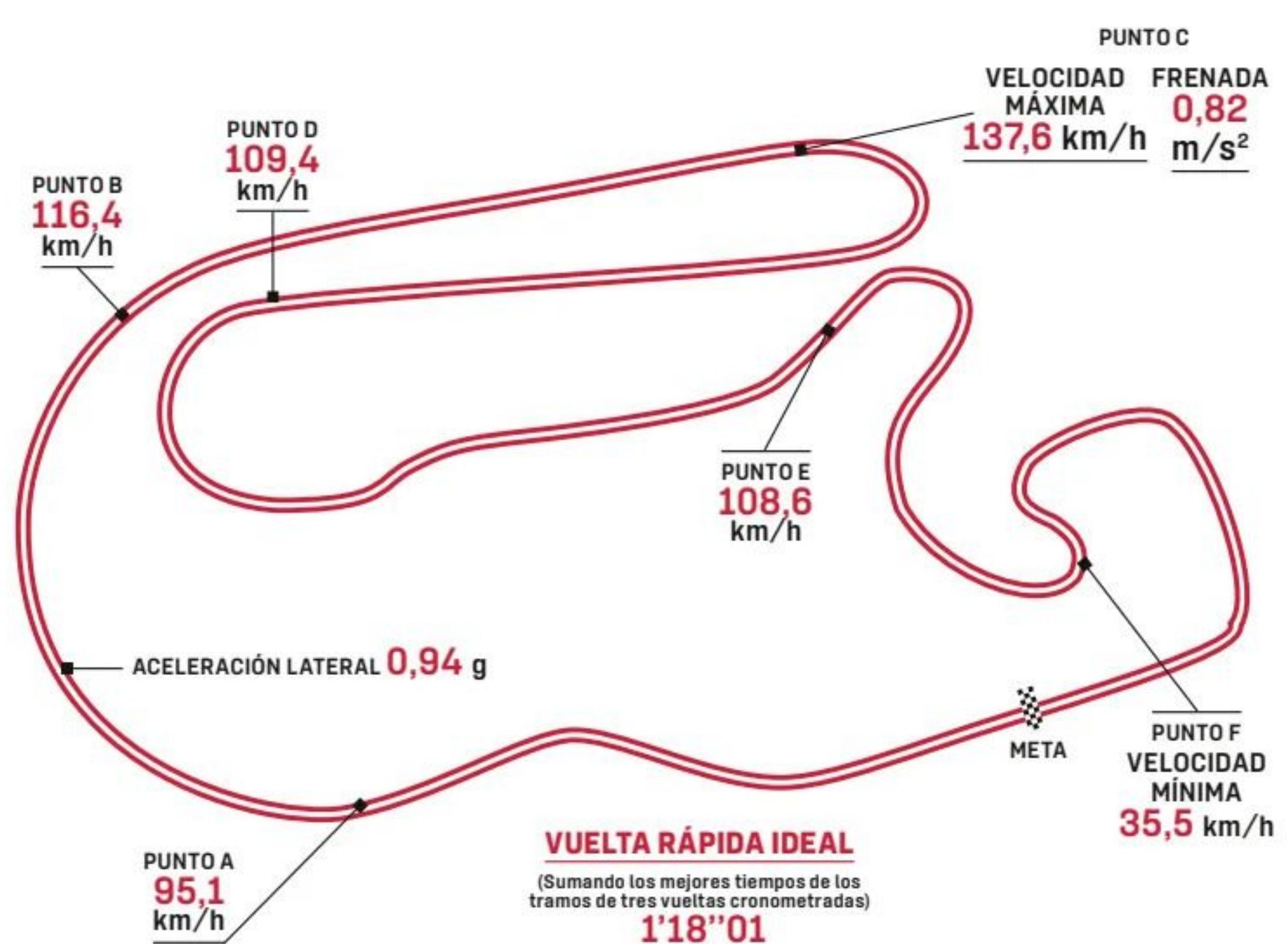
Longitud: 1.784 km
Presión atmosférica: 940 hpa
Temperatura ambiente: 22º C
Temperatura del asfalto: 18º C
Velocidad del viento: 0 m/s

VUELTA RÁPIDA

1'18"16

LOS TIEMPOS EN SU CONTEXTO

POS. MODELO	TIEMPO	FECHA
524 Citroën C5 2.2 HDi	1'18"04	04/2009
525 Mini Cooper 1.6	1'18"05	06/2013
526 Cupra Terramar 1.5 eHybrid 204 cv	1'18"16	12/2025
527 Seat Ibiza Cupra TDI	1'18"19	04/2013
528 Range Rover Evoque Sdi	1'18"31	10/2011



ESTE COCHE ESTÁ PENSADO PARA SER EFICIENTE AL MÁXIMO Y RENDIR EN EL DÍA A DÍA



alterna entonces el cargador de a bordo es de 11 kW. En ese caso estamos hablando de dos horas y media aproximadamente.

Vamos rematando la prueba y analicemos el chasis. Pues como buen CUPRA su puesta a punto es perfecta. De serie monta llantas de 18" más que suficientes, aunque en mi caso lo probé con las de 19" que le confieren más estabilidad y aplomo. La verdad es que el precio para pasar a esa medida no es muy alto y creo que merece la pena. Pasar a las siguientes de 20" creo que ya sería excesivo. También mi unidad montaba la suspensión DDC adaptativa con amortiguador de dos válvulas, y está metido en un paquete (pure Performance Pack de 1.300 euros) que tampoco cuesta mucho y puede ser interesante porque añade los faros Led's con distribución variable de luz. La verdad es que la suspensión así no es para nada incómoda aunque sí es tirando a dura. Dependiendo del modo de conducción varía su dureza, pero apenas se nota y en todo momento se mantiene firme para acometer una conducción dinámica. Destacar la dirección progresiva de serie, que transmite muy bien la sensación de guiado del tren delantero. Se puede elegir entre confort y Performance, pero apenas se nota tampoco. En los dos modos es consistente. Decir que su elevado peso en el tren delantero lo hace un tanto subvirador, pero el equipo de neumáticos puede dirigir la trayectoria. En el vano motor esta el motor de combustión y el sistema eléctrico del coche, eso conlleva mucho peso, pero esta colocado muy bajo en el vano y le

CONCLUSIÓN

Es uno de los mejores híbridos enchufables del mercado y está situado en el segmento de moda. Pocos SUV compactos son tan completos y equilibrados como este Terramar eHybrid 204 CV. Una propuesta premium, a precio razonable, con autonomía eléctrica de más de 100 km, que nos permite una conducción híbrida gastando menos —o nada— gasolina que un mechero. Esta versión puede convertirse por méritos propios en el favorito del cliente por delante del coche de acceso a la gama. A mí, desde luego, me ha convencido.

permite rebajar el centro de gravedad, por eso el comportamiento es muy sano.

El test definitivo lo realicé en nuestra pista de pruebas, donde sometemos a todos los coches que pasan por AUTOMÓVIL al límite. Desde luego el Terramar eHybrid no es un coche para un circuito. Este coche está pensado para ser eficiente al máximo y rendir en el día a día, con consumos bajos y prestaciones más que suficientes. En el trazado con los controles de estabilidad conectados compruebas que entra con mucha frecuencia, y no entiende los cambios de apoyo violentos o las salidas de curva con el gas a fondo. En el primer caso frena de golpe y deja el coche casi parado, mientras en el segundo no atiende a nuestras indicaciones y no empuja para no derrapar. Por supuesto, le desconectamos el control de estabilidad para poder comprobar el verdadero potencial del chasis y su unidad de potencia. La entrega de energía es más bien justa para el peso del coche, pero si el cambio fuese un poco más rápido seguro que se le podría sacar más partido. Los frenos, por el contrario, que en el día a día, en detenciones a baja velocidad te da la sensación de falta de mordiente, cuando atas a fondo compruebas que tiene mucha potencia de frenada. Y no se agotaron. Me gustó mucho los frenos, y eso es importante en un coche que con el conductor se acerca a las dos toneladas.

En cuanto a las suspensiones, perfectas para la carretera, en pista son un tanto blandas, por lo que balancea mucho el coche y sientes que los asientos no sujetan bien el cuerpo a la altura de los hombros. 

ENTREVISTA

LIDIA ORTIZ, GANADORA DEL CUPRA FORMENTOR 1.000.000

"ESTOY CONDUCIENDO UNA PIEZA ÚNICA"

CUPRA HA CELEBRADO LA FABRICACIÓN DEL COCHE NÚMERO UN MILLÓN DE UNA MANERA MUY ESPECIAL. EN LUGAR DE DESTINAR EL COCHE A UN MUSEO, LO HA REGALADO A UNA EMPLEADA DE LA MARCA PARA QUE LO DISFRUTE DURANTE TRES AÑOS. ESTAS SON LAS IMPRESIONES DE LA AFORTUNADA GANADORA DEL PREMIO.

PREGUNTA. ¿Cómo te enteraste de que habías ganado el sorteo del CUPRA Formentor e-HYBRID y cuál fue tu primera reacción?

RESPUESTA. Fue una sorpresa total. Nuestro presidente Markus Haupt, apareció en mi puesto de trabajo y me dijo que venía a verme a mí, no a ver a Anabel, mi responsable. Cuando me entregó las llaves y me dijo que el coche estaba fuera, no podía creerlo. Sentí una mezcla de emoción y orgullo, porque este Formentor, además de mi favorito, no es un coche cualquiera: es la unidad número un millón, algo único en la historia de CUPRA.

P. ¿Qué significa para ti conducir un CUPRA Formentor e-HYBRID, especialmente siendo la unidad que marca este hito para la marca?

R. Para mí es un honor. Llevo más de diez años en SEAT y CUPRA, y ver cómo la marca ha crecido hasta producir un millón de coches es increíble. Este Formentor representa innovación, diseño y sostenibilidad, y poder disfrutarlo durante tres años es un regalo que nunca olvidaré.

P. ¿Qué es lo que más te ha impresionado del coche desde que lo viste por primera vez?

R. Su diseño es espectacular, con ese color Gris Magnetic mate y los detalles exclusivos que lo hacen único. Además, la tecnología híbrida enchufable me parece fascinante y me permite ir y venir al trabajo en modo 100% eléctrico sin emplear el motor de gasolina. Es como tener dos coches para usar en momentos diferentes.

P. ¿Cómo describirías tu trayectoria en SEAT y CUPRA y qué valoras más de formar parte de esta compañía?

R. Ha sido una experiencia muy enriquecedora. Empecé hace más de una década y he visto cómo la empresa se transforma, apuesta por la electrificación y se convierte en una marca global. Lo que más valoro es el espíritu de equipo y la pasión que compartimos por la innovación. Este sorteo es una muestra de que la compañía reconoce a las personas que están detrás de cada logro.

P. ¿Qué opinas del camino hacia la electrificación que está siguiendo la compañía?

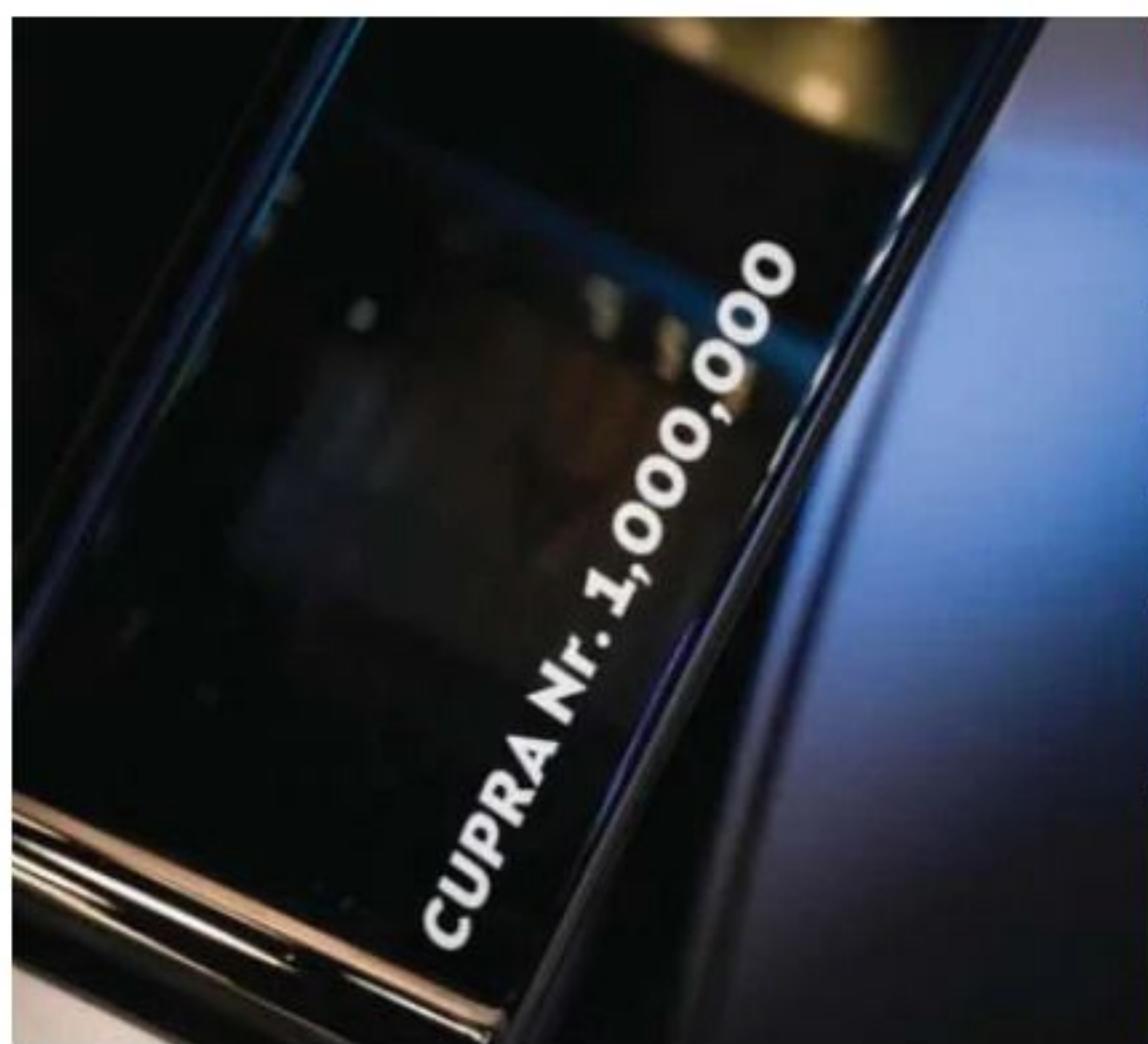
R. Creo que es el futuro y me enorgullece que SEAT y CUPRA estén liderando este cambio desde España. La inversión en electrificación y la llegada de modelos increíbles, como el CUPRA



Raval, son señales claras de que estamos preparados para ofrecer movilidad sostenible sin perder la emoción que caracteriza a la marca. Es un reto enorme, pero también una oportunidad para seguir creciendo.

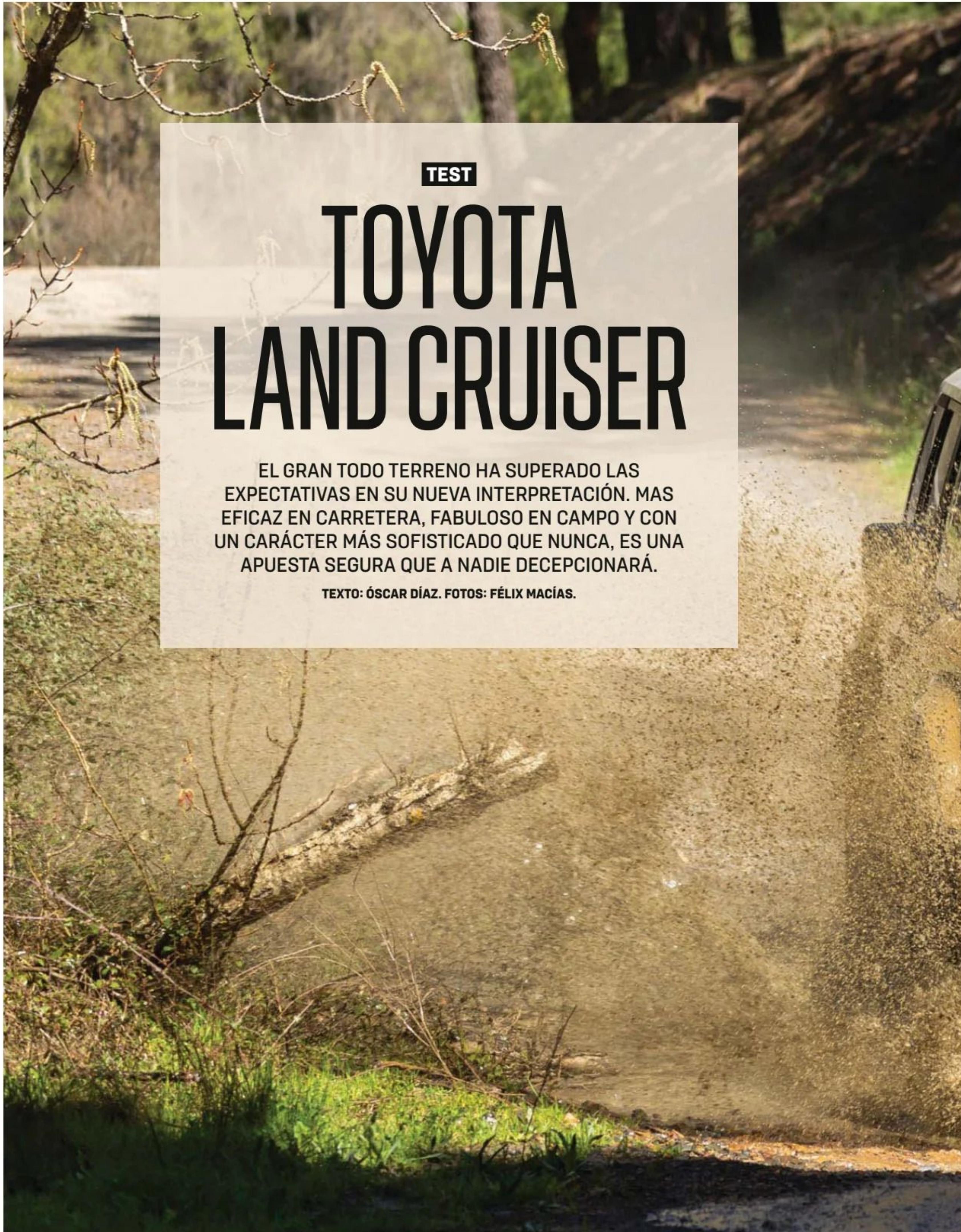
P. ¿Cómo estás disfrutando tu CUPRA Formentor en el día a día?

R. ¡Muchísimo! Lo uso para ir al trabajo y para escapadas los fines de semana. La conducción en modo eléctrico es silenciosa y cómoda, y cuando necesito potencia, responde de inmediato. Además, cada vez que veo el detalle del "1.000.000" en el coche, me recuerda que estoy conduciendo una pieza única de la historia de CUPRA. 🚗



"Cuando nuestro presidente Markus Haupt me entregó las llaves y me dijo que el coche estaba fuera, no podía creerlo. Sentí una mezcla de emoción y orgullo, porque este Formentor, además de mi favorito, no es un coche cualquiera: es la unidad número un millón, algo único en la historia de CUPRA."





TEST

TOYOTA LAND CRUISER

EL GRAN TODO TERRENO HA SUPERADO LAS EXPECTATIVAS EN SU NUEVA INTERPRETACIÓN. MÁS EFICAZ EN CARRETERA, FABULOSO EN CAMPO Y CON UN CARÁCTER MÁS SOFISTICADO QUE NUNCA, ES UNA APUESTA SEGURA QUE A NADIE DECEPCIONARÁ.

TEXTO: ÓSCAR DÍAZ. FOTOS: FÉLIX MACÍAS.







La del Land Cruiser es una historia de éxito y de fidelidad al concepto original que ha convertido su nombre en mito. Una que ha obligado a Toyota España a adelantar las previsiones de introducción de los Land Cruiser con hibridación ligera toda vez que primero las 250 unidades que formaban los First Edition y luego el resto de unidades asignadas a nuestro país se agotaron en tiempo récord en los concesionarios. Y aunque hoy sólo se vendan los modelos MHEV la vigencia en sensaciones, en concepto y prestaciones es total. Para muestra, el consumo homologado por la marca apenas ha variado en una décima de litro, y por eso acercamos a estas páginas la prueba de un automóvil que difícilmente podrás estrenar.

Y es una pena si eres de los que les gusta ser el primero en conducir un coche, porque es difícil encontrar un automóvil tan convincente y apto para todo uso como éste. Es un todo terreno que marca las diferencias en el trabajo duro y al tiempo es un automóvil amplio y cómodo en carretera que, sin llegar a los niveles de confort y refinamiento de las mejores berlinas, ofrece unos nive-

**EL MOTOR ES UN
CLÁSICO PUESTO AL DÍA**



TOYOTA LAND CRUISER



les realmente altos, mucho espacio y sensación de privilegio el contemplar paisaje y tráfico desde un plano superior.

«Nuestro» Land Cruiser es uno de los 250 First Edition comercializados en España durante el lanzamiento. Se corresponde con una nueva generación que marca una ruptura con la anterior. Su chasis es mucho más rígido y la suspensión ha sido revisada, lo que le hace mucho más grato de conducir en asfalto sin perder un ápice de capacidad campera. Eso sí, esta generación se da sólo en versión de cinco puertas y siete plazas, y no alcanzaría los niveles trialeros de los antiguos y poco populares tres puertas. También abandona la dirección hidráulica, sustituida por una eléctrica que favorece la integración con las ayudas a la conducción, aunque mantiene su estructura de suspensión trasera de eje rígido y reductora mecánica.

El consumo no es pequeño. Lógico si tenemos en cuenta los más de 2.500 kg de peso con sólo el conductor a bordo, y será fácil ver cifras por debajo de los 8,5 l/100 km incluso acariciando el acelerador para desplazarte a velocidades

dulces. Curiosamente, el gasto no se dispara exponencialmente cuando quieras un crucero algo más alto. En torno a los 120 km/h vas a estar rozando los 10 l/100, aunque buscando el máximo —o conduciendo por arena, barro, piedras: momentos de todo terreno extremo—sube y podrías ver cifras que duplican el consumo normal. Es algo asumido en un coche así, pero que no deja de poder condicionar el uso y recomienda empezar todas tus aventuras off road con el depósito lleno —algo protocolizado entre los amantes del 4x4—.

El motor es un clásico actualizado que destaca más por cómo entrega de par que por su potencia máxima y ha recibido ese toque Toyota de fabricante de todo terrenos. De ahí el mando que activa la regeneración del filtro de partículas a voluntad y uno de drenaje del filtro de combustible. Habrá quien lo califique de motor tranquilo, más de empuje que de tirón brutal pero resulta muy solvente y garantiza mover una carrocería tan masiva con suficiencia, apoyado en un magnífico cambio de ocho relaciones, no demasiado rápido pero sí preciso y suave en su funcionamiento. No

ES DIFÍCIL ENCONTRAR UN COCHE TAN CONVINCENTE

[ENLACE AL CANAL](#)

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



TOYOTA LAND CRUISER

NUESTRAS MEDICIONES

ACELERACIÓN

0-100 km/h: 11,23 s
0-200 km/h: n.d.
0-400 m: 17,89 s
0-1.000 m: 32,65 s

FRENADA

140-0 km/h: 76,9 m / 3,97 s

SLALOM

Mejor tiempo: n.a.
Velocidad media: n.a.

SONORIDAD

140 km/h: 72,2 dBA

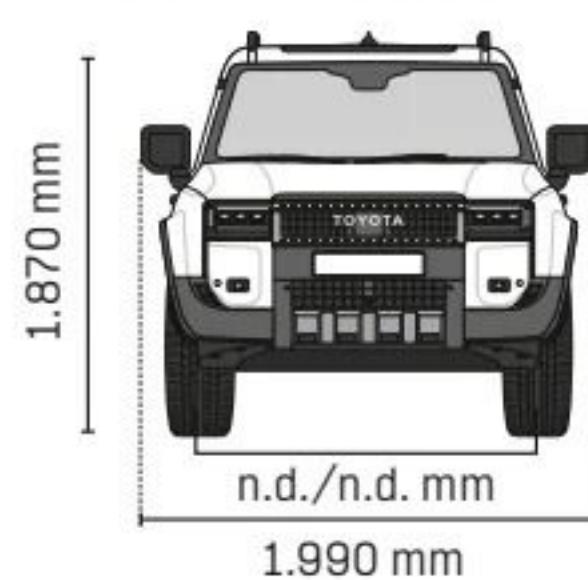
ADELANTAMIENTO

Velocidad km/h (marcha)
20 a 70: 5,01 s en D
70 a 120: 9,38 s en D
20 a 120: 14,39 s en D
80 a 120: 7,65 s en D

CONSUMOS (L/100 KM)

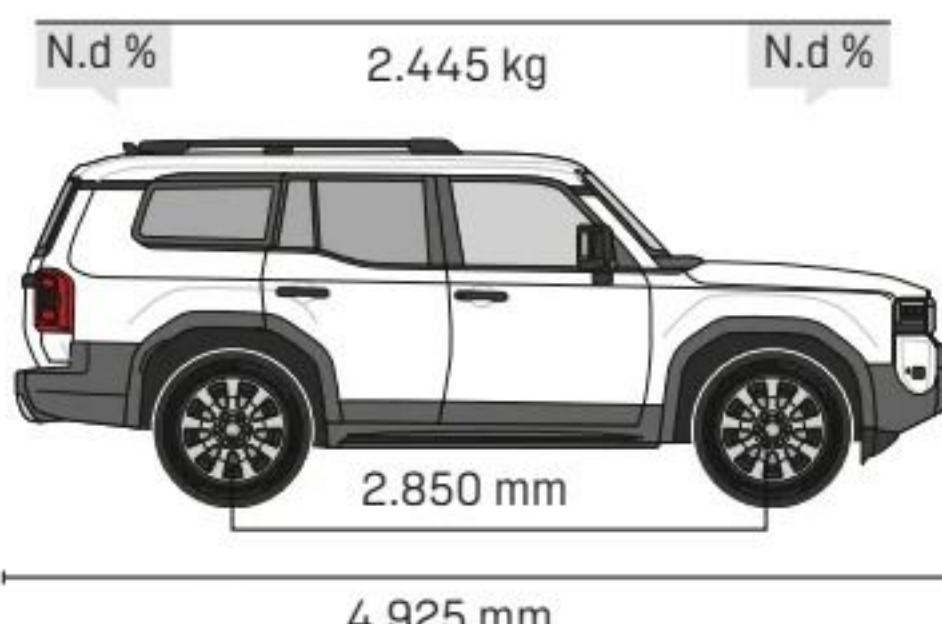
Urbano: 10,2
Carretera: 9,5
Medio: 9,9
Máximo en la prueba: 17,6
Autonomía media: 808 km

DIMENSIONES Y PESO



CAPACIDAD OFF ROAD,
COMODIDAD EN ASFALTO Y
COMPORTAMIENTO MUY NOBLE

PESO Y CAPACIDAD DE MANIOBRA



ofrece aceleraciones de deportivo, lógico, e invita a tomarse las cosas con alguna tranquilidad dados sus neumáticos M+S y su enorme masa, aunque no es menos cierto que su capacidad para atacar un adelantamiento va a ser bastante mejor que la aceleración pura.

La señal más inequívoca de su empuje, y donde más a gusto se encuentra el Land Cruiser, es la pasmosa facilidad con supera las zonas más técnicas, apoyado de una electrónica muy bien afinada que saca lo mejor de una base técnica inicial magnífica. Eso sí, aunque es un gran todo terreno —uno de los mejores se mire por donde se mire— su altura libre al suelo es sólo notable. A cambio, resulta cómodo y preciso en carretera, donde muestra apoyos francos y buenas hechuras siempre y cuando no busques cambios de apoyo ni fuertes frenadas.

Y es que en Toyota han desarrollado un vehículo grande en todos los sentidos, con un aroma a receta clásica en la suspensión, independiente en las ruedas delanteras y de eje rígido en las traseras, con el valor añadido de poder desconec-

DATOS OFICIALES

87.950 €

MOTOR

Disposición: Delantero longitudinal.
Cuatro cilindros en línea.
Cilindrada: 2.755 cc
(92,0 x 103,6 mm).
Alimentación: Inyección directa common rail. Turbo e intercooler.
Compresión: 15,6:1.
Potencia máxima: 204 CV a 3.000 rpm.
Par máximo: 51,02 mkg entre 1.600 y 2.800 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción integral permanente.
Cambio automático de ocho relaciones. Reductora.

DESARROLLOS DE CAMBIO

N.D.

BASTIDOR

Suspensión: Delantera de paralelogramo deformable. Trasera de eje rígido. Muelles helicoidales.
Dirección: Eléctrica, de cremallera.
Frenos: Discos ventilados en ambos ejes.
Neumáticos: 265/65 R18.
Presiones de neumáticos: 2,5/2,5 bar.
Peso oficial: 2.445 kg

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 165 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h: n.d.
Consumos homologados: 10,2 l/100 km



CIRCULANDO SOBRE ASFALTO, PUEDES AFRONTAR LOS BACHES CON CONFIANZA



tar la barra estabilizadora para ganar recorrido y garantizar que una de las ruedas esté siempre en contacto con el suelo. Los discos de freno son generosos y haría falta mucho castigo para que pierdan eficacia y la dirección es precisa, aunque no demasiado rápida, y puede perdonar esos movimientos involuntarios de volante que aparecen cuando una rueda se encuentra con piedras sueltas, un hoyo o una rodera profunda. Y si se trata de circular en asfalto, se comporta como coche muy cómodo que permite afrontar el bacheo, los reductores de velocidad, etc sin desasosiego ni tener que modificar tu ritmo de marcha ante el temor de que los pasajeros vayan a ser zarandeados.

Si el hardware del Land Cruiser puede cautivarte, el software puede darte impresiones contradictorias. Por un lado, las ayudas a la conducción «asfálticas» (indicador de velocidad máxima permitida superada, asistente de salida de carril o freno automático de tráfico cruzado) pueden parecerse muy conservadores y llegar a darte más un violento frenazo cuando cree que

CONCLUSIÓN

Es difícil encontrar una adaptación tan fiel al concepto original en su capacidad campera y más difícil si ésta viene acompañada de un comportamiento asfáltico impecable. Por si fuera poco, su realización es impecable, los materiales dan una percepción de calidad muy alta y el equipamiento de confort es magnífico y es una garantía ante el uso más exigente. Su precio es alto. Sí. Pero no te parecerá exagerado si lo aprovechas al máximo.

vas a chocar con un obstáculo al aparcar o aparece algún coche mientras estás aparcando. Al contrario, esa implementación electrónica al todo terreno convierte en un juego de niños afrontar dificultades que podrían requerir mucha experiencia para modular acelerador, freno y cambio. Las posibilidades son muchas y su eficacia está fuera de toda duda. Bloqueos del diferencial central y trasero si necesitas tracción o alguna rueda está en el aire, el control de descenso —complementario a una reductora mecánica— y los modos de conducción off road específicos que se despliegan cuando pulsas el botón MTS (Multi Terrain System) limitan la necesidad de experiencia y la máxima pericia tras el volante.

Tanta capacidad y equipamiento tiene un coste, y éste parte de los 85.000 euros para las versiones VX y subía en casi 10.000 más en las VXL. Mucho dinero a cambio del que conduces un coche que si te regalasen con la condición de usar a diario, a buen seguro estarías enormemente satisfecho y no cambiarías por nada del mundo. 



MAGAZIN
GAMA PEUGEOT 5008

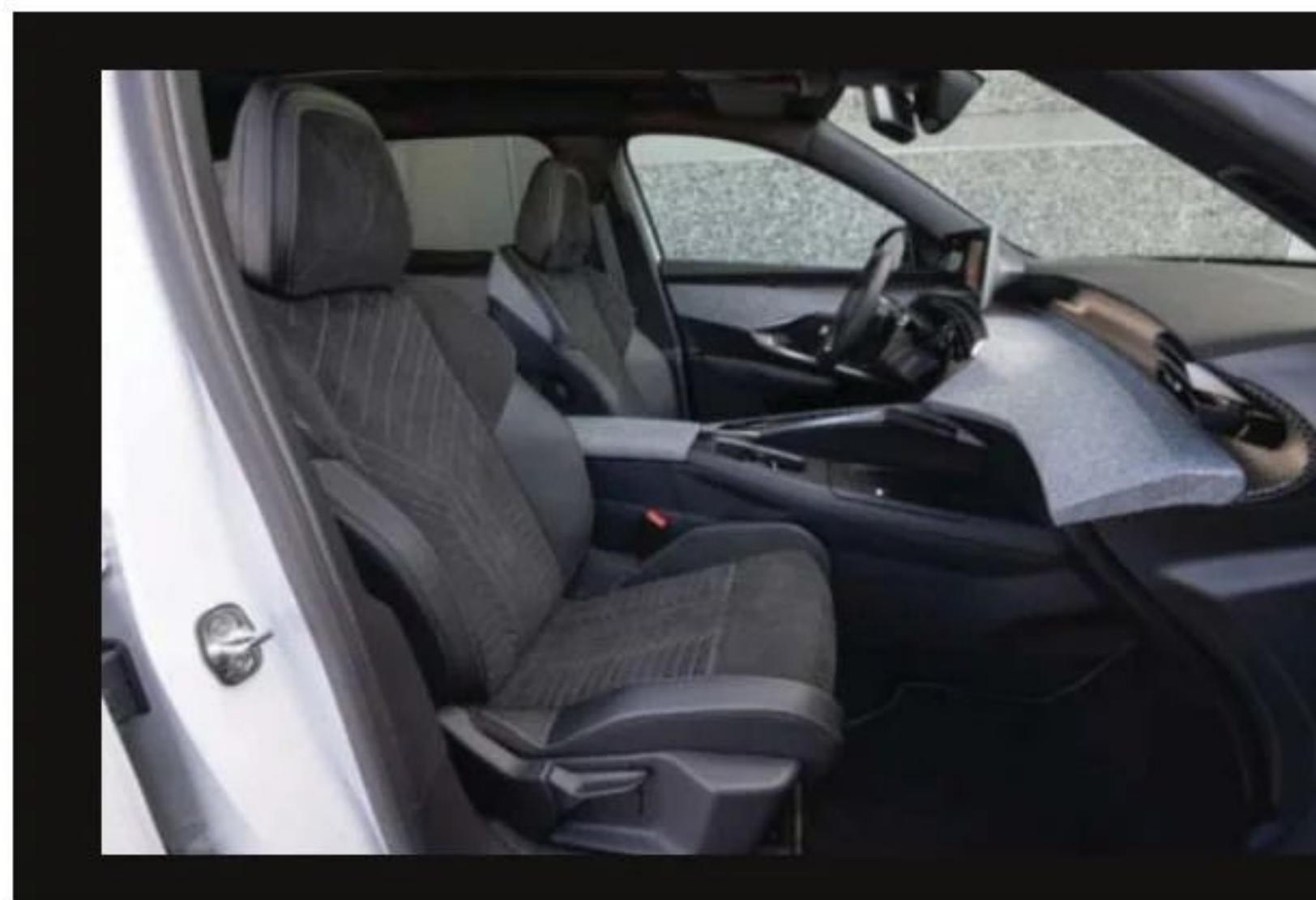
TERRITORIAL

NO INTENTES BUSCAR UN SIETE PLAZAS QUE PUEDA MEJORARLO CLARAMENTE, PERO TAMBIÉN TE RESULTARÁ DIFÍCIL ENCONTRAR ALGO QUE LO IGUALE. POR VARIEDAD DE GAMA, RENDIMIENTO, CALIDADES, EXPERIENCIA DE USO, VERSATILIDAD Y RELACIÓN ENTRE VALOR Y PRECIO, EL 5008 ES HOY UNO DE LOS SUV A BATIR. LA MANADA, TIENE LÍDER.

TEXTO: RAÚL RONCERO. FOTOS: PEUGEOT



GAMA PEUGEOT 5008





EL NUEVO I-COCKPIT PANORÁMICO SE CONVIERTA EN UN VALOR AÑADIDO CLAVE EN LA EXPERIENCIA A BORDO

El último Peugeot 5008 representa la evolución lógica de una saga que siempre ha defendido el formato de siete plazas. Conserva la practicidad y el espacio que hicieron fuerte a su antecesor, sus calidades, rendimiento, tacto de conducción o experiencia de uso, pero los lleva a un nivel técnico más exigente y alineado con el contexto actual del mercado. Apuesta decididamente por la electrificación, aunque de forma progresiva e inteligente para que el cliente pueda elegir entre distintas soluciones según su uso real, en un momento en el que otros fabricantes que estaban acelerando hacia gamas casi exclusivamente eléctricas se están viendo obligados a dar un pasito atrás e incluir también soluciones transitorias.

La base técnica es la plataforma STLA del grupo Stellantis, la misma del 3008, llevada aquí a 4,79 m de longitud y 2,89 m de batalla. Así queda en un punto clave: más grande y habitable que un Mercedes EQB, claramente más manejable y asequible que los siete plazas de formato grande, sin rival en cuanto a relación precio/producto y con no muchas alternativas si necesitas combinar versiones 100% eléctrica con tres filas de asientos en un coche de su tamaño.

La tercera fila es de serie en todas las versiones. El acceso es razonable y la amplitud de esta fila permite llevar niños o adultos de estatura contenida sin sensación de castigo continuo. Con las siete butacas desplegadas, el maletero ronda los 350 litros útiles, una cifra aprovechable para el día a día y por encima de lo que ofrecen la mayoría de los siete plazas de su talla. Con cinco plazas, el maletero es, sencillamente, descomunal, contando además con un amplio recorrido en la segunda fila para adaptar el espacio a las necesidades de cada momento.

En gama de motores, el 5008 ofrece tres vías claras. El Hybrid 145 e-DCS6 es un híbrido ligero de 145 CV con etiqueta ECO, pensado para quien hace mucha carretera y quiere contener consumos sin complicarse con enchufes. Sus cifras homologadas rondan los 5,6–5,8 l/100 km y, lo más interesante, parte en precio por debajo de la mayoría de SUV entre 4,7 y 4,9 m con potencias



El maletero del 5008 sigue siendo uno de los grandes argumentos de su versatilidad. Incluso con las siete plazas operativas ofrece cumplir en servicios mínimos mejor que la competencia. Utilizando sólo dos filas la capacidad es, sencillamente, impresionante.

LA PLATAFORMA COMPARTIDA, LA OPTIMIZACIÓN DE BATERÍAS Y LA MODULARIDAD DE LA GAMA PERMITEN OFRECER UN SIETE PLAZAS ELECTRIFICADO SIN CAER EN PRECIOS DESORBITADOS NI RENUNCIAR A LA FUNCIONALIDAD





El acabado GT marca diferencias respecto a Allure: pantalla panorámica de 21 pulgadas de serie, más asistentes, detalles específicos en el exterior e interior y una calidad percibida superior.

similares, sólo por encima de propuestas mucho más básicas por motor, sin etiqueta ECO o con calidades no tan cuidadas.

Por encima se sitúa el Plug-In Hybrid 195 e-DCS7, con 194 CV combinando un 1.6 turbo de 150 CV con un motor eléctrico de 125 CV y una batería de 17,8 kWh netos. La clave está en la autonomía: ni mucha para evitar encarecer el coche por el coste de la batería, ni poca. Sus 82 km en modo eléctrico mejoran alternativas y resultan más que suficientes para el uso diario sin necesidad de que el motor de combustión salga en apoyo.

La tercera vía es el E-5008, el eléctrico puro. La versión de 213 CV y batería de 73 kWh homologa una cifra más que respetable, medio millar de kilómetros gracias a sus contenidos consumos. Pero STLA permite sumar nuevos hitos en coche eléctrico, como una de las mayores baterías acopladas a un coche de su tamaño y batalla. Con 98 kWh y 231 CV, lleva el rango hasta unos 650–670 km. Una recién incorporada opción a la gama añade versatilidad de uso para quienes necesiten características más específicas de SUV, gracias a que un segundo motor en el eje posterior lo convierte en un eficaz vehículo de tracción total. En este caso, la pareja de motores rinde 325 CV que se alimentan de la batería de 73 kWh, alcanzando así 476 km de radio de acción.

En cuanto a conectividad, el 5008 se sitúa en el estandar alto del segmento. Desde el acabado Allure incluye el Peugeot Panoramic i-Cockpit con dos pantallas de 10 pulgadas bajo un mismo cristal curvo y compatibilidad inalámbrica con Apple CarPlay y Android Auto. En los GT, el conjunto se integra en una única pantalla que cre-

ce hasta las 21 pulgadas y se apoya en servicios conectados con actualizaciones OTA, funciones remotas y planificación de rutas con paradas de carga en las versiones eléctricas.

Dinámicamente, el 5008 mantiene el tacto típico de los últimos Peugeot: dirección rápida, coche algo más ágil de lo que sugieren sus dimensiones y un ajuste de suspensión orientado al confort, pero sin grandes movimientos de carrocería. El peso de las versiones eléctricas se nota, aunque la plataforma y la batería baja ayudan a controlar los balanceos, con un compromiso que lo sitúa en un punto medio entre los SUV de siete plazas más comodones y los que priorizan un talante casi deportivo. Peugeot no sólo garantiza también una completísima dotación de asistentes a la conducción, sino un funcionamiento inteligente que siempre invita a llevarlos conectados, apoyándonos en la conducción, sin falsas alarmas ni reacciones imprecisas.

Y por último, la otra gran carta es el precio. La gama arranca en torno a los 36.900 euros para el híbrido ligero y se sitúa claramente por debajo de los grandes siete plazas electrificados en sus variantes más equipadas, aprovechando las economías de escala de la plataforma compartida para ser competitivo sin recortar en seguridad ni conectividad. Hay SUV más potentes, con más autonomía eléctrica o con interiores más ostentosos, pero pocos reúnen hoy, en un mismo coche, siete plazas siempre disponibles, una gama siempre articulada en versiones con etiqueta ECO, maratoniano eléctrico con batería de casi 100 kW y curvas muy óptimas de carga, o un maletero utilizable incluso cuando se llena el habitáculo. 

Stellantis en general y Peugeot en particular acertaron de pleno al apostar antes que otros por plataformas multienergía, con características líder en cuanto a kWh por centímetro de batalla en sus versiones 100% eléctricas.



MR. DARK
Testigo anónimo

TODO ES VANIDAD

IDE

n junio de 2019, a un idiota se le ocurrió hacer una convocatoria en Facebook para asaltar el Área 51, en septiembre de ese año. Llegaron a apuntarse 1,5 millones de personas, la mayoría también idiotas. Cuando llegó el momento, acudieron unos 150. Hicieron un poco el idiota delante de la valla, llena de policías, se hicieron autorretratos y se fueron muy contentos porque «habían participado en algo muy grande».

También en 2019, una tal Ariii, con más de 2,6 millones de seguidores en Instagram, lanzó su propia línea de camisetas. El proveedor no llegó a iniciar la producción porque los pedidos no alcanzaron el mínimo establecido para empezar: 36 unidades.

En cosas de coches también hay muchos ejemplos de formidable notoriedad, presencia en las redes y reputación social que han acabado en desastre. Fisker llamó mucho la atención con su modelo Ocean del que recibió unas 65.000 reservas en 2023. En 2024 estaba en bancarrota. Otras empresas lograron cientos de miles de seguidores en Instagram y visualizaciones de

vídeos de futuros modelos, con el mismo resultado final (Lordstown Endurance o Faraday Future). Y, por supuesto, el último (de momento) intento de resucitar DeLorean, que debía haber lanzado el coche en 2024 y nada.

Vamos con marcas más serias. En el Reino Unido, Mini lanzó la campaña de implicación social «MINI Not Normal». En seis semanas interactuaron 230.000 personas y llegaron unos 30.000 nuevos seguidores. Eso fue en 2013. En ese año y en el siguiente, Mini perdió penetración en el mercado británico.

«Menos mal que hicimos esa campaña», argumentaría alguno de los implicados. Esa es la segunda parte del problema. Según el estudio «What are likes worth? A facebook page field experiment» (¿Qué valor tienen los «me gusta»? Un experimento de campo en una página de Facebook), publicado en Journal of Marketing Research, dar like a páginas de marca no cambia el comportamiento de compra. Según otro estudio de la American Marketing Association, las métricas intermedias como clics o vistas no permiten inferir con precisión el impacto en ventas. La publicación académica Humanities and Social Sciences Communications difundió otro estudio de campo con estas dos conclusiones, entre otras: una, los influencers sirven para captar atención, pero no logran que la gente se involucre mucho más allá de mirar. Dos, mirar contenido en redes sociales rara vez se traduce en acciones de valor para la empresa.

Quienes se dedican a estudiar estas cosas llaman «métricas de vanidad» al número de likes, seguidores, visualizaciones o clics. Sirven para avalar el trabajo de un departamento de marketing o comunicación, aunque con un efecto seguramente nulo en las ventas o la rentabilidad de la empresa.

Y, sin embargo, no se deja de perseguir la atención de quienes viven de hablar sin saber. En nuestro ámbito, son los que van a una presentación de un coche, mandan unos cuantos autorretratos por el camino y, cuando llega el momento de conducirlo, se paran en cualquier sitio para grabar un vídeo, aunque no tienen ni idea de cómo va porque no lo han probado. Es justo decir en su descargo que, aunque lo condujeran, tampoco se enterarían de cómo va.

Antes, las revistas eran la principal fuente de información sobre coches. En algunas se publicaban textos insultos o sometidos al anunciante. En otras, aunque con la mejor intención, dislates (he sido el autor de muchos). Pero había dos cosas que ahora faltan en ese vacío mundo virtual: una, la idea de que había una verdad escrutable a la que llegar consultando información, realizando pruebas y mediciones. El objetivo era acercarse a esa verdad, no conseguir muchos likes y suscriptores. Dos, audiencia con sentido crítico. No nos pasaban ni una cuando metíamos la pata. Solo podíamos echar la culpa al socorro «error de imprenta». Otra cosa que se ha perdido.

66

Es cuando menos cuestionable que la notoriedad en las redes sociales genere algún tipo de beneficio para la empresa. Salvo para las empresas que venden notoriedad, claro.



LALIGA
BUSINESS SCHOOL

MÁSTER EN ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS



Febrero 2026

Más información en:

<https://business-school.laliga.com/>

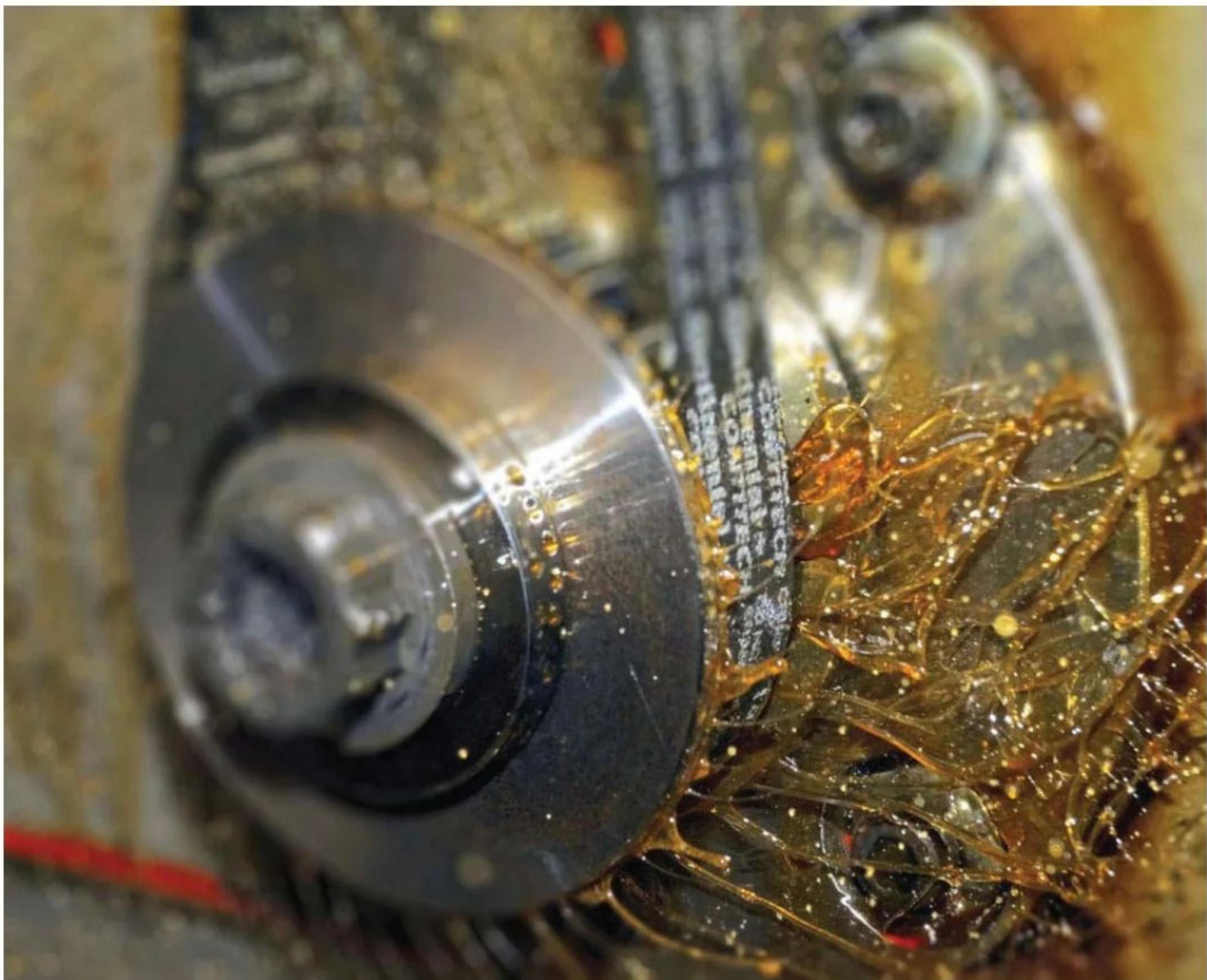
Organizado por:

LALIGA

**SPORT
LIFE**
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS



LA FUERZA QUE IMPULSA TU CARRERA. ESTUDIA EN LALIGA.



LA AMENAZA FANTASMA

IDEADA PARA AUMENTAR LA EFICIENCIA, CON LOS AÑOS HA ADQUIRIDO MALA FAMA: LAS CORREAS DENTADAS EN BAÑO DE ACEITE PREOCUPAN A SUS PROPIETARIOS Y PLANTEAN INTERROGANTES A LOS COMPRADORES DE SEGUNDA MANO. UNA AMENAZA QUE ESTÁ DEBAJO DE LOS CAPÓS DE ALGUNOS COCHES Y QUE NO DEJAN TRANQUILOS A NADIE CON UNA MECÁNICA DE ESTAS CARACTERÍSTICAS. TE MOSTRAMOS QUÉ MOTORES SE VEN AFECTADOS, EN QUÉ CONSISTEN LOS PROBLEMAS Y CÓMO SE PUEDEN RESOLVER.

TEXTO: ANDREAS JÜNGLING / TORSTEN SEIBT.

FOTOS: HERSTELLER, MIK MOTOREN, STAN PAPIOR, LENA WILLGALIS, WÜRTH.

Hay que ver cómo los ingenieros han conseguido aumentar una y otra vez la eficiencia del motor de combustión de pistones, basado en los inventos alumbrados hace más de 150 años por los señores Otto y Diesel. Es de cajón, cuanto más fácil sea mover algo, menos energía hará falta para ponerlo en marcha. Ese es también el motivo por el que una esbelta bicicleta de competición es tan distinta de una bici cualquiera aparcada en una esquina.

Con el motor en funcionamiento, se pierde mucha energía destinada al accionamiento del (los) árbol(es) de levas. Y eso cuesta combustible. Mientras que los longevos motores de los camiones, con mucho peso y par, hacen girar sus árboles de levas con indestructibles ruedas dentadas y los antiguos corredores de fondo de Mercedes y compañía han apostado por cadenas dobles, gruesas como un dedo, para el control de válvulas, otros fabricantes optaron enseguida por el empleo de correas dentadas de goma. Funcionan más silenciosamente que las cadenas de metal, necesitan menos energía, su fabricación es mucho más barata, son más fáciles de montar y además permiten ahorrar peso.

La única desventaja consiste en que muy de cuando en cuando, o al cabo de unos 100.000 kilómetros (unas veces más, otras menos), hay que

cambiar la correa como medida preventiva. Al fin y al cabo, llega un momento en que todas las mezclas de caucho envejecen, pierden elasticidad y fuerza tensora, se endurecen y se vuelven frágiles. Es algo que todos hemos experimentado, con diferentes fechas de caducidad, con casi todas las variedades posibles de gomas, desde la que utilizamos para cerrar una carpeta hasta la de los neumáticos del coche.

Es cierto que cambiar la correa cuesta sus buenos dineros, porque hay que fijar cuidadosamente el cigüeñal y el árbol de levas en la posición correcta y además casi siempre se cambia también la bomba del refrigerante, pero al menos se trata de unos gastos que se pueden planificar. Una correa dentada intacta, tal como se describe en la parte inferior de la página, influye de forma decisiva en el destino del motor y por eso se fabrican con un ancho determinado y se refuerzan por dentro con tejido metálico. Porque el objetivo es que todo el conjunto dure.

EN BUSCA DE UNA MAYOR EFICIENCIA

La cuestión de si aún sería posible ahorrar una pizca de combustible en el tren de válvulas rondaba la mente de algún que otro ingeniero. Y los hubo que incluso se pasaron de la raya, como ocurrió, por ejemplo, en BMW y VW alrededor de la segunda década de este siglo. En aquel entonces unas cadenas de sincronización cada vez más es-

ASÍ FUNCIONA LA CORREA DENTADA

¿Cuál es exactamente el cometido de la correa dentada? Y ¿por qué su mal funcionamiento significa casi siempre la muerte del motor? Muchos comparan el tipo de funcionamiento de los motores Otto y diésel con el de una bomba de aire. El aire tiene que entrar y salir de las cámaras de combustión. Para que entremedias ese aire se pueda comprimir y luego quemar, hay que obturar por completo la cámara de combustión. Pues bien, toda esa tarea corre a cargo de las válvulas.

Al abrirse, las válvulas sobresalen hacia la cámara de combustión, por tanto la apertura debe producirse exactamente en el momento justo para que no entren en contacto con el pistón que sube y baja a toda velocidad, porque de lo contrario se produciría una interferencia. Es decir, el control de válvulas debe mantener una relación temporal correcta respecto al movimiento del pistón que está ligado al cigüeñal, mientras que las válvulas

se accionan a través de uno o dos árboles de levas —igual que ocurre con la manivela del pedal y el piñón en las bicicletas.

Por tanto, el movimiento rotatorio del cigüeñal controla el de los árboles de levas. Por eso se habla de accionamiento de sincronización o de control de válvulas. En las grandes series (salvo en raros casos especiales) esa tarea recae en una cadena de sincronización o justamente en una correa dentada. Si algo no funciona como es debido, en el mejor de los casos solo se desajustan los tiempos de sincronización y el motor marcha de forma irregular. Pero si un pistón choca con una válvula, por ejemplo, porque la correa se desgarra, se producirá un deterioro serio. Y este tipo de daños del motor casi siempre son irreparables. Solo están inmunizados frente a ese problema los denominados motores sin interferencia, que cuentan con una gran distancia de separación entre los pistones y las válvulas.



La correa dentada conecta las dos ruedas del árbol de levas con el cigüeñal (sección del modelo Eco-Boost 1.0 de Ford, tipo Fox)

AQUÍ SE ESCONDE UNA CORREA PROBLEMÁTICA

LOS MOTORES CON CORREA EN BAÑO DE ACEITE MÁS HABITUALES DE UN VISTAZO

FORD ECOBOOST 1.0 Y 1.5

Tres cilindros, tipo Fox, instalado desde 2012 hasta aproximadamente 2019 en los modelos Fiesta, Focus, B-Max, C-Max, Ecosport, Puma, Mondeo, Kuga, Transit/Tourneo Courier y Transit/Tourneo Connect.

Correa de aceite para el tren de válvulas y la bomba de aceite, a partir de 2019 (tipo Dragon) solo para la bomba de aceite. No se ve afectado: el cuatro cilindros Eco Boost 1.5.



FORD TDCi 1.8

Cuatro cilindros, tipo Endura-DI, instalado desde 2009 hasta 2013 en los modelos Galaxy, S-Max, Mondeo y Transit/Tourneo Connect.

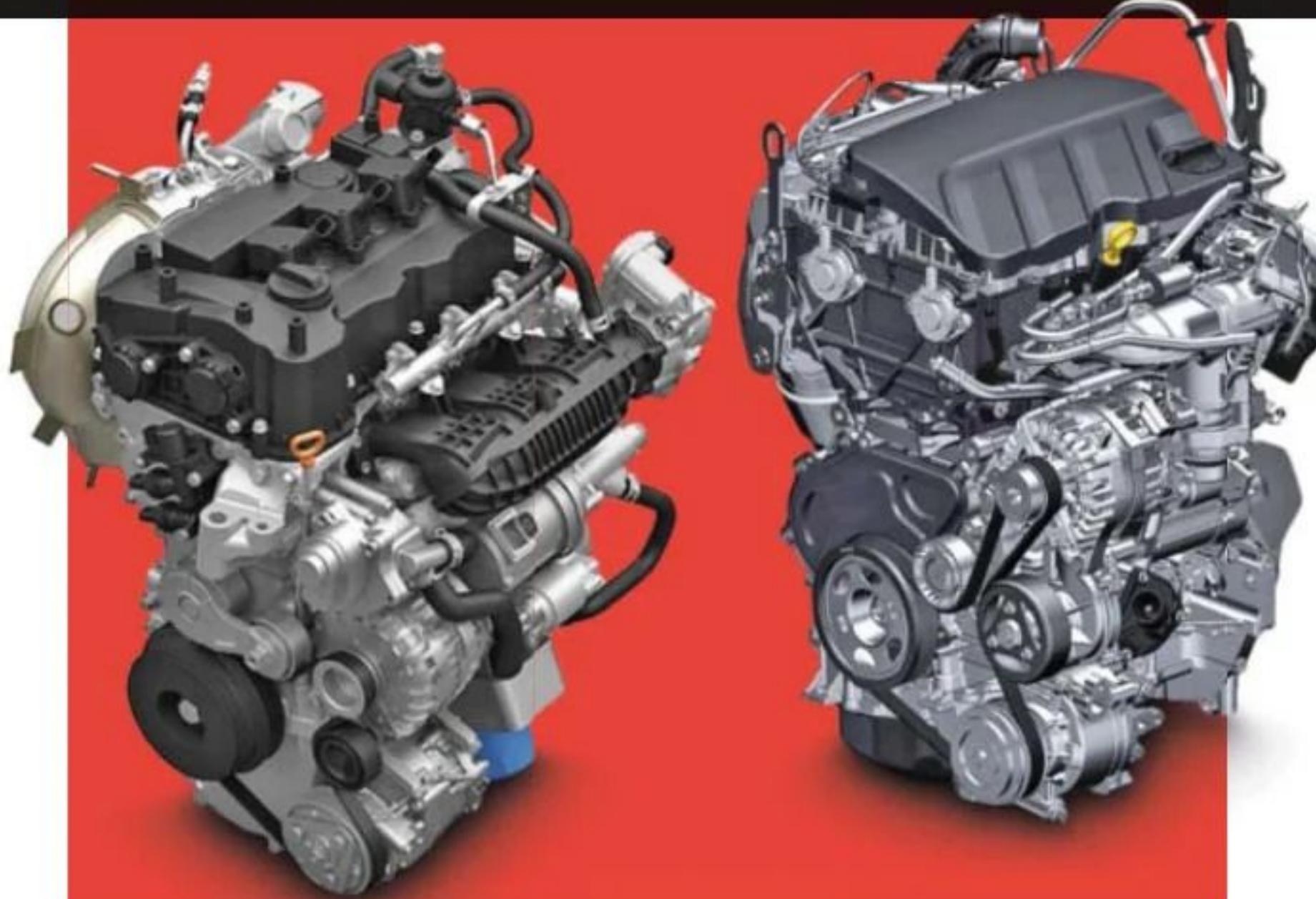
Correa de aceite para la bomba de alta presión e (indirectamente) las válvulas. También afectados: ECOBLUE 2.0, diésel de cuatro cilindros, tipo Panther, instalado desde 2016 en los modelos Focus, Kuga, Transit, Transit/Tourneo Custom y Ranger.

Correa de baño de aceite para el tren de válvulas.

HONDA VTEC TURBO 1.0

Tres cilindros, tipo P10A2, instalado desde 2017 hasta 2021 en el Honda Civic (10.ª generación). Correa de baño de aceite para el tren de válvulas.

Como descendiente del tres cilindros Kei Car aún más pequeño procedente de Japón, este motor solo se ha utilizado en raras ocasiones en Europa y siempre exclusivamente en el Civic ya relevado.



OPEL DIRECT INJECTION TURBO 1.2/1.4

Tres cilindros, tipo F12SHL/F12SHT/F12SHR/F14SHT, instalado desde 2019 hasta 2021 en el Opel Astra K.

Correa de baño de aceite para el tren de válvulas. En este caso no se trata del Turbo 1.2 de PSA/Stellantis, introducido prácticamente en esa misma época y presente, por ejemplo, en los modelos Corsa, Crossland y compañía.

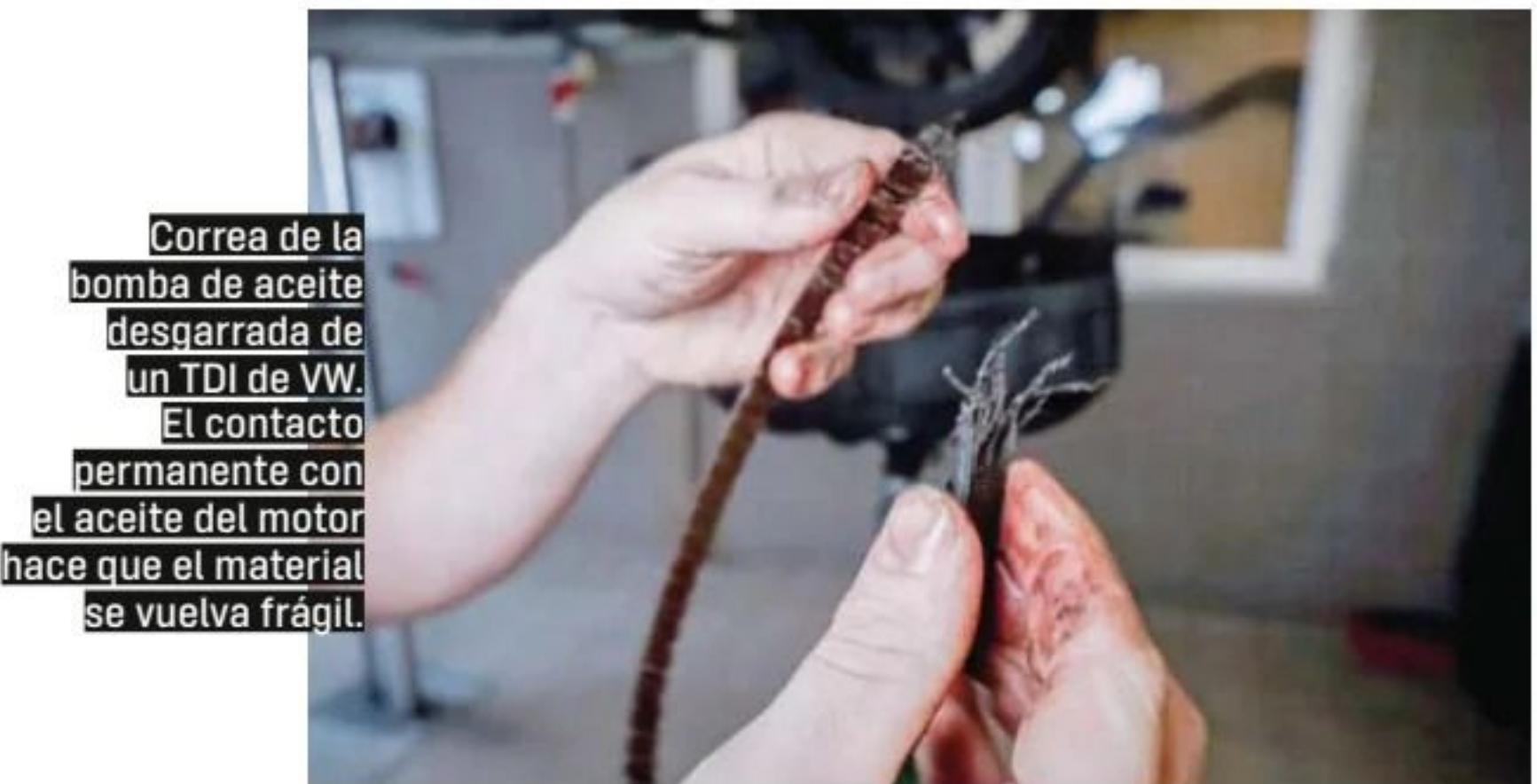


STELLANTIS PURETECH 1.2

Tres cilindros, tipo EB2, instalado desde 2012 hasta aprox. 2022 por Citroën y DS (en casi todas las series como PureTech 1.2) en los modelos Fiat Doblo, Jeep Avenger, Opel Corsa F, Crossland, Mokka B, Grandland, Peugeot (en casi todas las series como Pure-Tech 1.2) y Toyota Proace City. Correa de baño de aceite para el tren de válvulas.

VOLKSWAGEN TDI 1.6 Y 2.0

Diésel de cuatro cilindros, tipo EA288 (como TDI 1.6, de 2009 a 2012 como tipo EA189), instalado desde 2012 en casi todos los modelos de Audi, Seat, Skoda y VW como TDI 1.6 y 2.0. En este caso una correa de aceite acciona la bomba de aceite. El control de válvulas se lleva a cabo mediante una correa dentada de marcha en seco corriente.



trechas y ligeras ocasionaban daños caros porque se distendían o incluso se desgarraban en lugar de trabajar sin necesidad de mantenimiento como había sido habitual durante décadas.

El proveedor de la industria automovilística Continental —más exactamente, su filial Contitech Antriebssysteme, especializada en transmisiones por correa— presentó en 2009 la «Conti Oil Runner», una correa dentada de nuevo cuño para bombas de aceite y trenes de válvulas que había sido desarrollada expresamente para estar en contacto permanente con el aceite del motor. El fabricante afirmó entonces que esta correa podía trabajar de manera fiable en el mismo espacio constructivo angosto que las cadenas de acero, rodeada de un aceite que podía llegar a alcanzar los 120 grados de temperatura, y además durante toda la vida del motor. Y por si esto fuera poco, un ancho de cadena menor y la lubricación constante ofrecían también un aumento real de la eficiencia frente a las trasmisiones habituales.

Ese mismo año Volkswagen empezó a utilizar estas cadenas para el accionamiento de la bomba de aceite del 1.6 TDI (EA189). Esta novedad también se incorporó en su motor sucesor, el EA288

lanzado en 2012, y por tanto también en la versión de dos litros. Ambos motores se instalaron en innumerables modelos de las marcas del consorcio VW, Audi, Seat y Skoda. En un primer momento Ford siguió otro camino y utilizó la Oil Runner para la bomba de combustible de alta presión en algunas versiones del motor diésel de 1,8 litros Endura-DI. En ese caso, partiendo de la bomba una correa dentada seca se encargaba del accionamiento del árbol de levas. Más adelante, en 2012, los fabricantes de Colonia descubrieron el tres cilindros Eco Boost, en su momento muy elogiado y con razón, considerado como modelo paradigmático de downsizing bien lograda. Este motor utilizaba una correa de aceite para la bomba de aceite y el tren de válvulas respectivamente.

Por esas mismas fechas PSA (hoy Stellantis) presentó el nuevo motor unificado 1.2 PureTech, que desde entonces se instala prácticamente en todos los coches pequeños y compactos y en los modelos SUV de todas las marcas del consorcio. Es algo similar a la opción de Ford, se trata de un motor de gasolina de tres cilindros que básicamente suma puntos con buenos valores de potencia y consumo y una fiabilidad que en principio parecía no plantear problema alguno.

Honda y General Motors se sumaron a esta tendencia bastante más tarde, utilizando la técnica de correa húmeda (también denominada belt in oil) para sus motores de tres cilindros. Las vibraciones que surgen debido a los grandes intervalos de encendido propios de un tres cilindros, son absorbidas en parte por una correa dentada que funciona amortiguada en aceite. El resultado es una marcha mucho más suave que la que proporcionaban cadenas sin ninguna elasticidad.

Por lo demás, el motor GM llegó a Opel solo poco después de su adquisición por parte de PSA en el año 2017, y se instaló únicamente en el Astra K, que en 2021 fue reemplazado por un sucesor en la plataforma francesa. Por eso este motor es relativamente raro y no debe confundirse con el PureTech.

¿Y DÓNDE ESTÁ EL PROBLEMA?

Ford, Volkswagen, Stellantis, Honda y GM... muchos de los fabricantes de automóviles más grandes del planeta optaron por las ventajas de una correa dentada en baño de aceite. ¿Con éxito? Hoy en día esos motores tienen unos diez años más y nosotros ya estamos un poco más avisados y sabemos que no ha sido una idea redonda.

Desde el principio estuvo claro que los motores de correa húmeda necesitan siempre una especificación del aceite muy determinada, especialmente adaptada para que no ataque al material de la correa. Pero ¡ojito!, en este caso especificación no significa solo una determinada clase de viscosidad (por ejemplo, 5W-40). Más allá de las clasificaciones de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles ACEA (por ejemplo, ACEA A5/B5 para motores de gasolina o ACEA C3 para diésel), muchos fabricantes asignan códigos propios para identificar aceites autorizados. En concreto: PSA B71 2312 de Stellantis, WSS-M2C948-B de Ford, Norma VW 507.00 o más recientes de Volkswagen, Dexos1 Gen2 o OV0401547 de Opel.

Cada gota de aceite que no cumple esos requisitos especiales y que añadimos, por ejemplo, al reponer rápidamente en la gasolinera, reduce en teoría la resistencia química de la correa. No obstante, Ford indica 500 milímetros de tolerancia pa-

El hecho de que la tubuladura de llenado de aceite del PureTech 1.2 permita ver más o menos la correa dentada supone una gran ventaja. Así se puede insertar también la herramienta de medición (abajo).

ra cantidades de reposición y Opel incluso un litro, siempre que el contenido de aceite real sea correcto. Pero, pasados unos cuantos años y propietarios previos, suele ser difícil garantizar que nunca ha habido un aceite inadecuado en el motor.

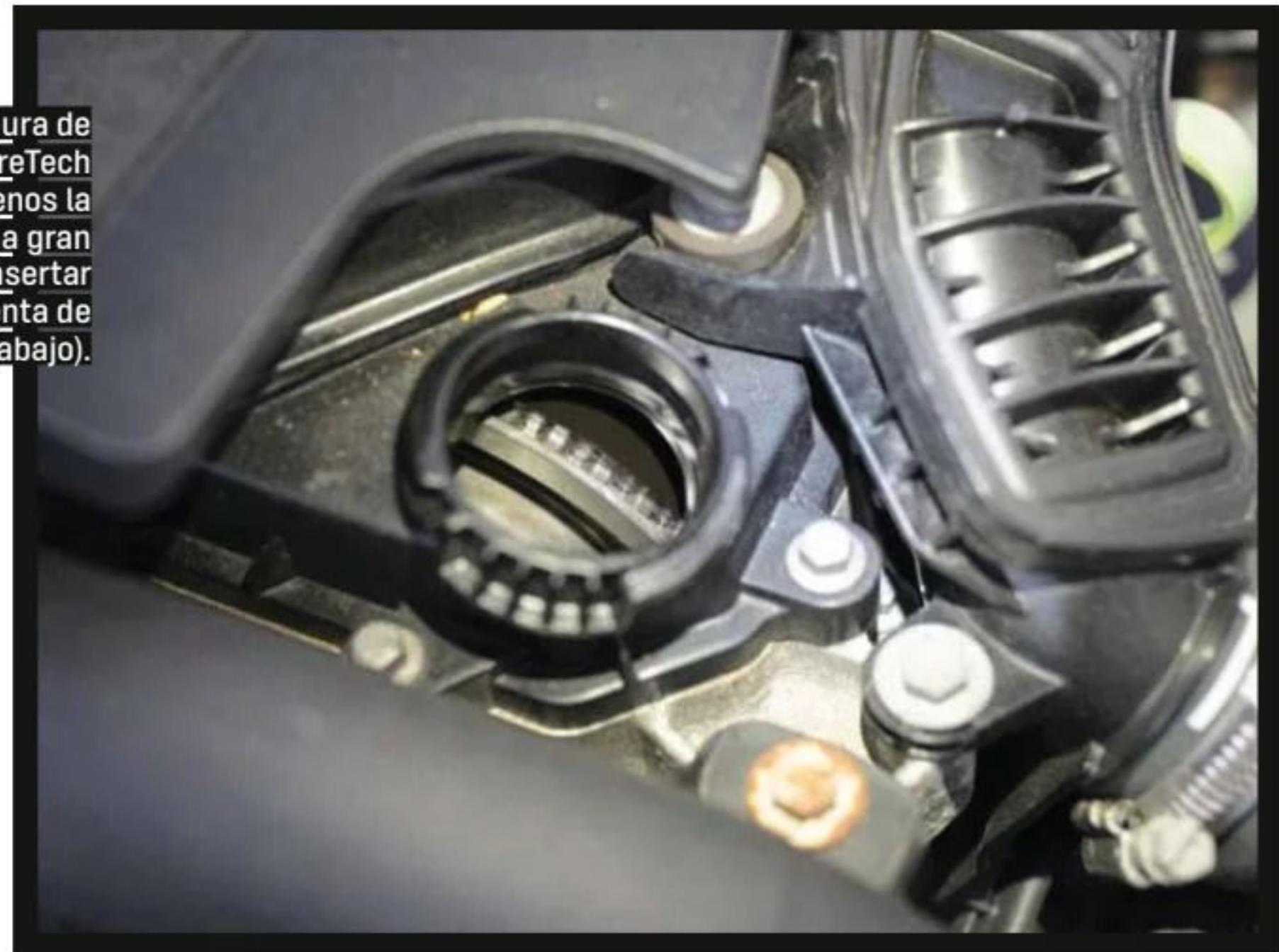
Y lo que es peor todavía, incluso los motores meticulosamente cuidados a golpe de tarjeta dan cada vez más problemas, por ejemplo, debido a tiempos de sincronización alterados señalados por la luz de control del motor. Está claro que la capa protectora que debe preservar de la degradación química (disolución) al material de la correa no resiste el contacto constante con el aceite y a medida que pasa el tiempo comienza a deshacerse, casi siempre empezando por los bordes.

Una vez que ha ocurrido eso, el material se hincha y, a continuación, la correa dentada se dilata, es decir, se vuelve más ancha y más larga. Precisamente esto último supone una amenaza seria para el motor, porque los tiempos de sincronización se van alterando poco a poco. Y peor aún, a medida que pasa el tiempo se reduce la firmeza del material hasta el punto de que se pierden algunos dientes o incluso se desgarra la correa, lo que supone la inmediata destrucción del motor. El hecho de que hace años Stellantis ya acortara los generosos intervalos de cambio de correas de 12 años y 240 000 kilómetros a tan solo seis años y 70 000 kilómetros evidencia por sí solo la gravedad de la situación.

CORTE DE LA ALIMENTACIÓN DE ACEITE

Pero aún hay más contrariedades. Además de los riesgos derivados de un posible deterioro de la correa dentada, surge otro problema más. Porque con el paso del tiempo todas las correas, hayan sufrido degradación química o no, experimentan un desgaste por rozamiento. Cuando funcionan en seco, las partículas que se desprenden con ese desgaste simplemente se depositan en las piezas del revestimiento o salen al exterior, de forma similar a lo que ocurre con el polvo de freno. Hasta aquí no hay problema. En el caso de las ruedas dentadas húmedas, en teoría esas partículas se eliminan al cambiar el aceite o se depositan en el filtro del aceite. Pero si con el correr el tiempo la disolución química ataca el caucho de forma inadvertida, ese efecto se multiplica. El desgaste del caucho ya no produce únicamente un polvo fino sino más bien un espeso lodo de caucho similar a la arena. Entonces es casi imposible eliminar esa sustancia como es debido sin efectuar un enjuague o sin desmontar el cárter del aceite. Incluso aunque se observen correctamente los intervalos de cambio de aceite, es inevitable que quede una cantidad considerable de ese lodo de caucho en el motor.

Y eso se vuelve peligroso a más tardar cuando esas gruesas partículas se acumulan en el colador de succión de la bomba de aceite. No hay que confundir esta pieza con el filtro fino de aceite que se reemplaza en cada servicio de mantenimiento. En este caso se trata de un colador que protege



SI DESPUÉS DE HABER ARRANCAZO EL MOTOR SE ILUMINA DURANTE UNOS SEGUNDOS LA SEÑAL DE ADVERTENCIA DE LA PRESIÓN DEL ACEITE, ESE ES UN PRIMER AVISO

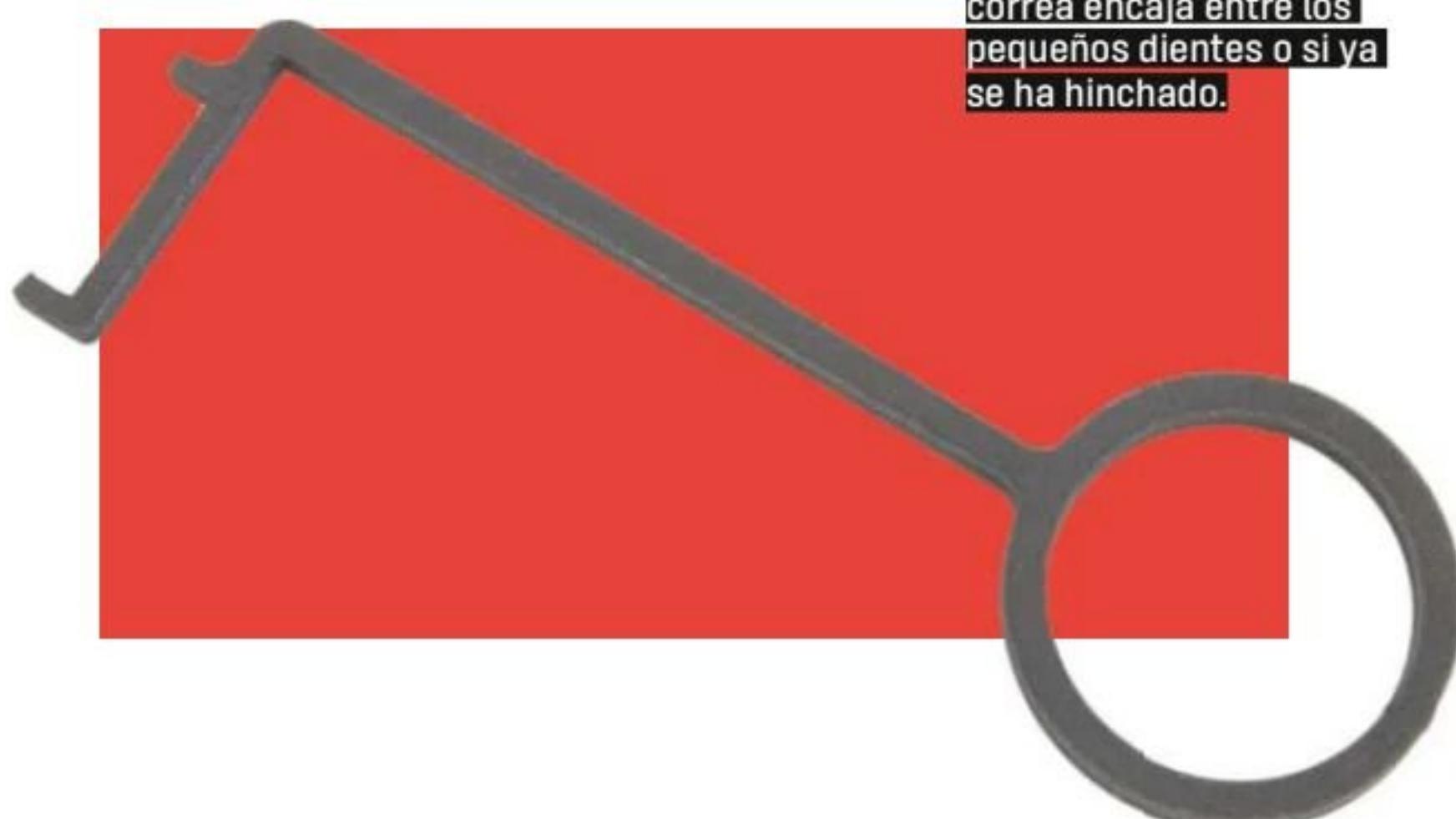
la bomba de aceite evitando que entren en ella cuerpos extraños que eventualmente hayan ido a parar al cárter de aceite. Como ya te hemos mostrado en la fotografía de la página anterior, ese colador se obstruye y eso implica la reducción de un proceso de importancia vital como es el aporte de aceite al motor. En un principio eso no desemboca en una muerte repentina del mecanismo impulsor del automóvil, pero sí lo sobrecarga con un desgaste cada vez mayor como consecuencia de la falta de lubricación.

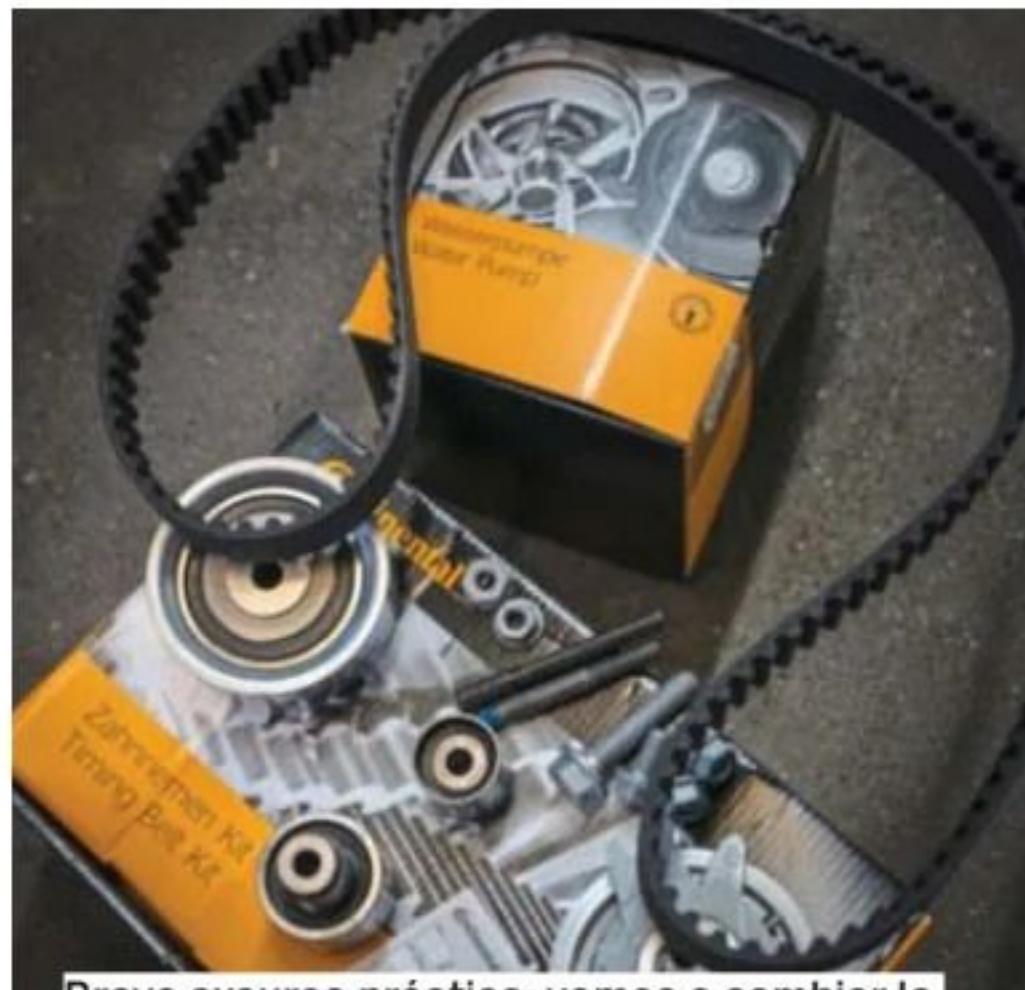
Como ya hemos mencionado antes, ese efecto se desarrolla a escondidas a ojos del lector. Pero si después de haber arrancado el motor, sobre todo en invierno, se ilumina durante unos segundos la señal de advertencia de la presión del aceite, ese es un primer aviso que hay que tomar en serio y llevar el coche al taller, preferiblemente montado en un camión portacoches.

CASI IMPOSIBLE DE CONTROLAR

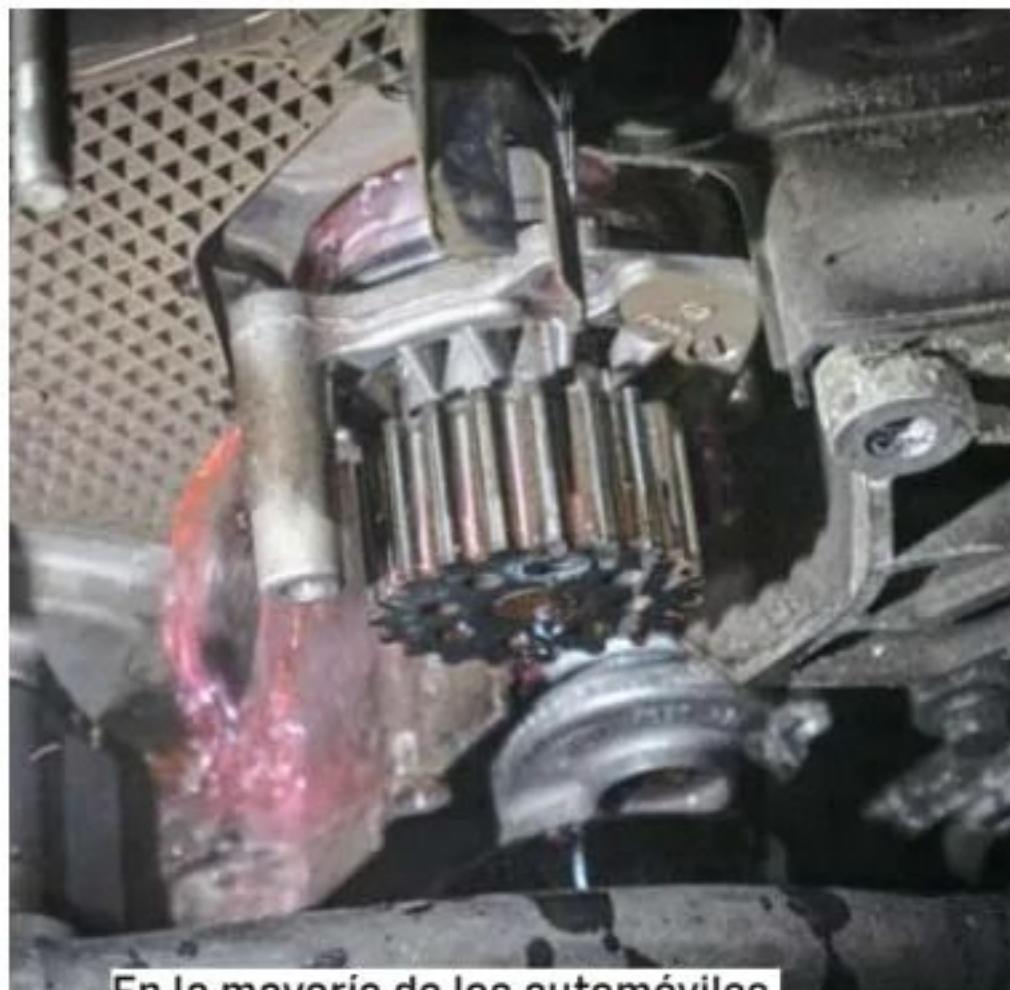
Actualmente solo es posible llevar a cabo un control precoz sin necesidad de trabajos de desmonta-

Con esta herramienta de medición que solo cuesta unos diez euros los legos también pueden comprobar si la correa encaja entre los pequeños dientes o si ya se ha hinchado.





Breve excuso práctico: vamos a cambiar la correa dentada. Además, también resulta conveniente renovar los rodillos específicos de tensión e inversión y la mayoría de las veces la bomba del refrigerante. Por eso esta operación no suele salir nada barata en el taller.



En la mayoría de los automóviles hay que desmontar todo tipo de revestimientos, a menudo también el depósito del refrigerante o (en los motores transversales) el soporte del motor, antes de poder empezar a cambiar la correa. Un paso imprescindible es fijar el cigüeñal...



... en el punto muerto superior del primer cilindro y del (los) árbol(es) de levas con ayuda de pernos de retención colocados en las perforaciones previstas a tal efecto. Ningún componente debe cambiar de posición una vez retirada la correa. Las imágenes muestran el cambio de una correa dentada convencional de funcionamiento en seco.

je en el caso de los motores PureTech de Stellantis (véase más arriba), pues a través de la tapa de llenado de aceite se puede ver la correa sobre la rueda del árbol de levas de admisión. Ahí se puede insertar una herramienta de medición barata para comprobar si la correa ya se ha hinchado. De ser así, las dos pequeñas púas de medición ya no encajarían. Los motores de tres cilindros de Honda, muy raros entre nosotros, también permiten ver la correa, pero no disponemos de ninguna herramienta de medición adecuada. Por el contrario, para efectuar una inspección visual de los automóviles de Ford (por lo menos para la correa dentada de los árboles de levas) y de Opel hay que desmontar la tapa de válvulas. En los VW primero hay que desmontar las correas trapezoidales y la correa dentada seca y sus rodillos, y luego del cárter de aceite y la placa de estanqueidad. Solo entonces se puede ver la bomba de aceite y su correa de accionamiento. Y si uno ha llegado tan lejos, lo que debe hacer sin falta es cambiar inmediatamente la correa.

¿QUIÉN PUEDE BRINDAR AYUDA?

La empresa de puesta a punto de motores MIK-Motoren radicada en Hilter, en la región de Osnabrück (<https://mikmotoren.de>), ha desarrollado un kit de reequipamiento para los muchos modelos del consorcio VW que albergan en su interior los problemáticos motores TDI. En vez de accionar la bomba de aceite con la correa húmeda, emplean una cadena sólida, fabricada ex profeso. Además, gracias a una relación de transmisión ligeramente modificada, se aumenta la velocidad de alimentación de la bomba y con ella la presión del aceite, lo que mejora aún más las condiciones necesarias para garantizar una larga vida al motor. Este kit se puede adquirir a partir de 849 euros. Con la instalación y la (conveniente) renovación de la correa dentada del árbol de levas y la bomba de agua, el desembolso ronda los 2.100 euros. Hasta ahora no se han tomado medidas de este tipo de fábrica.

El desarrollo de una solución comparable para los trenes de válvulas wet belt de otros fabricantes consumiría sumas ingentes de dinero y no



CONCLUSIÓN

Desgraciadamente, cuando se trata de correas dentadas húmedas, la teoría y la práctica difieren mucho. Con el paso del tiempo, la idea de un accionamiento de válvulas y de bomba de aceite libre de desgaste ha resultado ser una opción equivocada, propensa a los fallos. Que además ha causado muchos sufrimientos a cientos de miles de primeros propietarios y compradores de coches de segunda mano, que en no pocas ocasiones han tenido que hacer frente a caros daños del motor. Solo con un mantenimiento concienzudo y soluciones de reequipamiento es posible tener bajo control estos problemas.



resulta factible. No obstante, Ford ha dado un buen repaso a sus tres cilindros EcoBoost a comienzos del año de modelo 2018 y ha reequipado el tren de válvulas con cadena de sincronización. Ahora esa cadena no está en el lado frontal sino en el lado de la transmisión. No obstante, ha conservado la correa dentada húmeda de la bomba de aceite. La familia de motores ha cambiado su nombre de Fox a Dragon, y también se diferencia de los motores anteriores por su aspecto. Todos los modelos con desconexión de cilindros utilizan el nuevo motor.

Algo parecido ocurre con Stellantis. Pero en este caso, esa importante adaptación se ha llevado a cabo sin meter mucho ruido. Desde mediados de 2022, los crípticos códigos de motor EB2LTED y EB2LTEDH2 remiten a la nueva versión de las cadenas de sincronización del tres cilindros Pure-Tech. Aunque, debido a la gran cantidad de modelos diferentes del consorcio, su introducción no se ha unificado. Si uno quiere ir sobre seguro al comprar un coche de segunda mano, debe preguntar al concesionario o elegir un modelo que haya salido al mercado después como novedad.

En cualquier caso, aconsejamos a los compradores de segunda mano planificar un cambio temprano de la correa dentada para todos los motores que hemos mencionado aquí. Solo así se puede mitigar en buena medida el riesgo de deterioro durante algunos años.

Continental, uno de los principales proveedores de correas belt in oil, ofrece ahora una correa mejorada para los motores Stellantis (modelo CT 1228 en lugar del CT 1188 disponible hasta ahora). Conti afirma que incluso los motores más antiguos logran alcanzar altos kilómetros con ella; pero también recalca que la observancia de las especificaciones del aceite sigue siendo decisiva. En un taller especializado el cambio cuesta unos 1.250 euros. En el caso de Ford se pueden llegar a pagar cerca de 2.200 euros por el cambio de correa, y eso sin caucho optimizado. Pero lo cierto es que los propietarios y los futuros compradores deben asumir esta reparación si quieren preservar el valor que aún tienen estos vehículos. 



TEST RACING

MCMURTRY SPEIRLING

LA ASPIRADORA MÁS RÁPIDA DEL MUNDO

UNA EXCURSIÓN EXCLUSIVA A UN MUNDO DE EXTREMOS: GRACIAS A SUS DOS VENTILADORES, EL BÓLIDO ELÉCTRICO DE CONSTRUCCIÓN LIGERA MCMURTRY SPÉIRLING PURE SE ADHIERE AL ASFALTO CON UNA INCREÍBLE CARGA AERODINÁMICA MÁXIMA DE 2.250 KG. Y DESPLIEGA HASTA 745 KW PARA MOVER SOLO 1.200 KG DE AUTOMÓVIL.

TEXTO: CHRISTIAN GEBHARDT. FOTOS: HANS-DIETER SEUFERT





LA MÁXIMA CARGA AERODINÁMICA
DEL SPÉIRLING ES DE 2.250 KG.
¡ALUCINANTE!



Una brutal nube de polvo brota detrás de la popa del vehículo, acompañada del bramido de un huracán... realmente el McMurtry Spéirling Pure hace honor a su nombre. Spéirling (pronunciado Spierling) significa en irlandés lo mismo que thunderstorm en inglés, en castellano tormenta de truenos. La característica más destacada de este hypercar con muchos genes deportivos, desarrollado por la empresa emergente británica McMurtry Automotive, es su costoso sistema ventilador que es capaz de adherir el monoplaza al suelo con una inimaginable carga aerodinámica de 2.000 kilogramos incluso estando parado.

10k, 13k, 15k, 17k – en la pantalla del volante se van iluminando sucesivamente unas cifras muy importantes para nuestro recorrido por la pista de carreras a bordo del Spéirling. Antes de nada, hay que cumplir una inexcusable ceremonia oficial en la salida del callejón de boxes que consiste en ajustar el regulador de giro inferior derecho. Cada uno de los cinco reguladores de giro del volante de aspecto deportivo, que producen un intenso chasquido con cada cambio de posición, ajustan el número de revoluciones de los dos grandes ventiladores situados en la popa, que son los encargados de adherir el vehículo al asfalto. La aspiradora XXL comienza a bramar emitiendo unos 120 dB de estruendo ensordecedor.

17 000/min, ese es el número de revoluciones que me permite hoy el equipo, lo que significa «solo» una carga aerodinámica máxima de 1250 kg. Aunque, comparado con otros héroes de la downforce, es sin duda una cifra extremadamente alta (Porsche 992 GT3 RS: 860 kg de carga aerodinámica a 285 km/h, McLaren Senna: 800 kg de carga aerodinámica a 250 km/h).



SI CIRCULA A TODA POTENCIA, EL SPÉIRLING LOGRA DAR UNA O DOS VUELTAS AL CIRCUITO DE HOCKENHEIM

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



El Spéirling está hecho para batir récords. Incluido el del precio: 1.362.000 euros.

Se pueden alcanzar hasta 23.000/min, capaces de proporcionar unos increíbles 2.000 kg de carga aerodinámica. Según McMurtry Automotive, a esto hay que añadir además 250 kg más a partir de 250 km/h debido los restantes elementos aerodinámicos en el alerón trasero, el splitter, la ventilación de los alojamientos de las ruedas y la conducción inteligente del aire. Por tanto, la máxima carga aerodinámica del Spéirling es de 2.250 kg. ¡Alucinante!

Los británicos todavía se andan con mucho secreto por lo que respecta al funcionamiento exacto del sistema ventilador. Únicamente hemos podido echar un rápido vistazo bajo el Spéirling en el box. Hemos visto que ahí trabaja una especie de cojín neumático que recuerda un poco al de los transbordadores aerodeslizadores que circularon hasta comienzos de los 2000 por el canal de la Mancha.

McMurtry Automotive fue fundada en 2016 por el multimillonario irlandés Sir David Roberts McMurtry, fallecido en 2024, junto con Thomas Yates. McMurtry ya había sido antes uno de los fundadores de Renishaw, una empresa dedicada a la técnica de medición industrial que actualmente cuenta con más de 5000 empleados en todo el mundo. Yates trabajó anteriormente, entre otros, para Mercedes-AMG High Performance Powertrains, en concreto en el desarrollo de los motores de Fórmula 1 que convirtieron a Lewis Hamilton y Nico Rosberg en campeones del mundo de la F1.

A la hora de diseñar el Spéirling, McMurtry y Yates se inspiraron en un proyecto aerodinámico especial de la historia de la Fórmula 1. Niki Lauda ganó el GP de Suecia en 1978 con el Brabham-Alfa Romeo BT46B, un modelo desarrollado en aquel entonces por el legendario constructor Gordon Murray que contaba con un ventilador descomunal en la popa.

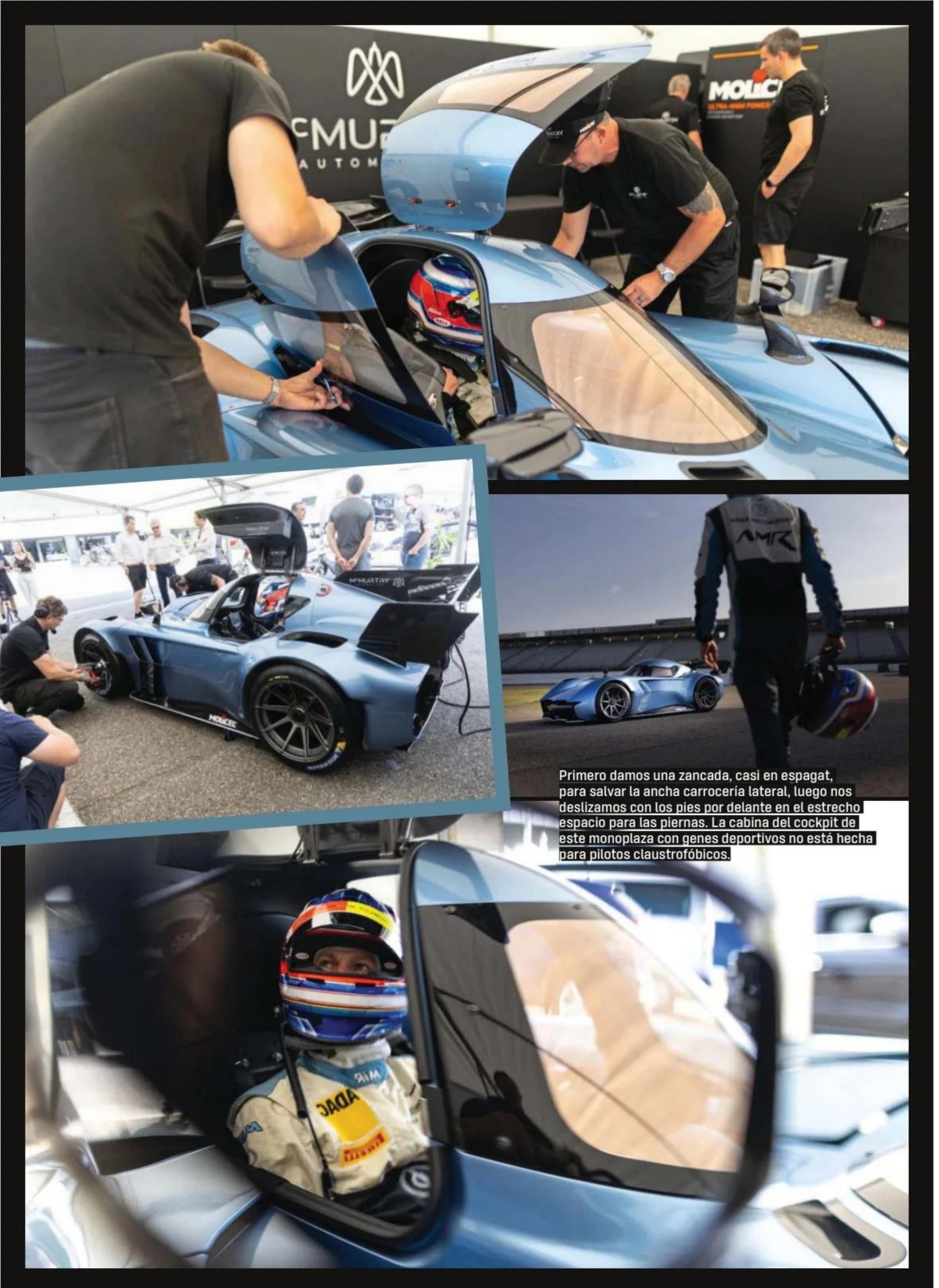
Las cargas aerodinámicas elevadas no solo permiten alcanzar una velocidad impresionante en las curvas, sino también una fenomenal desaceleración, como ahora, al frenar en la curva Bernie Ecclestone del turno 2. Hay que echar el ancla después de pasar el cartel de 100 metros situado al borde de la pista y, por tanto, bastante tarde. Frenamos con el pie izquierdo. Gracias a la fácil dosificación del pedal y al ABS de competición regulable, el Spéirling se convierte en un auténtico maestro del trail braking. Con este bólido alargar la frenada al entrar en la curva es un juego de niños.

Cuando los neumáticos Michelin se agarran al asfalto al bajar la velocidad, la musculatura de la nuca casi capitula y el piloto se ve impulsado irresistiblemente a acompañar cada operación de frenado cabeceando con una leve reverencia. Mis respetos para el equipo McMurtry: la desaceleración del Spéirling me recuerda a mi única excursión con





**HIPERCAR ELÉCTRICO EN EDICIÓN LIMITADA.
PILOTAMOS EN HOCKENHEIM EL PROTOTIPO DE
VALIDACIÓN NÚMERO 1. SOLO SE FABRICARÁN UN
TOTAL DE 100 VEHÍCULOS PARA CLIENTES**



Primero damos una zancada, casi en espagat, para salvar la ancha carrocería lateral, luego nos deslizamos con los pies por delante en el estrecho espacio para las piernas. La cabina del cockpit de este monoplaza con genes deportivos no está hecha para pilotos claustrofóbicos.

GRACIAS A SU ARQUITECTURA DE 800 VOLTIOS Y A UNA POTENCIA DE CARGA MÁXIMA DE 600 KW, CARGA EN MENOS DE 20 MINUTOS



un bólido de carreras LMP1, el Porsche 919 Hybrid de 2017, vencedor en el circuito de Le Mans.

Sensaciones Le Mans en Hockenheim, pero en formato miniatura. Con una longitud de solo 3700 mm y una anchura de 1780 mm, el Spéirling da la impresión de ser solamente un poco más grande que un modelo a escala teledirigido. ¿Peso? Gracias a la construcción monocasco y a las piezas de carbono de la carrocería suma tan solo 1200 kg.

Las contorsiones yóguicas que hay que hacer para introducirse en la cabina del cockpit de este monoplaza que te llega justo a la altura de la cadera (altura: 1020 mm) tienen algo del automovilismo con prototipos estilo Le Mans. Pero, mientras que en los prototipos de carreras existe todavía un teórico lado del copiloto, el Spéirling es realmente un auténtico monoplaza.

Después de salvar la ancha carrocería lateral de una zancada, casi haciendo el espagat, uno se desliza con los pies por delante en el estrecho espacio para las piernas del Spéirling. ¿Qué tal una vez acomodado? Pues te sientes como si estuvieras embutido en unos ceñidos calzoncillos de esquí. La posición del asiento y los pedales recuerdan a los coches de competición de Fórmula. El casi inexistente espacio para mover las piernas no está hecho para personas con claustrofobia, y tampoco el mínimo margen li-

bre que queda entre la protección antichoque de las puertas y el casco de competición una vez bajada la puerta izquierda de ala de gaviota y después de que la mano del mecánico haya encajado la puerta derecha. Pero los pilotos que no padecan esa fobia gozarán de la genuina sensación de estar dentro de un prototipo de competición.

Según McMurtry, el Spéirling puede alcanzar unos valores máximos de aceleración transversal de más de 3 g. Aunque hoy solo retozamos con la mitad de la carga aerodinámica máxima posible, esa cifra resulta completamente verosímil. Sobre todo al constatar cómo el bólido, con un alto grado de adherencia mecánica y aerodinámica, se zampa como si nada el acodamiento hacia la derecha de alta velocidad delante de la tribuna de Mercedes que, como todo el mundo sabe, es la mayor prueba de downforce del circuito GP de Hockenheim.

Ya sea recorriendo curvas rápidas o ángulos en reversados del autódromo, su magnífica precisión de encauzamiento y su perfecto equilibrio dotan al Spéirling de un comportamiento en ruta muy neutro y fácil de dominar.

Pero ¿qué ocurriría realmente si los ventiladores fallaran y esa masiva carga aerodinámica desapareciera de golpe? Esperemos que nada, porque un ventilador genera la mayor parte de la carga



A PLENA POTENCIA, LAS PRESTACIONES SON: 0-97 KM/H EN 1,55 S, 0-161 KM/H EN 2,63 S; VELOCIDAD MÁXIMA: 298 KM/H



aerodinámica y el segundo ventilador sirve sobre todo como sistema de seguridad redundante.

¿Por qué hasta ahora no he dicho ni una palabra sobre la concepción de la impulsión del Spéirling? Pues no ha sido porque se trate de un automóvil eléctrico, sino porque la cuadrilla de McMurtry solo me ha permitido utilizar el 56 por ciento de la potencia máxima. En lugar de 745 kW (1013 CV) hoy vamos al límite «solo» con 417 kW (567 CV).

Este bólido de tracción trasera está impulsado por dos máquinas eléctricas. Esprinta velozmente, aunque no impresiona tanto, teniendo en cuenta que uno esperaba ver el resultado de 1000 CV y 1200 kg. Sería interesante saber si el despliegue del doble de potencia seguiría siendo tan manejable como ahora o si el control de tracción regulable llegaría al límite.

En lugar de recorrer la parabólica a la caza de los récords de velocidad máxima del McLaren Senna (286 km/h) y el Ferrari SF90 XX Stradale (287 km/h) registrados en nuestra base de datos, hoy el Spéirling parece estar sujeto por una mano invisible a 133 mph (214 km/h). Con una potencia y una carga aerodinámica claramente reducidas, el Spéirling da hoy cinco vueltas al circuito (incluyendo las de entrada y salida) de un tirón con un mejor tiempo de 1.43,9 minutos.

El Spéirling ya ha demostrado que puede esprintar mucho más rápido por la parabólica cuan-

do despliega toda su potencia, tal como atestigua su vuelta más veloz (174 mph/280 km/h). ¿Algun nuevo récord? En 2024 el antiguo piloto de Fórmula 1 Max Chilton (temporadas 2013 y 2014 en Marussia) alcanzó en Hockenheim un impresionante tiempo de vuelta de 1.24,43 minutos. Por tanto, el Spéirling no solo ha superado en 14 segundos el tiempo oficial de Hockenheim del Mercedes-AMG One (1.38,56 minutos), sino que también ostenta el récord de vehículos cerrados en este circuito GP.

El Spéirling está hecho para batir récords — además de los récords en los circuitos de Hockenheim, Goodwood, Laguna Seca (para automóviles eléctricos), Castle Combe Circuit y el circuito de pruebas Top Gear de Dunsfold, nuestro bólido también ha demostrado en 2025 que puede circular por el techo. Para ello, McMurtry construyó ex profeso una plataforma giratoria sobre la cual Yates, el director de la empresa, condujo unos metros cabeza abajo con los ventiladores a toda pastilla y la máxima carga aerodinámica.

Conclusión: desde un punto de vista deportivo, el McMurtry Spéirling Pure es el proyecto eléctrico más fascinante del momento. ¿El precio de este deportista extremo, fabricado en edición limitada de 100 ejemplares? La mareante cifra de 1.362.000 euros. 

CUPRA EN LA TEMPORADA

ALTAS EXPECTATIVAS

CUPRA, EN COLABORACIÓN CON EL EQUIPO ESTADOUNIDENSE KIRO RACE, AFRONTA LA TEMPORADA 2025-26 DE FORMULA E CON UN DOBLE OBJETIVO: COMPETIR AL MÁXIMO NIVEL EN EL CAMPEONATO ELÉCTRICO Y TRADUCIR LA EXPERIENCIA ADQUIRIDA EN LA PISTA A MEJORAS DIRECTAS EN SUS VEHÍCULOS DE CALLE.



E

l equipo CUPRA Kiro inicia su segunda campaña de Formula E con una ambición reforzada tras el avance mostrado el año anterior. La marca regresa con una alineación renovada y una base técnica consolidada que tan buen rendimiento ofreció en la temporada pasada. El trabajo acumulado, la experiencia competitiva y el progreso del proyecto sitúan al equipo en un punto de partida sólido para las próximas carreras.

CUPRA Kiro entró en 2024-2025 con nueva estructura y el GEN3 de Porsche. El monoplaza de 350 kW de potencia máxima, doble sistema eléctrico y alta recuperación de energía permitió un uso mínimo de frenos de fricción y hasta 600 kW en frenada. El equi-

po ganó ritmo en clasificación y en carrera. Dan Ticktum logró la victoria en Yakarta y la pole en Londres. David Beckmann cerró el año en los puntos. Ese rendimiento del conjunto contribuyó al título de constructores para Porsche. El proyecto mostró una progresión sostenida.

La elección de pilotos refuerza la ambición de la campaña. La continuidad de Dan Ticktum aporta solidez y deja patente lo que el equipo ya ha logrado. La incorporación de Pepe Martí supone un paso decisivo y una apuesta que eleva todavía más las expectativas y la repercusión internacional del equipo.

Dan Ticktum, nacido el 8 de junio de 1999 en Londres, afronta su segunda temporada con CUPRA KIRO y la quinta dentro de la

Fórmula E tras completar su mejor curso hasta ahora. En 2024-25 convirtió la evolución del equipo en resultados de primer nivel con una victoria en Yakarta, la pole en Londres y un podio en Tokio, consolidándose como una pieza clave en el rendimiento del monoplaza y reforzando el impulso competitivo con el que el proyecto entra en 2025-26.

Pepe Martí, nacido en Barcelona y con 20 años, se incorpora a CUPRA KIRO para la temporada 2025-26 del Campeonato del Mundo de Fórmula E, donde debutará en la categoría. Tras dos temporadas en la Fórmula 2 de la FIA, en las que sumó cuatro victorias y ocho podios, da el salto al monoplaza 100 % eléctrico con el respaldo técnico del equipo. Gestionado por A14 Management,



EXPERIENCIA Y JUVENTUD



DAN TICKTUM, PILOTO CUPRA KIRO

«Estoy feliz de estar de vuelta. La temporada 11 fue mucho más positiva que cualquier temporada anterior. El año pasado nos enfrentamos a un gran desafío y logramos grandes resultados a partir de mitad de temporada. Estoy ansioso por construir sobre esta base el próximo año, y creo que tenemos un monoplaza que puede ser lo suficientemente bueno como para obtener más victorias. Mi objetivo personal es terminar entre los cinco primeros en el campeonato, pero en general, quiero disfrutar realmente del ambiente en el equipo. Amo a todas las personas de este equipo y estoy ansioso por comenzar esta temporada».

PEPE MARTÍ, PILOTO DE CUPRA KIRO

«Estoy muy emocionado por unirme a CUPRA KIRO en la temporada 2025/26 de Fórmula E. Obviamente, seré un novato dado que es mi primera vez compitiendo en esta categoría, pero tengo muchas ganas. El equipo llega a la temporada 12 tras una victoria en Yakarta y me siento muy motivado para comenzar este nuevo capítulo. Con Dan [Ticktum] como compañero de equipo, tendrá la oportunidad de aprender mucho y de ponerme al día al comienzo de la temporada. No obstante, mi objetivo es mejorar rápidamente, adquirir experiencia y sumar puntos. Espero conseguir buenos resultados».



En estas pruebas, CUPRA registró una progresión constante y un rendimiento cohesionado entre sus dos pilotos. Dan Ticktum terminó octavo y Pepe Martí undécimo en la combinada.



17 CARRERAS, 10 PAÍSES, 3 CONTINENTES

CALENDARIO

Nº	FECHA	e PRIX	LUGAR
1	6 dic 2025	e Prix de São Paulo	Brasil
2	10 ene 2026	e Prix de Ciudad de México	México
3	31 ene 2026	e Prix de Miami	EE. UU.
4	13 feb 2026	e Prix de Yeda 1	Arabia Saudi
5	14 feb 2026	e Prix de Yeda 2	Arabia Saudi
6	21 mar 2026	e Prix de Madrid	España
7	2 may 2026	e Prix de Berlín 1	Alemania
8	3 may 2026	e Prix de Berlín 2	Alemania
9	16 may 2026	e Prix de Mónaco 1	Mónaco
10	17 may 2026	e Prix de Mónaco 2	Mónaco
11	20 jun 2026	e Prix de Sanya	China
12	4 jul 2026	e Prix de Shanghái 1	China
13	5 jul 2026	e Prix de Shanghái 2	China
14	25 jul 2026	e Prix de Tokio 1	Japón
15	26 jul 2026	e Prix de Tokio 2	Japón
16	15 ago 2026	e Prix de Londres 1	Reino Unido
17	16 ago 2026	e Prix de Londres 2	Reino Unido



LA INCORPORACIÓN DE PEPE MARTÍ SUPONE UN PASO DECISIVO Y UNA APUESTA QUE ELEVA TODAVÍA MÁS LAS EXPECTATIVAS Y LA REPERCUSIÓN INTERNACIONAL DEL EQUIPO



agencia de desarrollo de pilotos cofundada por Fernando Alonso, su trayectoria ha sido una declaración de intenciones marcada por la ambición, la disciplina y el rendimiento, en línea con los objetivos competitivos de CUPRA KIRO en la Fórmula E.

Ya se han completado los entrenamientos de pretemporada de la temporada 2025-26 del Campeonato del Mundo ABB FIA de Fórmula E en el circuito de Valencia. Un año después, la Fórmula E mostró su solidaridad con la Comunitat al rendir homenaje a los afectados por las inundaciones ocurridas un año antes y destinar 25.000 € al colectivo Solidaridad Sobre Ruedas, encargado de entregar vehículos a familias damnificadas.

En estas pruebas, CUPRA registró una progresión constante y un rendimiento cohesionado entre sus dos pilotos. Dan Ticktum terminó octavo y Pepe Martí undécimo en la combinada. En la última jornada estuvieron separados por solo 0,051 s (1:21.657 y 1:21.708), señal de la rápida adaptación de Martí y de la solidez del conjunto. El programa previsto se ejecutó con 292 vueltas para Ticktum y 254 para Martí, lo que permitió recopilar datos amplios para el inicio de temporada. En sus valoraciones, Ticktum indicó que las condiciones cambiantes les obligaron a afinar decisiones pero que identificaron tendencias claras para avanzar, mientras Martí destacó que comenzó por detrás y acabó en el ritmo de referencia del equipo. El balance oficial describió el test como "productivo", con información útil y confirmación del comportamiento del monoplaza en distintas configuraciones de trabajo.

La competición forma parte del ADN de CUPRA. Cada vuelta en el campeonato no es solo un desafío deportivo, sino una herramienta directa para avanzar en eficiencia, gestión energética y rendimiento. Lo aprendido en circuito vuelve a la calle convertido en tecnología real. Por eso, cuando CUPRA compite, sus clientes ganan. 

ENTREVISTA

TOTO WOLF, DIRECTOR MERCEDES FÓRMULA 1

“ESTAMOS OBTENIENDO BENEFICIOS REALES”

EL JEFE DEL EQUIPO MERCEDES, TOTO WOLFF, REVELA POR QUÉ SE HA VUELTO TAN DIFÍCIL CONSTRUIR UN COCHE GANADOR, POR QUÉ LA FÓRMULA 1 SE HA VUELTO RENTABLE, UN BALANCE DE SU TEMPORADA PASADA CON LA MARCHA DE HAMILTON Y QUÉ RIESGOS HA CORRIDO AL ELEGIR A UN NOVATO PARA ESTE AÑO 2025.

TEXTO: MICHAEL SCHMIDT. FOTOS: SLIB.

¿Qué nota le pondrías a la temporada?

El problema es que nunca saqué más de un aprobado raspado en el colegio. Así que le pondría un aprobado raspado al año. Al final, lo que importa es el resultado del campeonato, y el cuarto puesto no fue suficiente. Si solo tuviera que calificar la segunda mitad de la temporada, desde julio en adelante, sería un notable. Ganamos cuatro carreras, estuvimos cerca varias veces y conseguimos la pole position. Si George [Russell] no hubiera sido descalificado en Spa y no nos hubiéramos retirado en Melbourne, quizás estaríamos en una mejor posición en el campeonato.

¿Qué te molestó?

Que tardamos tanto al principio del año en entender en qué dirección debíamos evolucionar.

¿Y la impresión positiva?

Cuando vimos en junio que las nuevas mejoras —alerón delantero, bajos, problemas mecánicos— estaban dando sus frutos en la pista.

Mercedes pasó por cuatro fases esta temporada. De inconsistente a competitivo, y luego lo mismo otra vez. ¿Cómo se explica esta inconsistencia?

Esto también se ha visto en otros equipos punteros. Estos coches son extremadamente sensibles. Mayor carga aerodinámica no significa automáticamente mayor velocidad. La mayor parte de la carga aerodinámica la genera el fondo plano, y este reacciona con tanta sensibilidad que incluso el más mínimo detalle puede suponer un gran retroceso. Ferrari pasó por esta fase, al igual que McLaren, y especialmente Red Bull. La clave está en mantener el coche en su rango óptimo, y ese rango es minúsculo.

¿Cómo se explica que, a pesar de contar con las mejores herramientas y un alto nivel de experiencia en los departamentos técnicos, sigamos operando a ciegas en el tercer año de esta generación de coches?

Nadie consigue mantener bajo control esta interacción tan compleja entre el fondo plano y la carretera durante todo un año en una amplia variedad de condiciones.

¿Cómo se puede salir de este atolladero definitivamente?

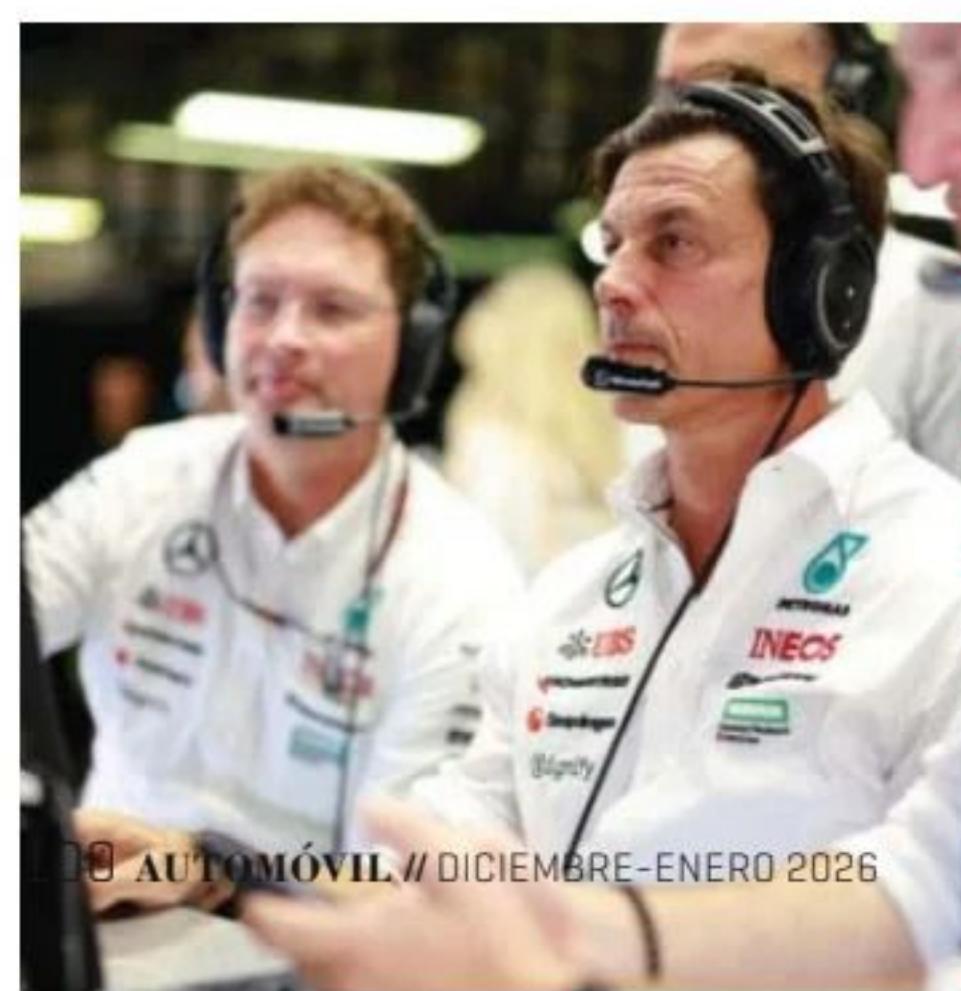
Los cuatro equipos que ganaron carreras este año experimentaron estos altibajos. Nadie ha diseñado un coche que fuera consistentemente bueno en

todos los circuitos y en todas las condiciones climáticas. McLaren tenía un coche magnífico para obtener la máxima carga aerodinámica y en climas cálidos. El Ferrari también se inclinaba más hacia ese lado. Nuestro coche era rápido en curvas rápidas y con temperaturas bajas. El Red Bull podía rendir bien en una u otra situación. La clave está en estar en el lado correcto la mayor parte del tiempo. Empiezas a correlacionar patrones: circuitos donde tu coche rinde bien, sesiones de práctica donde has mejorado su rendimiento, compuestos de neumáticos con los que funciona mejor, temperaturas de pista favorables para el coche. Espero que podamos sacar las conclusiones correctas de esto durante el invierno y ajustar la dirección de desarrollo para el coche de 2025. No se podrán eliminar por completo estas fluctuaciones. Las veremos también en todos los equipos el año que viene.

¿Significa esto que estos coches obligaron a los equipos a planificar de forma completamente distinta a como lo hicieron en 2021 y años anteriores?

En 2021, todos los avances funcionaron. Si el túnel de viento prometía mayor carga aerodinámica, esta se reflejaba en la pista. Hoy en día, cada coche tiene un nivel de rendimiento determinado, pero no existe una fórmula mágica para alcanzarlo. Varía de un circuito a otro. Si la parte inferior del coche roza, aunque sea mínimamente, el asfalto en el borde exterior de una curva rápida, la carga aerodinámica empieza a disminuir. Entonces hay que configurar el coche para evitar este contacto, pero eso supone una pérdida de tiempo por vuelta en otras curvas.

Para muchos equipos, la carga aerodinámica determinada en el túnel de viento no se traducía en la pista. Los pilotos no podían aprovecharla.



Esta generación de coches no le sienta bien a Lewis. Frena tarde y toma las curvas con mucha agresividad. El coche y los neumáticos a veces no lo perdonan porque los neumáticos no aguantan tanta tensión



¿Acaso los ingenieros no escuchan lo suficiente a los pilotos?

Es un problema de física. El piloto puede tener una opinión intuitiva al respecto, pero no puede ofrecer una solución. Solo puede comentar el comportamiento del coche. No es que los ingenieros no quisieran sacrificar carga aerodinámica para una mejor manejabilidad. Cualquiera renunciaría con gusto a diez puntos de carga aerodinámica si eso significara que el piloto pudiera compensar al sentirse más cómodo en el coche. Pero no hay garantías.

Las reuniones informativas de los lunes de Mercedes se hicieron famosas en sus años de éxito porque, incluso en las pocas derrotas, eran muy directas. ¿Cómo son estas reuniones ahora, cuando Mercedes no ha ganado tanto?

Hay que mantener la calma en estas reuniones, tanto en los buenos como en los malos momentos. No siempre es fácil. Yo mismo tengo que trabajar en ello. Solo dejando las emociones de lado se puede analizar la situación correctamente. Siempre existe el riesgo de ser demasiado crítico. Por suerte, tengo a algunas personas en el equipo que me dicen enseguida: «Eso es demasiado». En algún momento, te das cuenta de que la presión no lleva a ninguna parte.

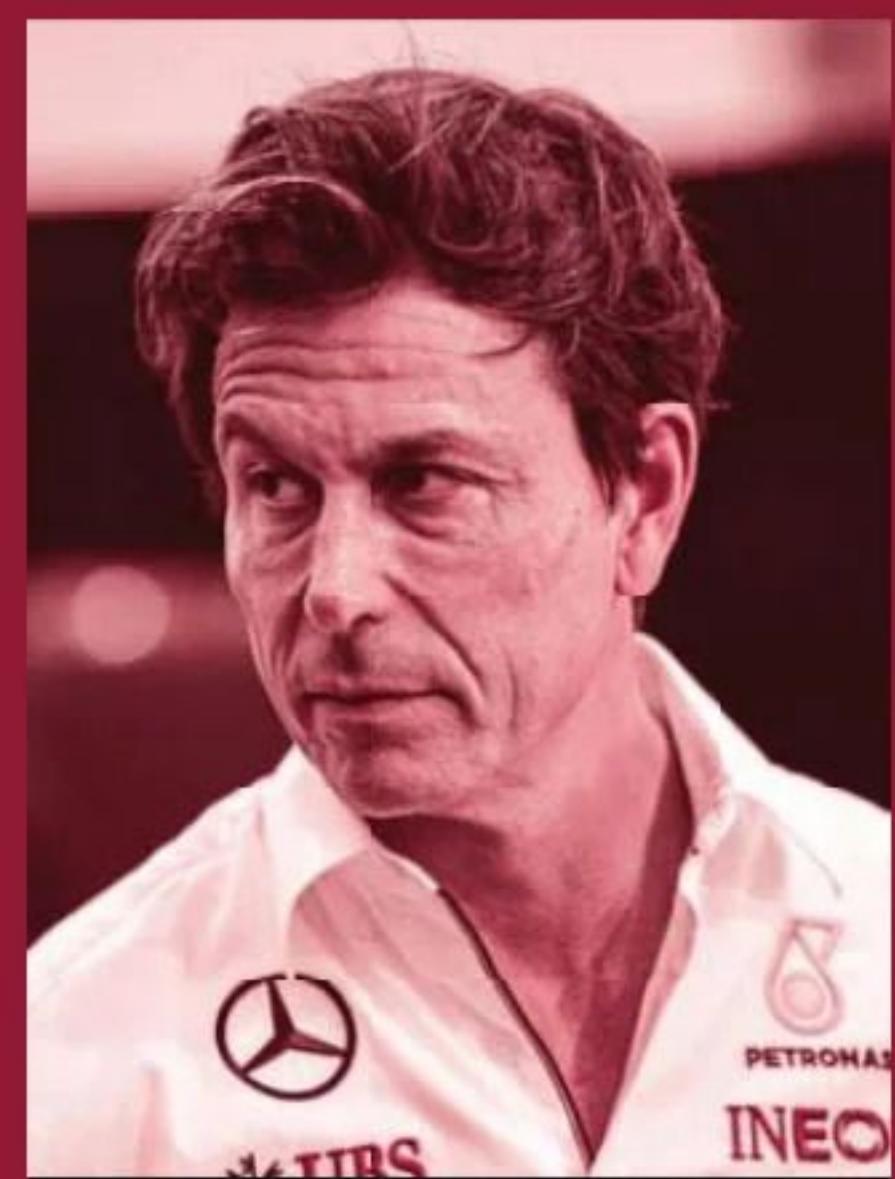
Una remontada requiere más desarrollo. Y luego hubo algunos accidentes. ¿Qué tan difícil es mantenerse dentro del límite de costes?

Estamos al límite. No se puede acumular un gran fondo de emergencia. Es más bien que uno se excede en el presupuesto al principio del año y luego empieza a recortar gastos. Tuvimos que renunciar a algunas mejoras aerodinámicas y mecánicas al final del año porque, sencillamente, no había suficiente dinero para producir las piezas necesarias. Los accidentes al final de la temporada fueron un golpe durísimo. Kimi [Antonelli] en Monza, George [Rus-

sell] en Austin y México. En un momento dado, solo nos quedaba un juego de un tipo de alerón en particular. En México, no pudimos volver a la especificación aerodinámica anterior porque no teníamos repuestos. Y no había dinero para comprar nuevos.

¿No deberíamos alegrarnos de la llegada de cada nuevo fabricante como Cadillac o quizás Toyota dentro de unos años?

Si Cadillac llega con una fábrica y destina un presupuesto de marketing acorde a la Fórmula 1, eso supone un valor añadido para la categoría. Muchos equipos son escépticos. ¿Perderán más porque el pastel se reparte entre once, o se compensará con la imagen de una marca global que se une al deporte? Inicialmente, perdemos. No sabemos cuánto invertirá Cadillac en la Fórmula 1. La compensación, que se supone que es de 450 millones de dólares, es demasiado baja. No compensa la pérdida directa de ingresos. Solo el tiempo dirá qué ganará el deporte con un undécimo competidor. Si aumenta la participación, todos saldrán ganando. Pero no lo sabemos. Nadie me ha comentado los planes exactos de Cadillac.



PERFIL

fecha de nacimiento: 12/01/1972
Lugar de nacimiento: Viena (Austria)

CURRICULUM

El austriaco comenzó su carrera como empresario y piloto de carreras. Esto lo llevó a invertir en HWA en 2006 y, posteriormente, a adquirir una participación minoritaria en Williams, que vendió en 2014. Desde 2013, es director del equipo Mercedes de Fórmula 1 y, desde 2021, este vienes de 53 años posee un tercio del equipo junto con Daimler e Ineos.



“Todavía necesita madurar [Antonelli] y cometerá errores en el camino, entonces el riesgo es manejable”



George Russell ganó la clasificación contra Lewis Hamilton 19-5 y además tiene más puntos. ¿Se acabó la era de Hamilton?

Esta generación de coches no le sienta bien a Lewis. Frena tarde y toma las curvas con mucha agresividad. El coche y los neumáticos a veces no lo perdonan porque los neumáticos no aguantan tanta tensión. A veces es mejor pilotar al 98%. Esto se nota más en la clasificación que en la carrera. Puede que haya habido otros factores que influyeran. Pero no creo que ya estuviera pensando en su nuevo equipo. Lewis es demasiado profesional para eso.

Muchos jóvenes pilotos también participan en carreras virtuales. Max Verstappen es un claro ejemplo. ¿Debería todo el mundo practicar este método de entrenamiento?

Mi hijo tiene siete años. Tiene un simulador de karts en casa. Compitió online contra otros pilotos. Hay cuatro circuitos importantes en Italia. Nunca ha conducido en ninguno de ellos, pero lo conocía gracias al simulador. Un día

participamos en una carrera allí. Entró en la pista y fue el más rápido al instante. Entonces me dijo: «Conozco este circuito». Le respondí: «Sí, pero solo en el simulador». Y él insistió: «Te digo que ya he estado aquí». ¿Qué podemos concluir de esto? Los jóvenes ya no distinguen entre la realidad y el mundo virtual. Los gráficos son tan buenos hoy en día, y la mente de los jóvenes funciona de forma diferente. Mi hijo a veces hace veinte carreras de karts de cinco minutos seguidas. Lo experimenta todo, desde la salida hasta el choque. Lo han visto todo. Este tipo de entrenamiento debería recomendarse a todos los pilotos. Los pilotos mayores probablemente lo encontrarán un poco más difícil. Y tal vez no funcione para todos como funcionó para Max.

Respecto a Verstappen: ¿Cuánto tiempo esperabas que se uniera a Mercedes en medio de toda la agitación en Red Bull?

Nunca hubo un plan. Siempre hablamos y mantuvimos una comunicación fluida. En un momento dado, dijo que quería quedarse donde estaba por el momen-

to porque sentía que era lo correcto. Yo dije que optaríamos por Kimi [Antonelli] porque también nos parecía lo correcto. Y ahora veremos adónde nos lleva todo esto.

¿Qué tan grande es el riesgo con el novato Antonelli?

Si esperas que salga desde la pole position en Melbourne, gane la carrera y compita inmediatamente por el campeonato, entonces el riesgo es alto porque eso no va a suceder. Si lo abordamos entendiendo que el joven tiene 18 años, mucho talento, pero que, por supuesto, todavía necesita madurar y cometerá errores en el camino, entonces el riesgo es manejable. Precisamente por eso lo estamos haciendo. Consideramos 2025 como un año de transición y queremos prepararlo para 2026, donde todo comenzará de cero para todos.

¿Cómo se pueden gestionar las expectativas?

Advirtiendo a todos nuestros accionistas que no crean que los buenos resultados de los test se traducirán automáticamente en buenos resultados en carrera.

¿Qué tan preparado está?

Ha acumulado aproximadamente 9.000 kilómetros en monoplazas de Fórmula 1.

¿Está justificado el término "prodigo"?

Solo será un prodigo cuando realmente demuestre ese rendimiento en la Fórmula 1. Esperamos que suceda pronto, pero sin duda no al principio.

Este año, cinco equipos contarán con pilotos novatos. ¿Por qué se está produciendo este cambio generacional ahora?

En 2026 entrará en vigor un nuevo reglamento. Los equipos quieren prepararse para ello. Por eso prefieren entrenar a los novatos el próximo año. Creo que un factor clave fue el debut de Oliver Bearman en Ferrari. Llegó al coche sin preparación, tuvo una sesión de entrenamientos libres y se colocó en primera posición. Luego, Colapinto también causó un impacto inmediato. De repente, todos vieron que los jóvenes pilotos estaban entrando en la parrilla a un nivel muy alto.

¿Qué tan nervioso estás por el reinicio de la temporada 2026?

No estoy nervioso en absoluto. Es un desafío super interesante. Hay que hacer el trabajo lo mejor posible en todos los aspectos. Un buen motor por sí solo no nos servirá de nada. McLaren también tendrá uno. Además, tenemos que superarlos en el chasis. No podemos escondernos en ningún lado. 

F1

GP MÉXICO / BRASIL / LAS VEGAS

JUEGO DE CARTAS

DESPUÉS DEL GRAN PREMIO DE EE.UU., EN AUSTIN, VERSTAPPEN SALIÓ CON UNA DESVENTAJA DE 63 PUNTOS. NECESITABA UN MILAGRO PARA ALCANZAR A LOS PILOTOS DE MCLAREN Y, AL FINAL, SE HA PRODUCIDO OTRA VEZ EN USA, PERO EN ESTA OCASIÓN EN EL GRAN PREMIO DE LAS VEGAS, DONDE LOS MCLAREN FUERON DESCALIFICADOS Y VERSTAPPEN SACA MAYOR VENTAJA EN UNA PARIDA DE CARTAS QUE SE DECIDIRÁ EN LAS DOS ÚLTIMAS CARRERAS Y DONDE EL HOLANDÉS SIEMPRE TIENE UN AS DEBAJO DE LA MANGA.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.





F1

25º GRAN PREMIO DE MÉXICO 20º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2025

1.145 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

HERMANOS RODRÍGUEZ



Trazado: 4.304 metros
Lugar y fecha: México DF, 26 de Octubre.
Distancia: 71 vueltas; 305,584 km



RÉCORD VUELTA RÁPIDA

1:17.774

Valtteri Bottas
(2021)

PILOTO GANADOR



LANDO NORRIS

Nació: Bristol, Gran Bretaña.
13 de Noviembre de 1999.
Edad: 25
Años activo: 2018-2025
Campeonatos del Mundo: 2º (2024)
GP Iniciados: 148
Victorias: 10
Veces podium: 42
Poles Position: 14
Primera línea: 26
Vueltas rápidas: 18
Puntos: 1.364

990 PARTICIPACIONES EN LA F1

MCLAREN MCL39



YA FALTA POCO PARA LLEGAR A LAS 1.000 PARTICIPACIONES DE UN MCLAREN EN UN GRAN PREMIO DE F1. AUNQUE TENDRÁ DIFÍCIL ALCANZAR AL LÍDER FERRARI QUE LE LLEVA 128 DE VENTAJA. LA PRIMERA PARTICIPACIÓN FUE EN MONACO EN 1966, CON BRUCE A LOS MANDOS, CLARO.

PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	4	Lando Norris	McLaren	1:15.586
2	16	Charles Leclerc	Ferrari	1:15.848
3	44	Lewis Hamilton	Ferrari	1:15.938
4	63	George Russell	Mercedes	1:16.034
5	1	Max Verstappen	Red Bull Racing	1:16.070
6	12	Kimi Antonelli	Mercedes	1:16.118
7	81	Oscar Piastri	McLaren	1:16.174
8	6	Isack Hadjar	Racing Bulls	1:16.252
9	87	Oliver Bearman	Haas F1 Team	1:16.460
10	22	Yuki Tsunoda	Red Bull Racing	1:16.816
11	31	Esteban Ocon	Haas F1 Team	1:16.837
12	55	Carlos Sainz	Williams	1:16.172
13	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber	1:17.016
14	14	Fernando Alonso	Aston Martin	1:17.103
15	30	Liam Lawson	Racing Bulls	1:18.072
16	5	Gabriel Bortoleto	Kick Sauber	1:17.412
17	23	Alexander Albon	Williams	1:17.490
18	10	Pierre Gasly	Alpine	1:17.546
19	18	Lance Stroll	Aston Martin	1:17.606
20	43	Franco Colapinto	Alpine	1:17.670

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/RETIR.	PTOS.
1	4	Lando Norris	McLaren	71	1:37.58.574	25
2	16	Charles Leclerc	Ferrari	71	+30.324s	18
3	1	Max Verstappen	Red Bull Racing	71	+31.049s	15
4	87	Oliver Bearman	Haas F1 Team	71	+40.955s	12
5	81	Oscar Piastri	McLaren	71	+42.065s	10
6	12	Kimi Antonelli	Mercedes	71	+47.837s	8
7	63	George Russell	Mercedes	71	+50.287s	6
8	44	Lewis Hamilton	Ferrari	71	+56.446s	4
9	31	Esteban Ocon	Haas F1 Team	71	+75.464s	2
10	5	Gabriel Bortoleto	Kick Sauber	71	+76.863s	1
11	22	Yuki Tsunoda	Red Bull Racing	71	+79.048s	0
12	23	Alexander Albon	Williams	70	+1 lap	0
13	6	Isack Hadjar	Racing Bulls	70	+1 lap	0
14	18	Lance Stroll	Aston Martin	70	+1 lap	0
15	10	Pierre Gasly	Alpine	70	+1 lap	0
16	43	Franco Colapinto	Alpine	70	+1 lap	0
17	55	Carlos Sainz	Williams	67	DNF	0
NC	14	Fernando Alonso	Aston Martin	34	DNF	0
NC	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber	25	DNF	0
NC	30	Liam Lawson	Racing Bulls	5	DNF	0

CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Lando Norris	GBR	McLaren	357
2	Oscar Piastri	AUS	McLaren	356
3	Max Verstappen	NED	Red Bull Racing	321
4	George Russell	GBR	Mercedes	258
5	Charles Leclerc	MON	Ferrari	210
6	Lewis Hamilton	GBR	Ferrari	146
7	Kimi Antonelli	ITA	Mercedes	97
8	Alexander Albon	THA	Williams	73
9	Nico Hulkenberg	GER	Kick Sauber	41
10	Isack Hadjar	FRA	Racing Bulls	39

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

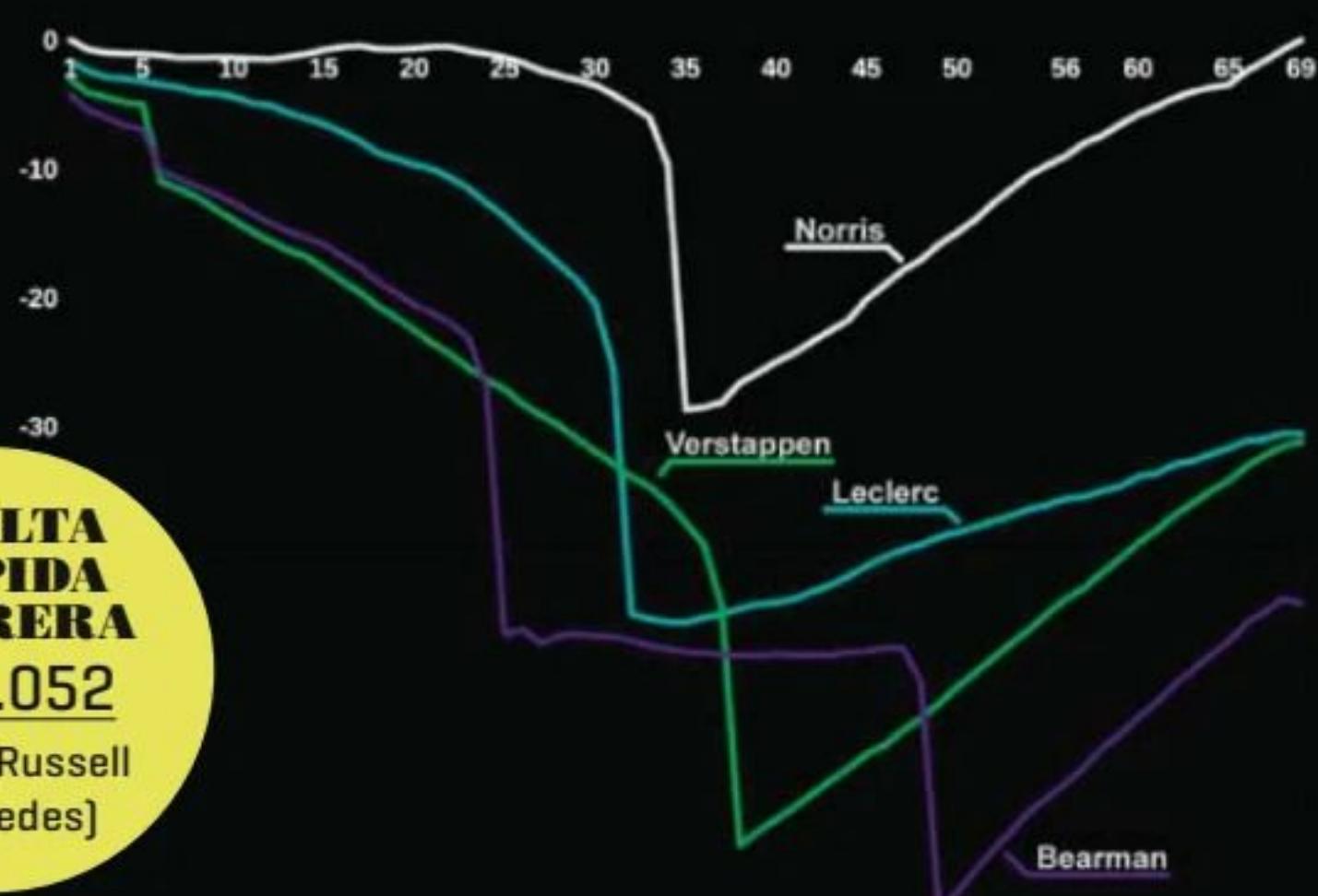
POS.	EQUIPO	PTOS.	POS.	PTOS.	
1	McLaren	713	6	Racing Bulls	72
2	Ferrari	356	7	Aston Martin	69
3	Mercedes	355	8	Haas F1 Team	62
4	Red Bull Racing	346	9	Kick Sauber	60
5	Williams	111	10	Alpine	20

VUELTA RÁPIDA CARRERA

1.20.052

George Russell
(Mercedes)

COMPARATIVA PILOTOS



POR UN PUNTO

LANDO NORRIS RECUPERA EL LIDERATO DEL MUNDIAL POR UN PUNTO TRAS GANAR EN MÉXICO DE FORMA BRILLANTE, MIENTRAS SU COMPAÑERO, PIASTRI, TENÍA UN FIN DE SEMANA COMPLICADO ACABANDO QUINTO. MIENTRAS TANTO, VERSTAPPEN, COMO SIEMPRE, SIGUE AL ACECHO BUSCANDO UN RESQUICIO PARA ALZARSE CON EL TÍTULO.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

El Mundial está dando los últimos coletazos, pero la decisión de quien será el ganador del Título Mundial parece que se decidirá en la última vuelta del último circuito. Porque cada vez se aprieta más la clasificación, con un Norris que después de muchos meses, vuelve a ser líder por solo un punto de ventaja sobre su compañero de equipo Piastrí, que ha visto como se ha consumido su valiosa ventaja en apenas tres carreras. En esta, el australiano estuvo fuera de las apuestas en todo momento, porque ni en clasificación ni en carrera demostró el potencial del McLaren. Parece como si se hubiera desinflado en este final de temporada. En México acabó 5º y casi tuvo que dar las gracias.

Sin embargo, lo que parecía que era cosa de dos, se ha unido a la fiesta un tercero en discordia. Y es nada menos que todo un Verstappen, que cuando huele sangre sabemos de su fieraza. Y viendo el buen momento de su Red Bull, quien sabe si en las

últimas carreras dé la sorpresa. No en vano está a solo 36 puntos del líder, lo que no es una cifra exagerada para todo un campeón como es el holandés.

En México Verstappen no parecía tener el coche más apropiado para participar en la victoria, pero como siempre, en carrera estuvo en la pelea por el podio hasta que lo logró. Por delante quedó un Leclerc que demostró que los Ferrari seguían vivos en el Mundial, porque las últimas carreras habían sido nefastas. El que no tuvo rival fue Norris que estuvo incommensurable todo el fin de semana. No solo hizo la pole, sino que ganó de principio a fin. Buena salida y se fue escapando poco a poco hasta acabar la prueba con una distancia con el segundo de treinta segundos.

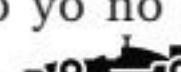
Otro nombre a destacar fue el de Oliver Bearman que sorprendió a todos con el potencial de su Haas. Acabó cuarto, por méritos propios, siendo el mejor resultado de su historial en la F1.

Los españoles no tuvieron su fin de semana en México. Sainz tenía ritmo con el

Williams, pero en la salida tuvo un toque que le dejó tocado el coche, de manera que le afectó a la carrera. Parece ser que el toque en la llanta le generó vibraciones y daño en el sensor del limitador de velocidad para el pit lane, lo que le causó una penalización. Al final, por culpa de esos daños acabó fuera.

Alonso tuvo problemas mecánicos con su Aston Martin. Los frenos son delicados con la altitud de México y se sobrecalentan demasiado, por lo que al final el asturiano se vio obligado a abandonar.

El que se vio penalizado también fe Hamilton, que podía optar a un buen puesto en esta carrera, pero una penalización por saltarse una curva y ganar tiempo le relegó a una octava posición que supo a muy poco al británico.

A falta de cuatro carreras hay cien puntos en juego, así que todo puede pasar en la lucha por el título de pilotos. Norris y Piastrí se la juegan, evidentemente, pero yo no descartaría nunca a Verstappen. 



SEXTA VICTORIA
DE NORRIS ESTA
TEMPORADA, LO
QUE LE PERMITE
RECUPERAR EL
LIDERATO DEL
MUNDIAL.

F1

52º GRAN PREMIO DE BRASIL

21º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2025

1.146 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

JOSE CARLOS PACE

TRAZADO: 4.309 metros
LUGAR Y FECHA: Sao Paulo,
9 de Noviembre.
DISTANCIA: 71 vueltas; 305,879 km



RÉCORD VUELTA RÁPIDA
1:10.540
Valtteri Bottas
(2018)



PERFIL DEL CIRCUITO

PARRILLA DE SALIDA

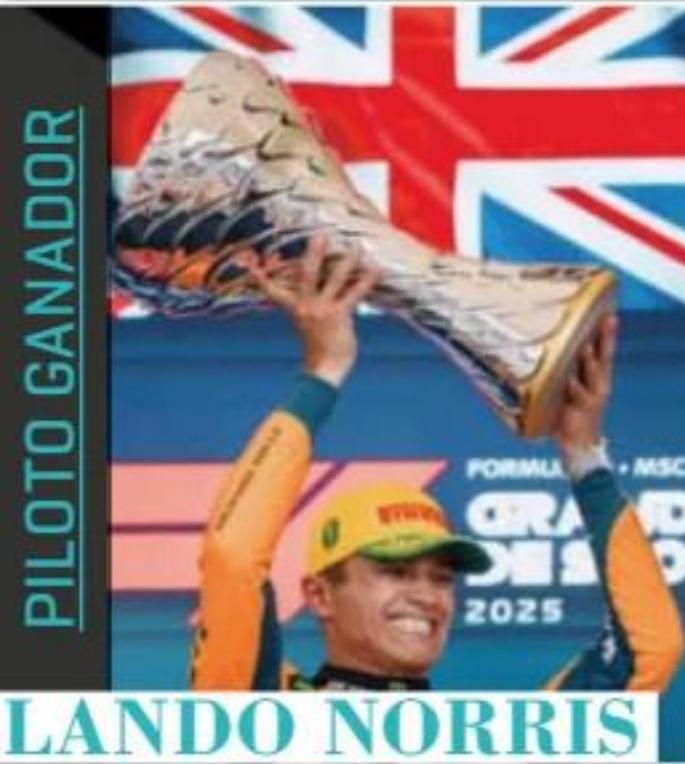
POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	4	Lando Norris	McLaren	1:09.511
2	12	Kimi Antonelli	Mercedes	1:09.685
3	16	Charles Leclerc	Ferrari	1:09.805
4	81	Oscar Piastri	McLaren	1:09.886
5	6	Isack Hadjar	Racing Bulls	1:09.931
6	63	George Russell	Mercedes	1:09.942
7	30	Liam Lawson	Racing Bulls	1:09.962
8	87	Oliver Bearman	Haas F1 Team	1:09.977
9	10	Pierre Gasly	Alpine	1:10.002
10	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber	1:10.039
11	14	Fernando Alonso	Aston Martin	1:10.001
12	23	Alexander Albon	Williams	1:10.053
13	44	Lewis Hamilton	Ferrari	1:10.100
14	18	Lance Stroll	Aston Martin	1:10.161
15	55	Carlos Sainz	Williams	1:10.472
16	43	Franco Colapinto	Alpine	1:10.632
17	22	Yuki Tsunoda	Red Bull Racing	1:10.711
18	5	Gabriel Bortoleto	Kick Sauber	
19	1	Max Verstappen	Red Bull Racing	1:10.403
20	31	Esteban Ocon	Haas F1 Team	1:10.438

CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Lando Norris	GBR	McLaren	390
2	Oscar Piastri	AUS	McLaren	366
3	Max Verstappen	NED	Red Bull Racing	341
4	George Russell	GBR	Mercedes	276
5	Charles Leclerc	MON	Ferrari	214
6	Lewis Hamilton	GBR	Ferrari	148
7	Kimi Antonelli	ITA	Mercedes	122
8	Alexander Albon	THA	Williams	73
9	Nico Hulkenberg	GER	Kick Sauber	43
10	Isack Hadjar	FRA	Racing Bulls	43

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.	POS.	EQUIPO	PTOS.
1	McLaren	756	6	Racing Bulls	82
2	Mercedes	398	7	Aston Martin	72
3	Red Bull Racing	366	8	Haas F1 Team	70
4	Ferrari	362	9	Kick Sauber	62
5	Williams	111	10	Alpine	22

**PILOTO GANADOR**
LANDO NORRIS

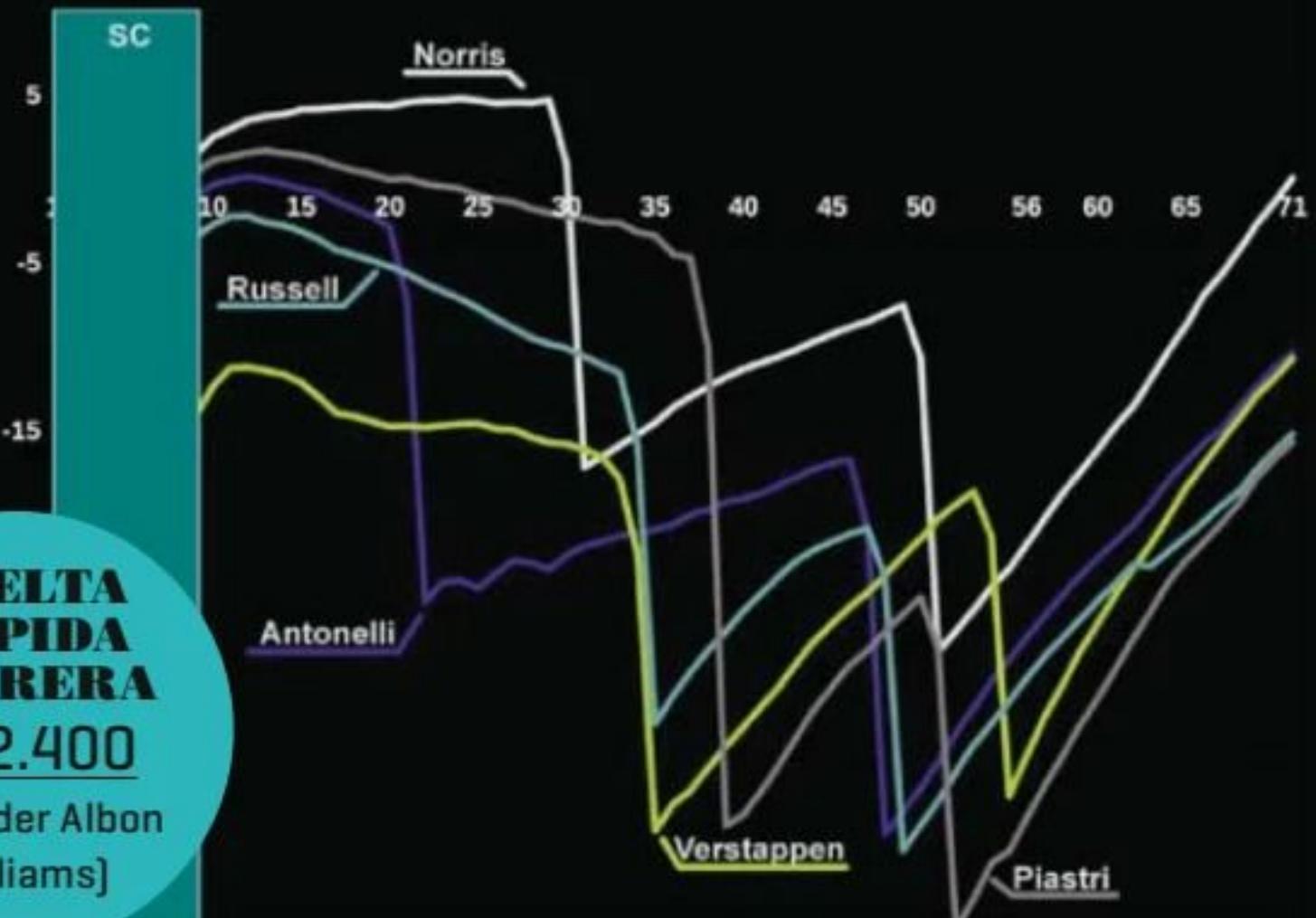
Nació: Bristol, Gran Bretaña. 13 de Noviembre de 1999.
Edad: 25
Años activo: 2018-2025
Campeonatos del Mundo: 2º (2024)
GP Iniciados: 149
Victorias: 11
Veces podium: 43
Poles Position: 15
Primera línea: 27
Vueltas rápidas: 18
Puntos: 1.397

175 POLE POSITION EN LA F1

Con esta cifra, McLaren es la segunda en el ranking, solo superada por Ferrari con 254 poles. La primera pole de la firma Woking fue en Canadá en 1972 con Peter Revson a los mandos de un M19C con motor Ford Cosworth.

MCLAREN
MCL39**CLASIFICACIÓN**

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/RETIR.	PTOS.
1	4	Lando Norris	McLaren	71	1:32:01.596	25
2	12	Kimi Antonelli	Mercedes	71	+10.388s	18
3	1	Max Verstappen	Red Bull Racing	71	+10.750s	15
4	63	George Russell	Mercedes	71	+15.267s	12
5	81	Oscar Piastri	McLaren	71	+15.749s	10
6	87	Oliver Bearman	Haas F1 Team	71	+29.630s	8
7	30	Liam Lawson	Racing Bulls	71	+52.642s	6
8	6	Isack Hadjar	Racing Bulls	71	+52.873s	4
9	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber	71	+53.324s	2
10	10	Pierre Gasly	Alpine	71	+53.914s	1
11	23	Alexander Albon	Williams	71	+54.184s	0
12	31	Esteban Ocon	Haas F1 Team	71	+54.696s	0
13	55	Carlos Sainz	Williams	71	+55.420s	0
14	14	Fernando Alonso	Aston Martin	71	+55.766s	0
15	43	Franco Colapinto	Alpine	71	+57.777s	0
16	18	Lance Stroll	Aston Martin	71	+58.247s	0
17	22	Yuki Tsunoda	Red Bull Racing	71	+69.176s	0
NC	44	Lewis Hamilton	Ferrari	37	DNF	0
NC	16	Charles Leclerc	Ferrari	5	DNF	0
NC	5	Gabriel Bortoleto	Kick Sauber	0	DNF	0

COMPARATIVA PILOTOS

SAMBÓDROMO

NORRIS HA BAILADO A RITMO DE SAMBA DURANTE TODO EL FIN DE SEMANA DONDE HA DOMINADO TANTO EN LA SPRINT DEL SÁBADO COMO EN CARRERA, CON SUS CONSIGUENTES POLES. PIASTRI NO LE SIGUIÓ EL RITMO Y HA CEDIDO UNOS PUNTOS MUY VALIOSOS DE CARA AL CAMPEONATO QUE, DE MOMENTO, ESTÁ DE CARA AL PILOTO BRITÁNICO.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon Press.

Brasil es un circuito que siempre ofrece emoción, sobre todo si la climatología no es del todo estable. En esta ocasión no fue del todo mala y dejó que las carreras estuvieran libre de lluvia, si bien la pista tuvo en algunos puntos ciertas humedades. Eso sucedió sobre todo en la carrera sprint del sábado lo que provocó varios accidentes, entre ellos el de Piastri que se esforzaba en no ceder terreno frente a Norris que salía en la pole y se escapaba.

Desde luego no fue el fin de semana de Piastri que no calificó en ningún caso bien, hasta el punto que en la carrera oficial solo pudo salir en cuarta posición, por detrás de Antonelli y Leclerc; y delante de Hadjar, que estuvo muy entonado en la pista brasileña.

La carrera estuvo muy entretenida porque nadie sabía si se podría hacer una sola parada. Hasta que no vieron la degradación en las primeras vueltas y comprobaron que las gomas duras no eran del todo efectivas,

no decidieron hacer todos dos paradas. O tres, como fue el caso de Verstappen, que a mi entender, fue el mejor piloto del día. El holandés calificó muy mal sin ser capaz de pasar ni siquiera de la Q1, con un rendimiento del coche tan malo que hicieron replantearse todo en el parque cerrado. Sacaron el coche para modificarlo entero y salir, por tanto, desde el pit lane. Y si eso no fuera ya un hándicap, tras la salida tuvo que volver a pasar por boxes a cambiar de gomas por un pinchazo aprovechando el safety car que salió en la primera vuelta por un accidente de Bortoleto, que a pesar de correr el casa, no pudo brillar en todo el fin de semana delante de sus paisanos.

Aunque lo más decisivo sucedió después ya que en la relanzada Piastri intentó un imposible para superar a Antonelli y Leclerc, pero tocó al italiano que, de carambola, golpeó al monegasco que se llevó la peor parte. Deslizó y tuvo que abandonar el piloto de Ferrari. Si a eso sumamos que Hamilton tampoco tuvo su fin de semana,

tenemos que la Scuderia no sumó ningún punto y se queda relegado de momento a la cuarta posición, siendo adelantado por Red Bull y se le escapa Mercedes en la segunda posición.

Aunque la mejor actuación la protagonizó sin duda Verstappen, que saliendo desde el pit lane y después de volver a parar en la primera vuelta y salir último otra vez, pues acabó remontando hasta el podio. Una hazaña increíble.

En cuanto a los españoles, las expectativas se fueron diluyendo. Alonso nos ilusionaba con una calificación sprint fantástica, donde llegó a liderar una de la SQ. Salió muy delante en la parrilla sprint y su carrera pues estuvo en contención y terminó sexto. Sin embargo, en la carrera de verdad, ya la qualy no fue igual y la carrera pues peor.

A Sainz no le fue mejor, ya que ni siquiera brilló en la Sprint. Siempre estuvo en tierra de nadie y su Williams no se adapta muy bien a este tipo de circuitos. Para Las Vegas tienen mejores sensaciones. 



NORRIS COGE VENTAJA EN EL MUNDIAL [24 PUNTOS] Y A FALTA DE TRES PRUEBAS LA EMOCIÓN ESTÁ ASEGUADA.

F1

3º GRAN PREMIO DE LAS VEGAS

22º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2025

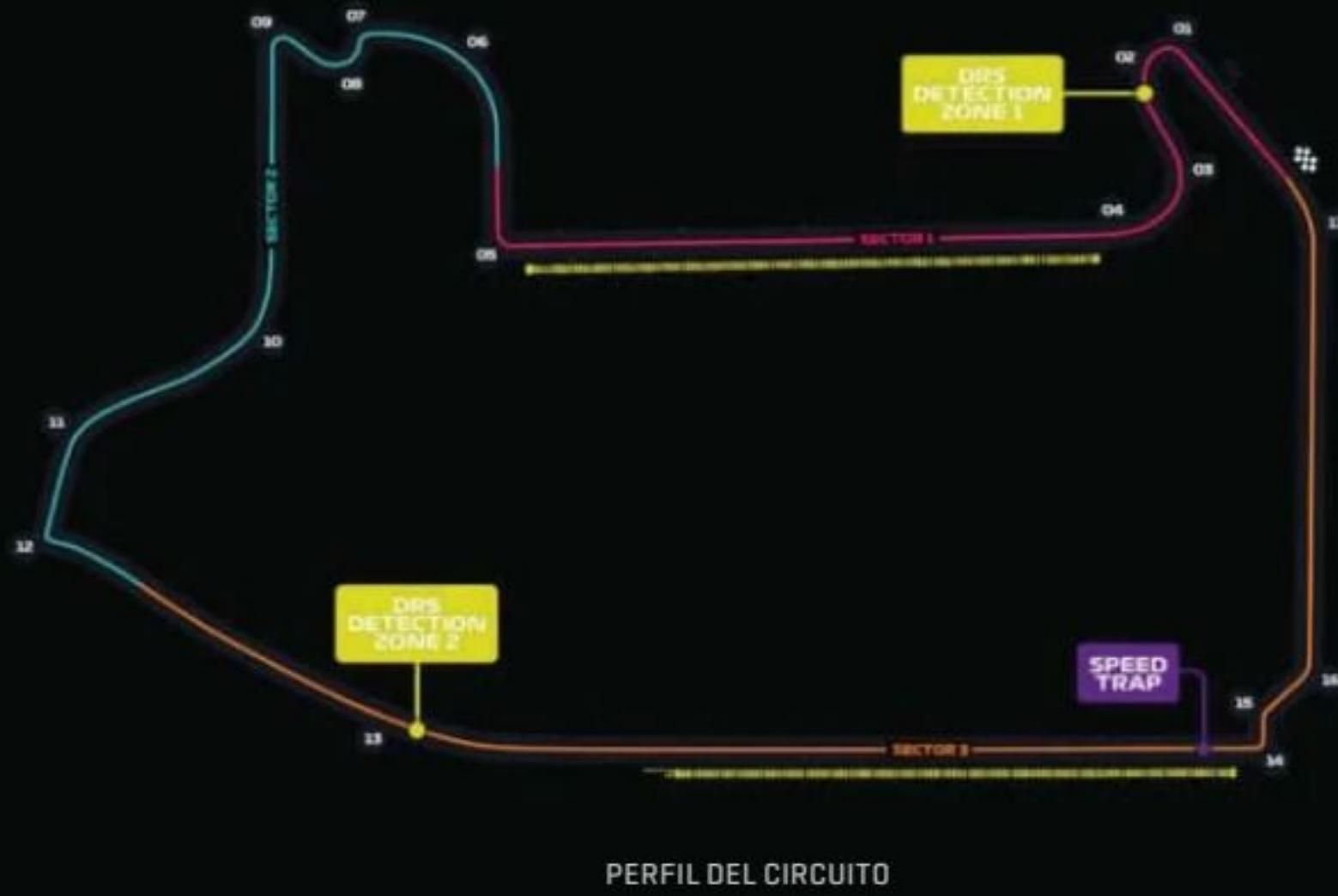
1.147 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

LAS VEGAS

TRAZADO: 6.201 metros
LUGAR Y FECHA: Las Vegas, 23 de Noviembre.
DISTANCIA: 50 vueltas; 309,958 km

**RÉCORD VUELTA RÁPIDA**

1:33.365
Max Verstappen
(2025)

**PARRILLA DE SALIDA**

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	4	Lando Norris	McLaren	1:47.934
2	1	Max Verstappen	Red Bull Racing	1:48.257
3	55	Carlos Sainz	Williams	1:48.296
4	63	George Russell	Mercedes	1:48.803
5	81	Oscar Piastri	McLaren	1:48.961
6	30	Liam Lawson	Racing Bulls	1:49.062
7	14	Fernando Alonso	Aston Martin	1:49.466
8	6	Isack Hadjar	Racing Bulls	1:49.554
9	16	Charles Leclerc	Ferrari	1:49.872
10	10	Pierre Gasly	Alpine	1:51.540
11	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber	1:52.781
12	18	Lance Stroll	Aston Martin	1:52.850
13	31	Esteban Ocon	Haas F1 Team	1:52.987
14	87	Oliver Bearman	Haas F1 Team	1:53.094
15	43	Franco Colapinto	Alpine	1:53.683
16	23	Alexander Albon	Williams	1:56.220
17	12	Kimi Antonelli	Mercedes	1:56.314
18	5	Gabriel Bortoleto	Kick Sauber	1:56.674
19	44	Lewis Hamilton	Ferrari	1:57.115
20	22	Yuki Tsunoda	Red Bull Racing	1:56.798

CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Lando Norris	GBR	McLaren	390
2	Oscar Piastri	AUS	McLaren	366
3	Max Verstappen	NED	Red Bull Racing	366
4	George Russell	GBR	Mercedes	294
5	Charles Leclerc	MON	Ferrari	226
6	Lewis Hamilton	GBR	Ferrari	152
7	Kimi Antonelli	ITA	Mercedes	137
8	Alexander Albon	THA	Williams	73
9	Isack Hadjar	FRA	Racing Bulls	51
10	Nico Hulkenberg	GER	Kick Sauber	49

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.	POS.	EQUIPO	PTOS.
1	McLaren	756	6	Racing Bulls	90
2	Mercedes	431	7	Haas F1 Team	73
3	Red Bull Racing	391	8	Aston Martin	72
4	Ferrari	378	9	Kick Sauber	68
5	Williams	121	10	Alpine	22

PILOTO GANADOR

**MAX
VERSTAPPEN**

Nació: Hasselt, Bélgica.
30 de Septiembre de 1997.
Edad: 28
Años activo: 2014-2025
Campeonatos del Mundo: 4
(2021, 2022, 2023, 2024)
GP Iniciados: 231
Victorias: 69
Veces podium: 125
Poles Position: 47
Primera línea: 84
Vueltas rápidas: 36
Puntos: 3.389,5

128 VICTORIAS EN LA F1

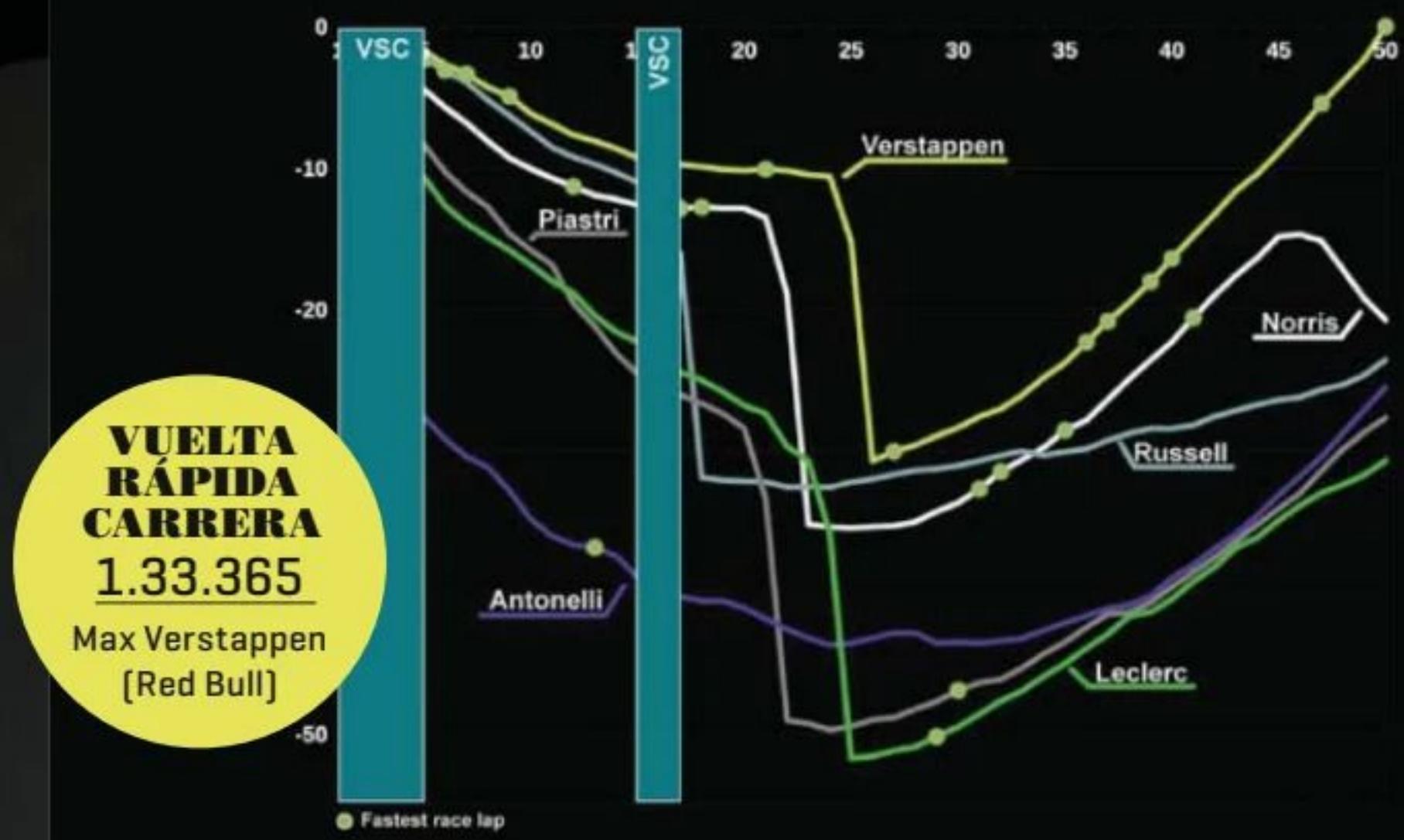
CON ESTE NUEVO TRIUNFO RED BULL YA ESTÁ MÁS CERCA DE ALCANZAR EL TERCER PUESTO DEL RANKING EN PODER DE MERCEDES CON 131 VICTORIAS. EL LÍDER ES FERRARI, CÓMO NO, CON 248 VICTORIAS.

RED BULL RB21**CLASIFICACIÓN**

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/RETIR.	PTOS.
1	1	Max Verstappen	Red Bull Racing	50	1:21.08.429	xx
2	63	George Russell	Mercedes	50	+23.546s	xx
3	12	Kimi Antonelli	Mercedes	50	+30.488s	xx
4	16	Charles Leclerc	Ferrari	50	+30.678s	xx
5	55	Carlos Sainz	Williams	50	+34.924s	xx
6	6	Isack Hadjar	Racing Bulls	50	+45.257s	x
7	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber	50	+51.134s	x
8	44	Lewis Hamilton	Ferrari	50	+59.369s	x
9	31	Esteban Ocon	Haas F1 Team	50	+60.635s	x
10	87	Oliver Bearman	Haas F1 Team	50	+70.549s	x
11	14	Fernando Alonso	Aston Martin	50	+85.308s	x
12	22	Yuki Tsunoda	Red Bull Racing	50	+86.974s	x
13	10	Pierre Gasly	Alpine	50	+91.702s	x
14	30	Liam Lawson	Racing Bulls	49	+1 lap	x
15	43	Franco Colapinto	Alpine	49	+1 lap	x
16	23	Alexander Albon	Williams	35	DNF	x
17	5	Gabriel Bortoleto	Kick Sauber	2	DNF	x
18	18	Lance Stroll	Aston Martin	0	DNF	x
19	4	Lando Norris	McLaren		DSQ	x
20	81	Oscar Piastri	McLaren		DSQ	x

VUELTA RÁPIDA CARRERA**1.33.365**

Max Verstappen
(Red Bull)



POR MILÍMETROS

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



¿QUIÉN IBA A DECIR QUE EL GRAN PREMIO DE LAS VEGAS SE DECIDIRÍA POR MILÍMETROS? PUES NADIE, PERO NO FUERON EN LA PISTA, SINO EN EL GROSOR DE LA PLANCHA DEL SUELO DEL COCHE QUE NO CUMPLIÓ LA NORMATIVA Y SE DESCALIFICARON A AMBOS COCHES DE MCLAREN. VERSTAPPEN YA HABÍA GANADO LA CARRERA, PERO AHORA LO HACE CON UNA VENTAJA DE PUNTOS QUE LE PERMITEN OPTAR MUY SERIAMENTE AL CAMPEONATO.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

Lo que pasa en Las Vegas se queda en Las Vegas. Es una frase muy manida que todos hemos usado alguna vez y que pone de manifiesto que en esa ciudad del juego puede suceder cualquier cosa. Y si no que se lo digan a McLaren, que ha visto como descalificaban a sus dos coches una vez terminada la prueba por no cumplir con el espesor mínimo de sus planchas en los bajos de sus monoplazas. Norris había terminado 2º y Piastri 4º, después de que Antonelli recibiera su penalización. El ganador fue Verstappen que se colocó líder en la primera vuelta después de una pasada de frenada de Norris que salía en la pole.

El segundo puesto del británico le sabía a victoria, porque sumaba más puntos que su principal rival y compañero de equipo, Piastri, y el holandés no le sacaba demasiados puntos de cara a recortarle en el campeonato. Pero con la descalificación,

todo cambia. Verstappen recorta muchos puntos y se coloca segundo ex aequo con Piastri y, por tanto, a solo 24 puntos del líder Norris. Solo faltan dos carreras, pero a nadie se le escapa que con un Verstappen en forma y un Red Bull que parece recupera las sensaciones, las posibilidades de que el holandés gane su quinto campeonato no es nada descabellado. Y sería su 5º consecutivo, algo que solo ha logrado en la historia Michael Schumacher.

La verdad es que la carrera tampoco tuvo excesiva emoción. No así los entrenos que se realizaron con una pista mojada por las intensas lluvias que se vivieron en el desierto de Nevada. Esto provocó que hubiera muchas salidas de pista y muchas sorpresas, como que Hamilton no lograra pasar de la Q1 y acabara saliendo último de la parrilla. O que los españoles, con monturas muy inferiores, se colocaran en la Q3 en las posiciones P3 (Sainz) y P7 (Alonso).

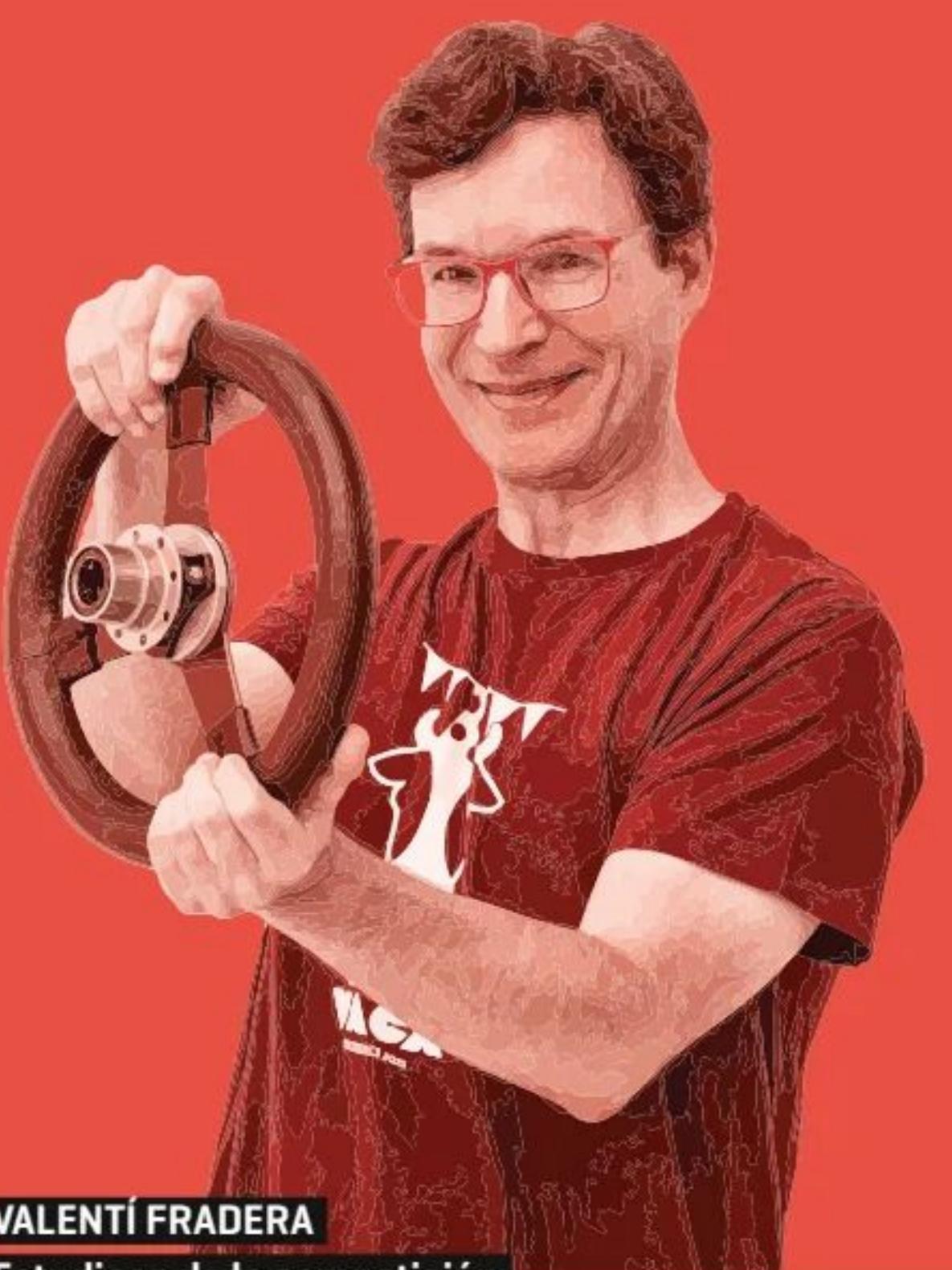
Luego en carrera no apareció la lluvia por lo que tanto el madrileño como el asturiano tuvieron que sufrir para mantener las posiciones. Sainz pudo aguantar en las primeras posiciones y terminó 5º después de las sanciones de los McLaren que quedaron delante suyo. Mientras Alonso no pudo aguantar y al final acabó fuera de los puntos por una posición (P11).

El que sí remontó fue Hamilton, que saliendo último terminó 8º aprovechando la debacle de la salida donde se produjo una melé provocada por Bortoleto pasándose de frenada y llevándose a Stroll, mientras Lawson tocaba a Piastri y le hacía perder posiciones.

Otros de los beneficiarios de la descalificación de los McLaren fueron los pilotos de Mercedes, que se subieron los dos al podio, con Russell por delante de Antonelli.



DOBLE
VICTORIA PARA
VERSTAPPEN:
GANÓ LA CARRERA
Y DESCALIFICAN A
LOS DOS COCHES
DEL EQUIPO
MCLAREN.



VALENTÍ FRADERA
Estudios de la competición

LA ESTRELLA DE MARÍA

L

a emoción es un sentimiento que no es fácil de reprimir; aflora sin pedir permiso cuando le viene en gana. El pasado 11 de octubre fue uno de esos momentos. Se cumplían doce años del fallecimiento de María de Villota. Era un sábado, durante la celebración del Festival de la Velocidad, en el Circuit de Barcelona-Catalunya, la última cita del GT World Challenge Europe. Desde el 2019, este evento va ligado al Legado de María de Villota, el movimiento de voluntariado benéfico que impulsó María después de su accidente. Así que una de las actividades paralelas del Festival, organizada por Escudería Targa Iberia, fue una conferencia de Emilio de Villota. Unas doscientas personas llenaron hasta la bandera la sala Grand Prix 2 del Circuit, incluidos los embajadores del Legado Andy Soucek y Pedro de la Rosa, además de Jaime Alguersuari padre e hijo, el expiloto Marcel Costa, Salvador Servià y el coleccionista e historiador Salvador Claret.

Lo primero que dijo Emilio fue que la conferencia no la pronunciaría él; la daría María. Primera dosis de emoción incontenible. “Desde muy niña, he llevado en la sangre la pasión por el mundo del motor...”. Así arrancaba el episodio de “Informe Robinson” dedicado a María a principios de 2013, unos meses después del accidente y unos meses antes de su muerte, en Sevilla, donde tenía que dar una charla. El auditorio lo vio y lo escuchó guardando un profundo silencio.

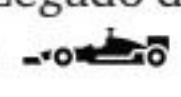
“He visto el vídeo tantas veces que me parece increíble que me siga emocionando”, confesó Emilio. El expiloto de Fórmula 1 rememoró el gran día de María, el 3 de agosto de 2011, cuando realizó su primer test

“En los últimos quince meses de su vida, María descubrió ‘lo que de verdad importa’. Plasmó sus reflexiones en el libro ‘La vida es un regalo’, una lectura enriquecedora.”

con un F1, el Lotus negro y dorado, en Paul Ricard. El mismísimo Bernie Ecclestone terció para que Éric Boullier, a la sazón director del equipo de Enstone, lo dispusiera todo. El buen desempeño de María con el poderoso monoplaza de la extinta Superleague (aquel campeonato en el que cada coche iba pintado con los colores de un club internacional de fútbol) fue su pasaporte. El auto, un chasis Panoz con un motor V12 de 750 CV, era muy exigente físicamente. Su mejor resultado fue una cuarta posición en el Nürburgring, en 2010, defendiendo la divisa del Atlético de Madrid.

En octubre de ese mismo año de 2011, María hizo una exhibición con el Lotus en el Circuit de Catalunya, en la cita final de las World Series by Renault que organizaba Alguersuari y que, entonces, llenaban circuitos, gracias al impulso de una promoción activa y decidida. Con este bagaje, el mánager de María, el expiloto de F1 y Champ Car Mark Blundell, negoció su fichaje por Marussia como piloto de pruebas, en 2012. Debutó el 3 de julio, en un test aerodinámico en línea recta en el aeródromo inglés de Duxford. Allí, tuvo un accidente atípico y desafortunado, como suelen serlo tantos. Como lo sería el de Jules Bianchi en Suzuka, en 2014, cuando chocó con una grúa en una escapatoria. Tras el sacrificio de María y de Jules, ya no se hacen pruebas en pistas de despegue ni actúan vehículos de rescate mientras ruedan monoplazas por la pista.

María sobrevivió, y en sus últimos quince meses de vida descubrió “lo que de verdad importa”. La voz de María resonaba en el Circuit: “Vale, no estoy subida a un F1, que era mi sueño, pero ahora mismo he ayudado a una fundación con cincuenta niños con tratamientos para un año, para paliar el dolor. Es más importante lo que estoy haciendo ahora que lo que hacía antes. La vida es un regalo y no nos damos cuenta”.

“La vida es un regalo” es precisamente el título del libro en el que plasmó sus reflexiones, además de relatar su carrera deportiva (si no lo han leído, búsqulen en Amazon o en la web legadomariadevillota.com). Emilio contó que, la víspera de viajar a Sevilla, María llamó a sus padres emocionada, con el libro recién salido de imprenta. Les llevó un ejemplar, y fue la última vez que la vieron con vida. “Paramos el equipo de carreras y la escuela de pilotos, después de 34 años. María nos había dado una nueva luz en el camino y nos había puesto unos nuevos deberes”. Ahora, Emilio de Villota mantiene encendida la llama del Legado de María, guiado por su estrella allá en el cielo. 



JUNTOS HASTA LA META

CORRE . CONECTA . DIVIÉRTETE

14
DICIEMBRE
2025

Distancias

10K

5K



INSCRIPCIONES EN: www.cursaempreses.com



Fira Barcelona



Ajuntament de L'Hospitalet



JAPÓN

EL DESCUIDERO

CUANDO MENOS TE LO ESPERAS, APARECE DETRÁS DE LA CURVA, DISPUESTO A GANAR SU NOVENO CAMPEONATO. OGIER SALE DE JAPÓN A TAN SOLO TRES PUNTOS DE LÍDER EVANS, CON EL QUE SE JUGARÁ EL TÍTULO EN EL ÚLTIMO RALLYE DEL AÑO, EL DE ARABIA SAUDÍ. UNA VICTORIA DEL FRANCÉS, CON EL MÁXIMO DE PUNTOS POSIBLES, QUE PONE EL MUNDIAL MÁS EMOCIONANTE QUE NUNCA.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon Press.

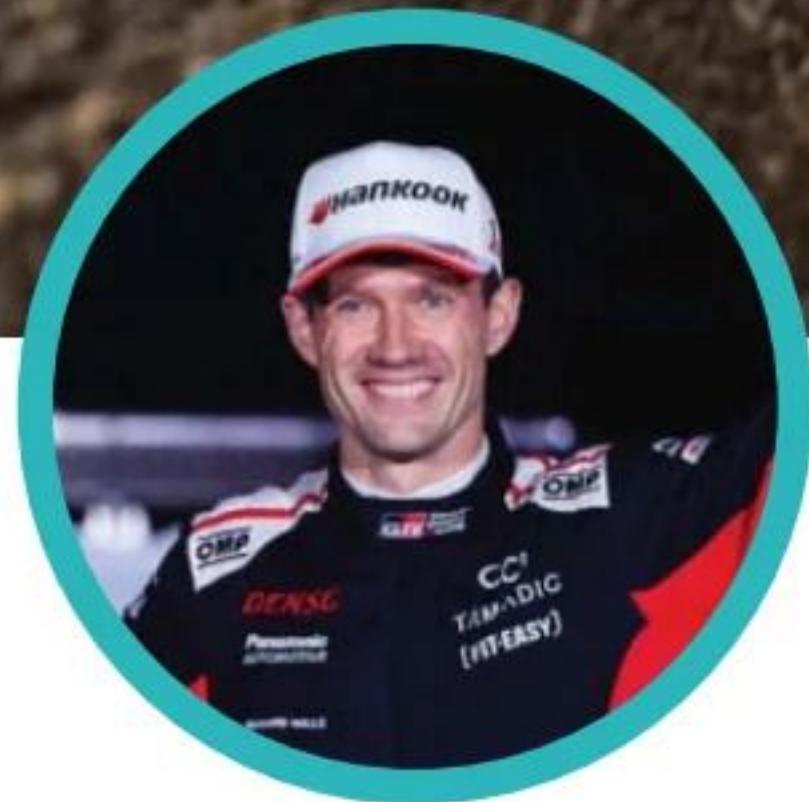






RALLYE DE JAPÓN

7-9 DE NOVIEMBRE



SEBASTIÁN OGIER

"Obviamente es un resultado perfecto. Ha sido un fin de semana complicado porque después de la lluvia de hoy, nada era seguro. Esta mañana parecía el comienzo de un nuevo rallye, pero el gran cambio de puesta a punto del coche se sintió bien enseguida, así que bien hecho, equipo; es increíble poder contar con eso.".

JUEGOS DE CASA

OGIER NO SE HA DEJADO INTIMIDAR POR SU MAL RESULTADO ÚLTIMO Y EN JAPÓN HA GANADO SUMANDO EL MAYOR NÚMERO DE PUNTOS POSIBLES, DE MANERA QUE METE PRESIÓN AL LÍDER EVANS CON EL QUE SE SUBIÓ AL PÓDIUM JUNTO A UN TERCER TOYOTA MÁS, EL DE PAJARI.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon Press.

Ogier venía enrabiado después de su mal resultado en el rallye de Europa Central, que ponía difícil su objetivo principal, ganar su noveno título. Evans tomaba mucha ventaja, pero en Japón se ha quedado reducida a tan solo tres puntos después de lograr la victoria y sumar el mayor número de puntos posibles.

Fue una victoria cimentada poco a poco. Rovanpera se llevó el primer scratch, pero pronto se retiraría por un golpe contra una

barrera que le dejó sin suspensión trasera. Ogier alternó entonces el liderato con Katsuta, que estaba dispuesto a triunfar en casa. Pero un accidente el sábado por la tarde en la etapa del monte Kasagi provocó unos daños que le hicieron perder mucho tiempo y además una penalización.

Pero Ogier no tuvo el camino expedito, ya que Evans estaba al acecho. Se jugaba el Mundial y el sábado, atacó hasta llegar a situarse a solo dos segundos del ocho veces campeón del mundo. También en ese mo-

CLASIFICACIONES

RALLYE DE JAPÓN

POS. N°	PILOTO	COPILOTO	EQUIPO	TIEMPO	DIFER.
1	#17 OGIER	LANDAIS	TOYOTA	3.21.08.9	
2	#33 EVANS	MARTIN	TOYOTA	3.21.20.5	+11.6
3	#5 PAJARI	SALMINEN	TOYOTA	3.23.25.5	+2.16.6
4	#8 TANAK	JÁRVEOJA	HYUNDAI	3.24.27.0	+3.18.1
5	#13 MUNSTER	LOUKA	FORD	3.27.57.6	+6.48.7

Vencedor de la edición anterior: Elfyn Evans
 Mejores tiempos en tramos: Ogier (9); Evans (4);
 Fourmaux y Katsuta (2); Rovanpera, Katsuta y Tanak (1).
 Vencedores de la temporada: Sebastian Ogier
 [Montecarlo, Portugal, Italia-Cerdeña, Paraguay, Chile
 y Japón]; Elfyn Evans [Suecia y Kenia]; Rovanpera [Islas
 Canarias, Finlandia y Europa Central]; Tanak [Grecia
 Acrópolis]; Solberg [Estonia].

CLASIFICACIÓN FINAL DE PILOTOS

POS. PILOTO	EVANS	OGIER	ROVANPERA	TANAK	NEUVILLE	KATSUTA	FOURMAUX	PAJARI	SOLBERG	MCKERLEAN	TOTAL
1	17+5+4	25+5+5	25+2	15+3+3	8+1	12+2+1	12+3+2	8+2+1	12+2+1	17+3+2	17+4+3
2	23+3+5	-	-	17+4+4	25+2+1	25+3	15+5+5	-	15+4+3	25+1	25+5+5
3	12+4+2	10+1+2	R	25+5+5	15+4+3	15+5+5	0+0+4	12+4+5	25+5+5	10+4+4	8+3+1
4	10+0+1	12+3	17+3+3	8+0	17+5+5	17+4+3	25+4+1	17+3+4	1+0	12+2+3	0+1
5	8+1	15+2+3	15+4+4	6+0+1	NEUVILLE	0+1+4	10+0+3	15+1+2	8+1+2	15+5+5	12+0+4
6	R	17+4+4	10+0	12+2	10+0+2	10+0+2	0+0	R	17+3+4	0+0+1	6+0
7	15+2+3	0+0+1	0+5+5	10+1+2	R	0+0	15+2	10+0	R	R	15+0
8	R	6+0	12+0+1	R	6+0	6+0	0+1	6+0	10+0	8+0	10+2+2
9	-	2+0	-	-	1+0	8+0	8+0	25+5+3	-	6+0	2+0
10	MCERLEAN	6+0	0+0	1+1	R	4+0	0+0	0+0	2+0	6+0	0+0
											36
											272
											269
											248
											213
											166
											111
											96
											94
											70
											36

CLASIFICACIÓN FINAL DE MARCAS

POS. MARCA	TOYOTA	HYUNDAI	M-SPORT	TOTAL
1	60	36	11	692
2	36	50	14	464
3	50	35	18	191

mento consiguió su victoria número 200 en un tramo del mundial. Pero a partir de ahí, Ogier puso segundos de por medio poco a poco, hasta consolidar su victoria el domingo después de que Evans tuvo un percance en la primera de las dos superespeciales de Okazaki —un deslizamiento por un talud de hierba antes de reincorporarse— lo que le hizo perder ritmo.

Con esta victoria, Ogier ha ganado 67 rallies en el WRC, pero lo más importante, se ha colocado a solo tres puntos del liderato. Evans aspira a su primer Campeonato, mientras el francés opta a su noveno entorchado. Las espadas están en todo lo alto, y se decidirá todo en el último rallye, el de Arabia Saudí.

Mención especial en Japón hay que tener con el WRC2. Porque un español se llevó el triunfo de forma contundente. Se trata de Cachón que ganó con su Toyota GR Yaris de principio a fin y eso que tuvieron problemas con el coche que no llegó a tiempo en el barco y tuvieron que mandar otro por avión de forma urgente. 



CON SU SEGUNDO PUESTO
 EVANS MANTIENE EL LIDERATO,
 PERO TIENE EL ALIENTO DE
 OGIER EN LA NUCA.



JORDI PARRO
Comisario Deportivo Internacional

EMOCIÓN HASTA EL FINAL

L

a edición 2025 del Rally-raid de Portugal se presentaba este año más abierta que nunca. Nasser Al-Attiyah y Fabian Lurquin llegaban con una cómoda ventaja en el campeonato al volante de su Dacia, pero no podían confiarse: tanto el sudafricano Henk Lategan como el brasileño Lucas Moraes (Copilotado por el catalán Armand Monleon) aún mantenían opciones al título con sus Toyota oficiales. Además de ellos, otros pilotos aspiraban a la victoria, entre ellos, Sébastien Loeb y Carlos Sainz, siendo este último la gran atracción de la prueba con un renovado Ford Raptor.

La prueba adquiría mayor protagonismo español al transcurrir durante dos jornadas y media por caminos de Extremadura, con parada en Badajoz.

La competición arrancaba con una prólogo al estilo "Mickey Mouse", muy polvoriento, en la que Al-Attiyah marcaba el mejor tiempo, empatado con la sorpresa del día: el piloto local Guerreiro, al volante de un Taurus de la categoría Challenger. Gracias a ello, Nasser obtenía la ventaja de poder escoger posición de salida para la siguiente jornada. Por su parte, Carlos Sainz y Lucas Cruz optaban por una estrategia conservadora, deteniéndose antes de la meta para salir primeros al día siguiente y evitar el polvo.

La primera etapa ya mostraba las cartas de cada uno. Lategan tomaba la delantera, seguido por Moraes, mientras Al-Attiyah era sancionado por adelantarse en la salida y por un exceso de velocidad. En la segunda etapa, el portugués Ferreira sorprendía a to-

66

La prueba adquiría mayor protagonismo español al transcurrir durante dos jornadas y media por caminos de Extremadura, con parada en Badajoz.



66

Tres semanas más tarde, el calor, las dunas y el horizonte infinito del Sahara recibían a los protagonistas del año. No era solo el cierre del campeonato: era el gran ensayo para el Dakar



dos poniéndose líder, hasta que un pinchazo y un pequeño incendio en su Toyota le borraban de la pelea.

Entre la segunda y la tercera etapa, Nasser veía cómo se desvanecían sus opciones: problemas mecánicos y una salida de pista lo dejaban sin margen de maniobra. La cabeza quedaba entonces en manos de Moraes, con Lategan respirándole en la nuca. Loeb y Al-Attiyah se repartían las victorias parciales, mientras Sainz decía adiós tras golpear una roca y diversos problemas mecánicos.

Con todo por decidir, se llegaba a la etapa final. El brasileño lideraba por apenas 34 segundos sobre Lategan. Detrás, Loeb, ya a más de diez minutos, observaba el duelo desde la distancia. En Toyota, para asegurar el doblete se decidió que Moraes debía dejar pasar al sudafricano, mejor posicionado en el campeonato. Las órdenes eran claras, pero en la pista, la historia se escribía de otro modo. A pesar de levantar el pie, Moraes resistió el ataque y cruzó la meta con 53 segundos de ventaja. El team manager de Toyota no ocultó su disgusto, pero el cronómetro hablaba por sí solo. En esta ocasión no quisieron llevar las órdenes de equipo al último control horario y no hicieron penalizar al brasileño como se hizo hace años en Subaru con Colin McRae y Carlos Sainz en el Rally Catalunya – Costa Brava.

Al-Attiyah, mientras tanto, escalaba hasta la quinta posición, dejando el campeonato abierto y con tres nombres aún en la pelea antes del gran desenlace: el Rally de Marruecos.

Tres semanas más tarde, el calor, las dunas y el horizonte infinito del Sahara recibían a los protagonistas del año. No era solo el cierre del campeonato: era el gran ensayo para el Dakar.

Loeb golpeaba primero, ganando la etapa inicial con su Dacia, mientras que el qatarí rompía un brazo de suspensión. En la segunda jornada, la fortuna cam-

biaba de manos: Lategan rompía el diferencial trasero de su Toyota y quedaba fuera de la lucha tras más de una hora sufriendo en las dunas. Nasser, fiel a su estilo, respondía con furia: victoria de etapa y remontada hasta colocarse cerca del liderato. Nani Roma, sólido y constante, se situaba al frente con su Ford Raptor, seguido de un Moraes que, sin arriesgar demasiado, mantenía vivas sus opciones al título.

La tercera etapa fue un pulso de titanes. Lategan ganaba, intentando una remontada que todos sabían imposible. Loeb heredaba el liderato, Moraes aguantaba segundo y Sainz abandonaba por rotura de motor. Al-Attiyah, implacable, ya rodaba quinto y subiendo.

En la cuarta etapa, Nani Roma firmaba una victoria brillante, seguido de Loeb y Lategan. El francés mantenía el liderato con apenas tres minutos sobre el sudafricano y casi siete sobre Roma. Detrás, Nasser se preparaba para el todo o nada: debía superar al sudafricano para conquistar el campeonato.

Y entonces llegó la Power Selective Stage, la última batalla con una parte inicial con mucha arena, y un final de etapa por pistas pedregosas. Varios pilotos —entre ellos Moraes— se saltaban waypoints en la desesperación final. Al-Attiyah, en modo ataque total, recuperaba el tiempo suficiente para ponerse por delante del brasileño. Todo parecía hecho. Pero el destino, caprichoso, tenía preparada una última trampa: Nasser se despistaba justo después de la línea de llegada y se saltaba el control stop pasando a más de 160 km/h por el mismo. Aunque retrocedió para validarla, la penalización fue implacable: una hora y diez minutos. El error le costó el rally... y el campeonato.

Así, Lucas Moraes se coronaba campeón del mundo, en un desenlace digno de película: una temporada que se decidió no en las dunas, sino pocos metros después de la meta. Polvo, velocidad y drama hasta el último segundo. ■

Motor Clásico

DESCUBRE EL PASADO, DISFRUTA TU PASIÓN



TU REVISTA DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS,
TODOS LOS MESES EN EL QUIOSCO



BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE

Disponible en el
App Store

DISPONIBLE EN
Google Play



SOLO SE VIVE UNA VEZ

9º EDICIÓN TRAVESEAT

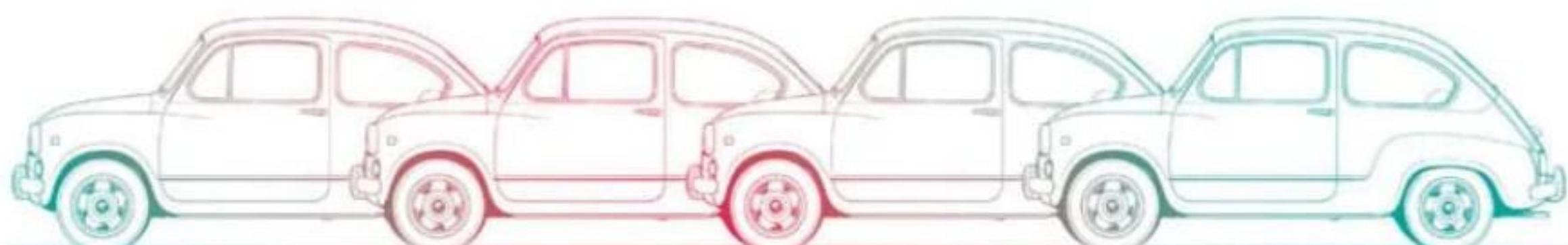
EUSKALSEAT

EL ESCENARIO Y EL CONTENIDO NO PODÍA SER MÁS IDÍLICO, POR LO MENOS PARA MÍ. UN RECORRIDO POR LAS COMUNIDADES DE LA RIOJA, NAVARRA Y PAÍS VASCO A BORDO DE SEAT 600 SIGUIENDO UNA CARAVANA QUE, DESDE EL PRIMER KILÓMETRO, ME ENAMORÓ. ESTA ES LA HISTORIA DE UN VIAJE EN EL TIEMPO Y POR LAS EMOCIONES.

TEXTO: JUAN IGNACIO EGUIARA. FOTOS: SLIB.

La operación Euskalseat se gestó unos meses antes, cuando desde el departamento de comunicación de la marca me llamaron e insistieron que este año no me podía perder la Travesía. Y no era por otra cosa como que se celebraba la novena edición y el escenario elegido era las carreteras del País Vasco y limitrofes. Por ello quisieron llamarla muy acertadamente Euskalseat y yo, como insigne representante de esa Comunidad Autónoma expatriado a Madrid desde hace 35 años pues tenía que estar presente. Me lo pensé un poco porque eran demasiados días para estar fuera de juego

con el inacabable trabajo que tenemos en la actualidad. Las revistas no esperan y coincidía con fechas de cierre tanto de Automóvil como de Autopista, a la vez que se superponía con mi cumpleaños. Pero entendí muy pronto que era una ocasión especial, de esas que ya no vuelven a pasar nunca por delante. No sabía muy bien qué era eso de la Travesía, pero sabía que era un acontecimiento único, por todo lo que me había contado mi compañero y amigo Jesús Bonilla, director de Motor Clásico y, a su vez, compañero de fatigas en esta travesía por Euskadi. Se convertía así en mi compañero de viaje, o mejor dicho, me convertía yo en su acompañante ya que el gran "Boni" es



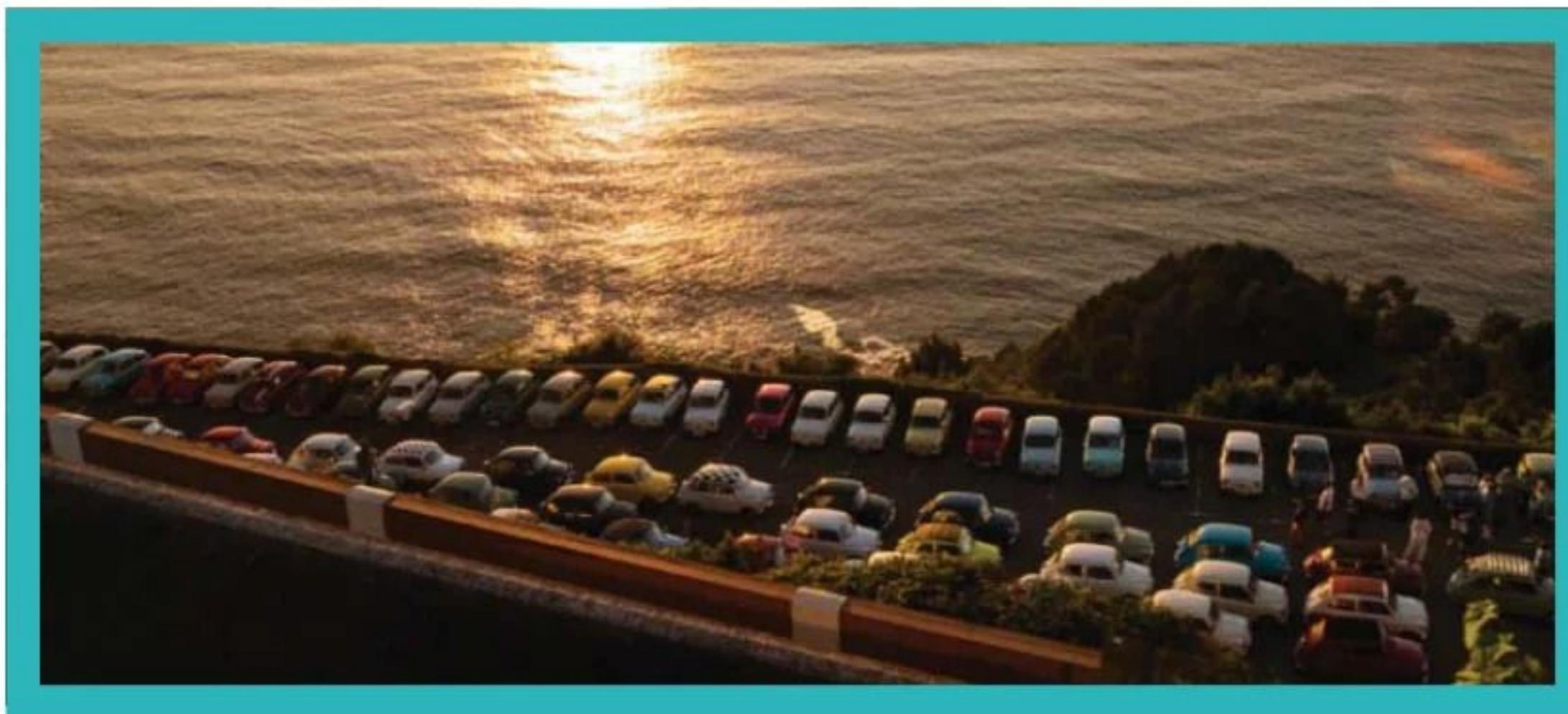


LA EUSKALSEAT HA REPRESENTADO LA NOVENA EDICIÓN DE LA TRAVESEAT. LOS MECÁNICOS DE SEAT HISTÓRICOS SON LOS AUTÉNTICOS ÁNGELES DE LA GUARDA DE LA CARAVANA.



MÁS DE UN CENTENAR DE COCHES Y EL DOBLE DE PERSONAS ARRANCARON DESDE LOGROÑO ESTE AÑO.





una institución en estos entornos de los clásicos. Se convirtió así en mi cicerone durante una semana que, sin yo saberlo de antemano, cambiaría completamente mi visión de los coches clásicos, de los clubs y las quedadas de propietarios.

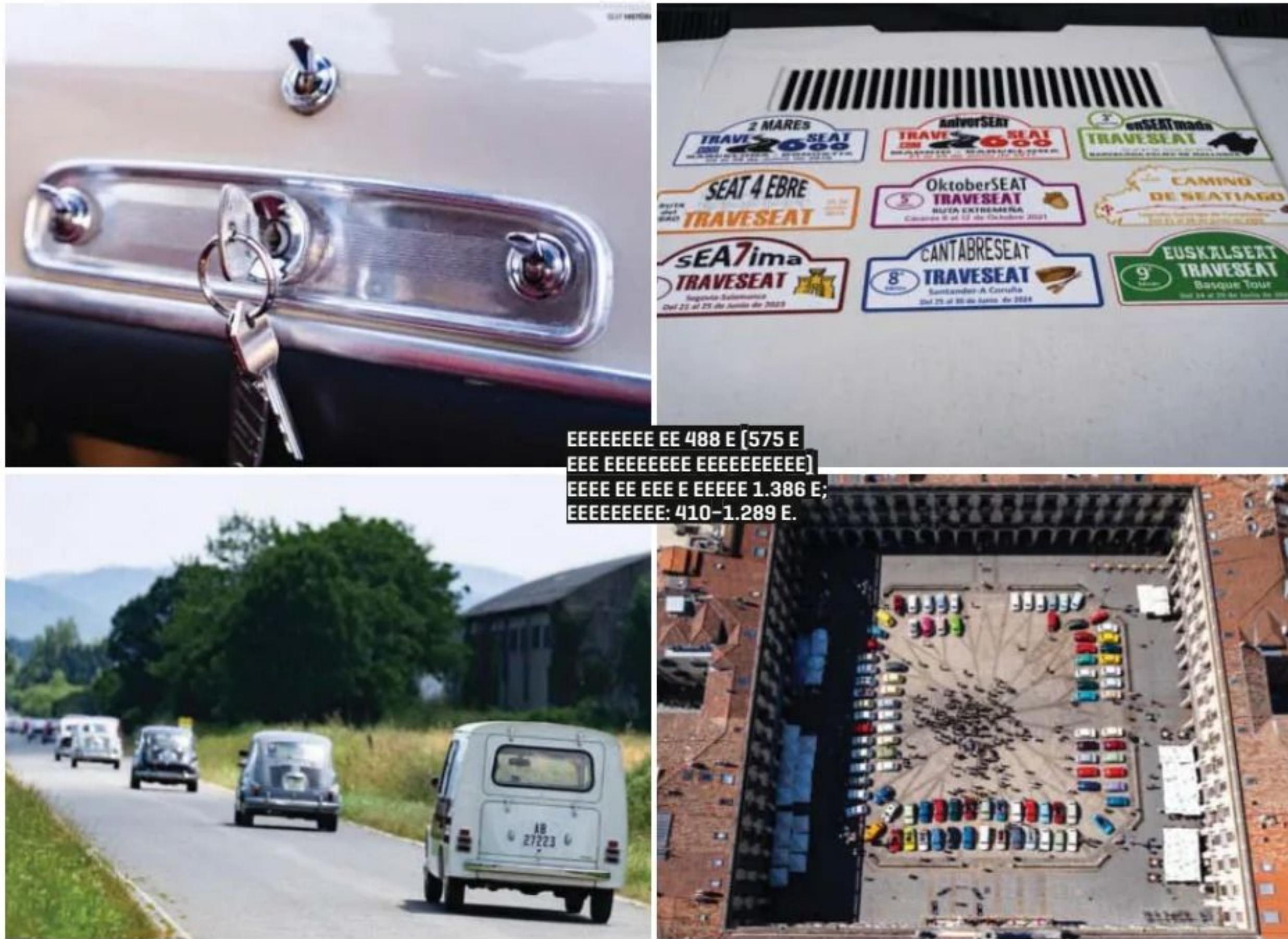
Nunca he sido muy partidario de las reuniones de coches para salir a carretera todos juntos. Me refiero a todas esas en masa, que colapsan las carreteras y algunos incluso van infringiendo las normas de tráfico o el respeto a los habitantes de las localidades a su paso. Cuando me dijeron que íbamos a ser más de 120 coches en caravana por las carreteras desde Logroño hasta Vitoria-Gasteiz, pasando por Pamplona, San Sebastián y Bilbao, se me pusieron los pelos de punta. Pensé que eso era ingobernable. Pero nada más lejos de la realidad. La organización a cargo de la asociación de "amigos del Seat 600" —con Francesc Palau como alma mater del proyecto—, no podía ser mejor. Y luego, los protagonistas, son perfectos para no generar problemas en la carretera. Me refiero al Seat 600. Todos los coches de la caravana son 600 de diferentes épocas y versiones, y todos ellos generan tal simpatía entre el público que nos encontrábamos a su paso, que lejos de generar conflictos de tráfico y convivencia, fue todo lo contrario, son todo facilidades. Nadie se molestaba al ver tal cantidad de coches que copaban sus vías de transito habituales. Todo el mundo salía

a la carretera a aplaudir y todo el mundo con el que nos encontrábamos de frente te daba ráfagas de saludo. El Seat 600 nos despierta a todos año-ranza y ese sentimiento de nostalgia de nuestra niñez. Quien no tuvo un 600 en su casa. Prácti-camente nadie en este país. Es nuestro coche por antonomasia y se merece esta caravana sea declara-dada Patrimonio Nacional. Y no lo digo en broma.

Y es que acabé enamorado de esta fiesta de la carretera con los pelotillas moviéndose a un ritmo que, para la época actual, es de tortuga, pero que te vuelve a poner un poco los pies en el sue-lo. Yo que me dedico a probar coches modernos, cada vez con más tecnología e intrusiones en la conducción, te devuelve a los tiempos donde los trayectos no se medían tanto en horas y minutos, sino más bien, en medias jornadas o días. Nues-tros coches con los que realizar la Travesseat eran la Formichetta, el 600 Descapotable y el 800, to-dos del parque de Seat Históricos que tan cuidado tiene otro tipo grande como es Isidre en la Nave A-122, en la Zona Franca de Barcelona, donde guarda y cuida más de 375 coches históricos de Seat.

La salida se hizo este año desde Logroño, con una primera etapa que llegaba hasta Pamplona. La siguiente fue hasta Donosti, luego a Bilbao y acababa la travesía en Vitoria. Como ya muchos sabéis esa es mi ciudad de nacimiento y era muy

**ES NUESTRO COCHE POR ANTONOMASIA Y SE
MERECE ESTA CARAVANA SEA DECLARADA
PATRIMONIO NACIONAL. Y NO LO DIGO EN BROMA**



ESTE AÑO NO TUVO QUE ABANDONAR NINGUNO DE LOS COCHES. TODOS ACABARON EN PERFECTO ESTADO DE REVISTA TRAS CADA ETAPA

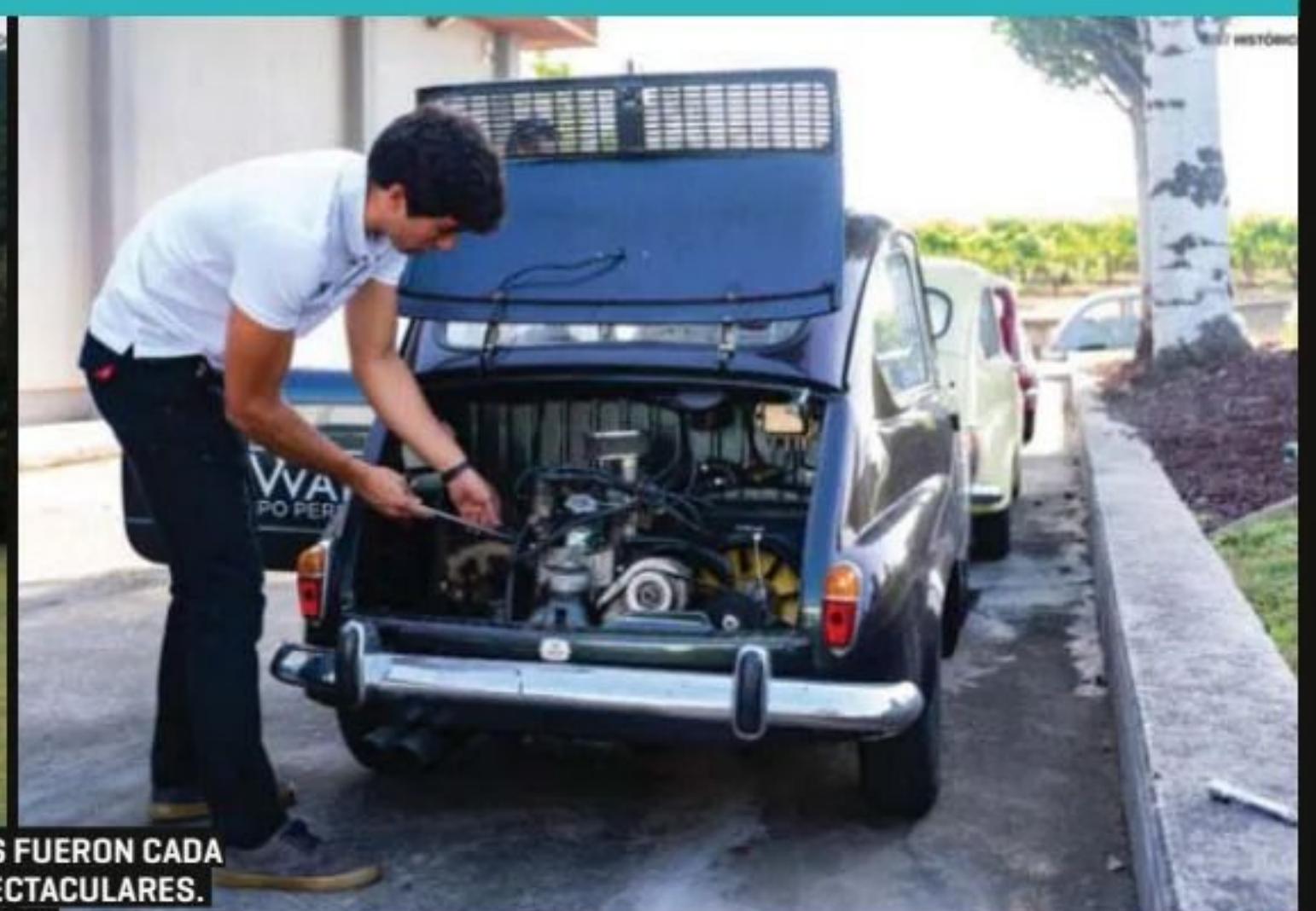
especial terminar allí esta caravana. Pero lo que no me esperaba es que el recorrido o los destinos, eran lo de menos. Lo mejor es el ambiente que se respira en esta concentración que mantiene vivos unos coches que de otra manera pues se irían muriendo en los garajes de sus propietarios. Acaba siendo una gran familia que tienen un nexo de unión tan entrañable como el coche que puso a España sobre ruedas. De ahí el cariño con el que nos recibieron por todos los lugares por donde pasamos. Y como digo, a pesar de que las carreteras fueron muy bien seleccionadas para disfrutar de la conducción de estos coches, lo mejor es el ambiente que se respiraba dentro.

Y es que te tienes que resetear cuando te subes a uno de estos coches. Yo pasaba de dejar en el garaje un coche de pruebas SUV, eléctrico, de 400 CV, que tenía 32 ADS para ayudas a la conducción y una climatización por zonas, para subirme en su equivalente de los años '60, un Seat 800 que creó el monovolumen de la época y donde te tenías que apañar con 25 CV y un cambio de cuatro marchas, manual por supuesto. Ah, y su palanca de freno de mano que, los que ya no estamos

acostumbrados a usarla, porque ya no las llevan los coches modernos, pues se te olvida de quitarla y ponerla. Nada más arrancar mi compi Bonilla ya me echó la primera bronca: "quita el freno de mano, que nos cargamos los frenos". "Ya decía yo que esto tiraba muy poco" repliqué mientras bajaba la palanca y me daba cuenta que tampoco había mucho más de potencia. Te tienes que acostumbrar a otro ritmo de viaje, pero enseguida lo haces y pronto de das cuenta que acabas llegando a los sitios igual. Te replanteas si realmente necesitamos todo lo que usamos en nuestros días. Es verdad que en el tema de la seguridad el avance es brutal y en eso, los coches antiguos pues no pueden competir. Pero lo que se refiere a desplazarte, con un 600 puedes llegar al fin del mundo. También es verdad que teníamos unos ángeles de la guarda, como les llaman desde la organización, encargados de la asistencia en carretera. Se trata de todo el departamento de Seat Históricos que lo forman unos mecánicos de primera que van detrás de la caravana solucionando los problemillas que van surgiendo a lo largo de los kilómetros. Hacen una asistencia en carretera de



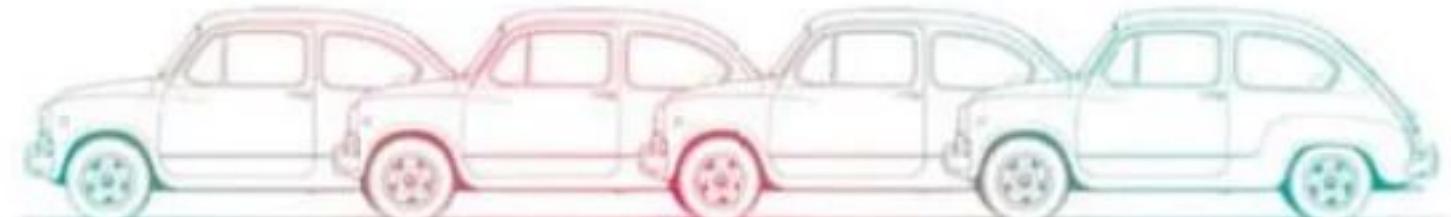
LOS PAISAJES FUERON CADA
DÍA MÁS ESPECTACULARES.
LOS ESCENARIOS
CAUTIVARON A LOS
PARTICIPANTES.





EN TOTAL SE COMPLETARON MÁS DE SEISCIENTOS KILÓMETROS, LO CUAL NO ESTABA PROGRAMADO COMO CARAVANA DE "600".





lujo, donde son capaces de arreglar palieres o cajas de cambios en cuestión de minutos para que puedan continuar con el trayecto. Si no me equivoco, este año no tuvo que abandonar ninguno de los coches. Todos acabaron en perfecto estado de revista tras cada etapa.

Este año en total recorrimos nada menos que 610 kilómetros. Y todos y cada uno de ellos los viví con intensidad. Porque hay que estar pendiente de la conducción en todo momento. No te puedes despistar ni relajar, ya que estos coches exigen que estés pendiente del cambio, para no perder revoluciones y no quedarte atrás en las cuestas. Cada pequeño repecho les cuesta (nunca mejor dicho), y solo en las bajadas pronunciadas puedes llegar a ver el velocímetro por la zona de los 100 ó 110 km/h. Lo normal por las carreteras que circulamos, casi todas entre pueblos, pues eran ritmos de 60 ó 70 km/h. Puede parecer poco, pero como decía antes, no te hace falta más.

El coche que me cautivó fue la Formichetta. Muchos no sabrán ni lo qué es, pero se trata de un 600 furgoneta, básicamente. Y es que entre 1961 y 1967 Siata Española, una filial de Seat, fabricaba estas furgonetas para el transporte de mercancías. Lo que hoy llamamos un vehículo comercial y que me hizo disfrutar de lo lindo en esta Euskalseat, ya que su conducción requería todavía de más concentración y esfuerzo, ya que pesa un poco más y hay que estar todavía más atento a los cambios de marcha para que el pequeño motor de apenas 767 cc y 32 CV no cayese de vueltas y nos descolgase de la caravana en las cuestas arriba. El sonido además es más especial, porque la

parte trasera para transporte de mercancías hace de caja de resonancia y el sonido es más intenso. Pero como dije antes, acabas acostumbrándote a todo, incluido a llevar la ventanilla abierta con los días de calor que hizo por Euskadi esos primeros compases del verano.

La conclusión final es que se trata de una de las mejores experiencias de mi vida. Te dan ganas de comprarte un 600 para poder hacerla todos los años. Aunque ya hay números clausus para participar, porque la organización tiene problemas para poder llevar más cantidad de coches. No es fácil gestionar permisos, hoteles, comidas, etc para tanto coche y tanta gente. Este año desde luego me pareció todo de diez. Un festival de emociones que terminó en Vitoria con una recepción en el ayuntamiento. Nos recibió la Alcadesa y no pudo ser más entrañable ver todos los coches aparcados en la Plaza Nueva. Por lo menos para mí, insigne vitoriano como soy. Y para completar el festejo, apareció por allí Mike Brewer, el presentador de Joyas sobre Ruedas para realizar un programa con el 600. Se ha comprado uno, lo va a restaurar y luego lo va a vender. Se estuvo empapando de información y haciéndose fotos con todos los asistentes a la caravana. Habrá que ver el programa.

El año que viene cambia de escenario completamente, se va para el sur, pero allí estaré, porque yo ya me he hecho de la familia 600 y, una vez que entras, ya no puedes salir. El veneno de los "pelotilla" ha entrado en mis venas, pero sobre todo por el buen ambiente que se respira entre todos los participantes.

NEXT

**PORSCHE 911
CARRERA GTS
T-HYBRID**

PRIMERA PRUEBA A FONDO Y AL LÍMITE DE LA VERSIÓN
HÍBRIDA DEL LEGENDARIO DEPORTIVO ALEMÁN.

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:

FI

VERSTAPPEN A LA CAZA
DE SU QUINTO
CAMPEONATO DEL
MUNDO.



Motor
Clásico

ESTE MES PUEDES DISFRUTAR DE



Porsche Carrera GT

AUTOMOVIL

DIRECTORA GENERAL MOTOR: María Wandosell
DIRECTOR: Juan Ignacio Eguíara
DIRECTORA DE ARTE: Virginia Ortiz

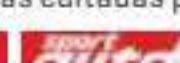
REDACCIÓN

automovil@slib.es
Colaboradores y corresponsales: Félix Macías, Ricardo Muñoz, José Fernández Pacheco, Juan Manuel Pichardo, Luis Carlos Cáceres, Juan Carlos Granados, Fernando Hoyos, Luis Ortego, Emilio Martín Sambucetti. Departamento de Arte: Ana Callejo, Ramón Cánovas, Francisco Javier Hernández y Cristina Ruiz. Eventos Motor: Raúl Moreno (Director) eventos_motor@slib.es. Tecnología Editorial: Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director). Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es. Producción: Manuel Torres. Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es. Begoña Calvo, Raquel Carrasco. Copyrights: Motorpress Ibérica y Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez
Sede Madrid: Tel.: 91 347 01 00.
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.
SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es Teléfono: 91 060 44 83
Web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h
Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

AUTOMÓVIL contiene material editorial de la revistas alemanas editadas por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



Imprime: Rotocobrhi. Ronda de Valdecarrizo 13, 28760. Tres Cantos, Madrid. Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58. Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91.

Depósito legal: M-37259-1977
© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD.
PRECIO: 4 euros, IVA incluido. Canarias: 4,15 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain



PEFC Certificado

El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
PEFC/14-08-00296 www.pefc.es

SUSCRÍBETE AUTOMOVIL

Suscripción 3 números
de Automóvil



Libro F1 Los mejores
pilotos de la historia

20 €



Un homenaje a esos pilotos
que por raza, personalidad y
dotes de pilotaje, han marcado
la historia de este deporte
desde el nacimiento de la
Fórmula 1 en 1950.



91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es
suscripciones@slib.es



Búscalas también en SportLife Ibérica Store





GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



MANDAS
UN MENSAJE
CUANDO NO TOCA

Y TE CONDENAN
A CUATRO AÑOS
DE CÁRCEL.

En un siniestro de tráfico,
puedes morir o perder tu vida.