

AUTOMOVIL



ENLACE AL CANAL

[x.com/byneontelegram](https://www.instagram.com/byneontelegram)

O escanea el código QR:



BUGATTI TOURBILLON

HIGH-TECH

547

04/2025

4 €



8 414520 000051



SUPERDEPORTIVOS MCLAREN 750S ★ MERCEDES-AMG GT 63 S E PERFORMANCE 4 PUERTAS ★ PORSCHE 911 GT3 RS



— HASTA LOS —

15
AÑOS
DE TU LEXUS

GARANTÍA
LEXUS RELAX

*Consultar términos y condiciones en www.lexus.es/lex



LBX

HAZ TU MUNDO EXTRAORDINARIO





AMIGO DEL VIENTO

L

a historia de Bugatti es para dejar epatado a cualquiera. Fueron los primeros en ver el automóvil como una joya, algo que trascendía a un simple vehículo para desplazarse. Lo

consideraban algo exclusivo, y su lema era “nada puede ser demasiado hermoso, nada puede ser demasiado costoso”. Es decir, no miraban el dinero, no existían los financie-ros en la empresa y solo se centraban en el diseño y las prestaciones. Lo mejor de lo mejor y ser siempre los primeros en todo. Quizás no mirar las cuentas de resultados fue lo que dio al traste con la empresa, pero allí vino el bueno de Piëch al resca-te e hizo algo trascendental: mantener la filosofía. No se conformó con comprar un emblema y rentabilizarlo usándolo como una marca más dentro del imperial Grupo VW. La dejó con su espíritu e incluso con su sede en Alsacia.

Yo fui en su día uno de los pocos afortunados en probar el primer superdeportivo de su nueva era, el Veyron. Aquello fue todo un acontecimiento, porque no había nada parecido en aquel momento. Un co-

che que alcanzara los 400 km/h no era para tomarlo a broma. Era el deportivo más espectacular que había visto en mi vida. Y desde luego lo disfruté mucho mientras recorría las retorcidas autovías de Sicilia a velocidades de vértigo mientras la policía nos escoltaba.

Aquella experiencia nunca se me ha olvidado y siempre la tengo en el recuerdo. Con el tiempo ha ido evolucionando el producto y ahora ha dado como resultado una pieza tan exclusiva y sofisticada que le han dado el nombre de una de las maquinarias de relojería más complejas del mundo, el Tourbillon. Hemos tenido la oportunidad de volver a probarlo y nos ha entusiasmado como lo hizo su original Veyron. Te das cuenta que, partiendo de una pieza tan exclusiva y perfecta como lo era el Veyron, evolucionarlo no ha sido tarea fácil. Pero los diseñadores e ingenieros de Molsheim lo han logrado. El trabajo aerodinámico ha sido comparable al que emplean los equipos de Fórmula 1 con sus monoplasas. Con ello han conseguido seguir siendo la referencia como el mejor superdeportivo penetrando en el aire. Cuando ruedas a 400 km/h tienes que ser amigo del viento. 🚗



JUAN IGNACIO EGUIARA
Director
jieguiara@slib.es
@jieguiara

“

Yo fui en su día uno de los pocos afortunados en probar el primer superdeportivo de su nueva era, el Veyron. Aquello fue todo un acontecimiento, porque no había nada parecido en aquel momento.

”

50

Superdeportivos
tecnológicos

SUMARIO



ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Ó escanea el código QR:

06

Bugatti
Tourbillon
Una pieza exclusiva con la tecnología más avanzada.

20

Good News
Actualidad y lanzamientos como los nuevos TAG Heuer F1.

28

BMW Serie 1
El coche de acceso a la marca sigue siendo una referencia entre los compactos premium.

30

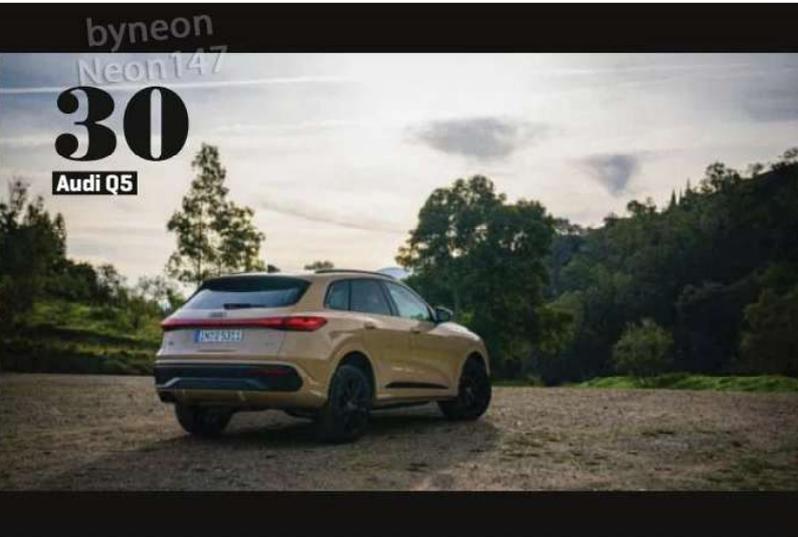
Audi Q5
Las versiones de combustión siguen teniendo mucho empuje con el renovado SUV de Ingolstadt.

38

BMW X3
La nueva generación incrementa más su estatus premium y sus aspiraciones.

40

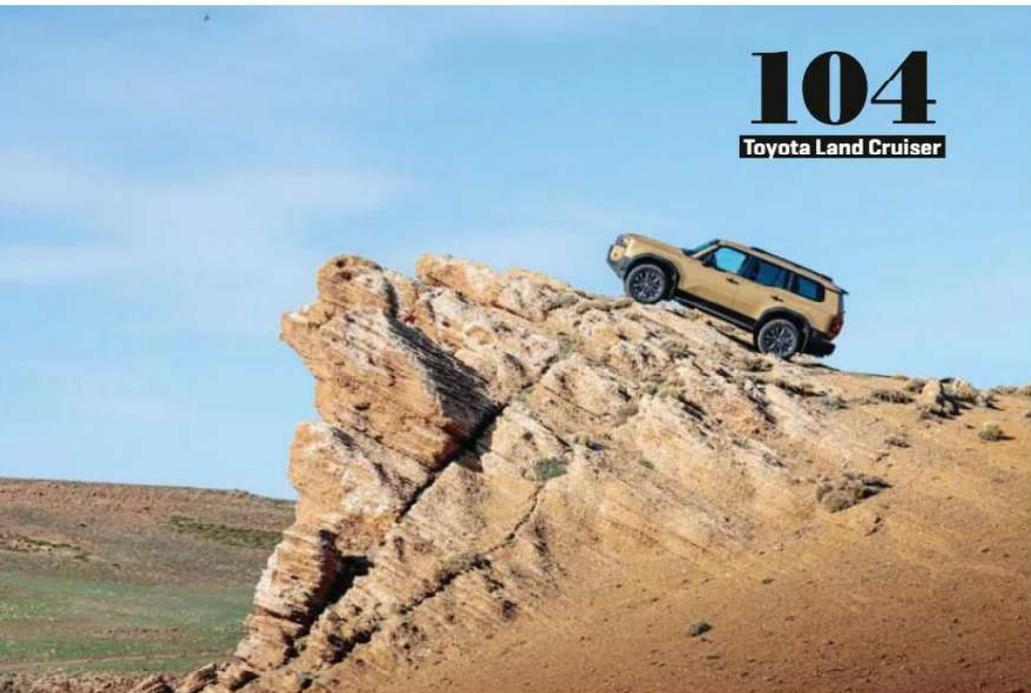
Bentley
Continental GT/
GTC Speed
Desde Crewe se "ponen las pilas" para actualizar su buque insignia.



66

La situación se veía bastante sombría después de esa primera especial [el domingo] por la mañana. Pensé que estaba retrocediendo rápidamente, pero obviamente al final logramos darle la vuelta a las cosas bastante bien.

Elfyn Evnas (Rallye Suecia) pág. 96



104

Toyota Land Cruiser

- 20 [Good News](#)
- 26 [República volante](#)
- 76 [La cara oscura](#)
- 94 [Pit lane](#)
- 100 [Power Stage](#)
- 104 [Solo se vive una vez](#)
- 114 [Próximo número](#)
- 115 [Suscripciones](#)

SECCIONES

50

Comparativa de superdeportivos

McLaren, Mercedes y Porsche ponen la más alta tecnología especializada al servicio de sus mejores modelos.

66

Aerodinámica Bugatti

Los secretos de los ensayos para penetrar al aire.

80

Fórmula 1: Pretemporada

Arranca la categoría reina y presentamos las novedades.

90

Fórmula 1: Australia

Un año lleno de ilusión para los españoles.

96

WRC: Suecia

Evans dispuesto a pelear por el Mundial.

104

Toyota Land Cruiser

Una leyenda cada vez más interesante.



38

BMW X3



40

Bentley Continental GT/GTC Speed

BUGATTI TOURBILLON

LA MÁQUINA DEL TIEMPO

EL COMPLEJO SISTEMA DE RELOJERÍA SIRVE PARA DAR NOMBRE A LA NUEVA CRIATURA DE BUGATTI. CUANDO PARECÍA QUE SERÍA UN ELÉCTRICO, UN GIRO A LOS ACONTECIMIENTOS HA DADO LUGAR A UN HIPERDEPORTIVO CON MOTOR ATMOSFÉRICO DE 16 CILINDROS, ESO SÍ, HIBRIDADO. PERO ESTÁ CLARO QUE LA DEPORTIVIDAD EXTREMA DEBE IR POR OTRO CAMINO MÁS MECÁNICO Y ANALÓGICO, COMO UN TOURBILLON.

Texto: Juan Ignacio Eguíara / Marcus Schurig. Fotos: Bugatti



E

En tiempos turbulentos las cosas no son siempre como uno prevé. En plena era de la electrificación, parecía que los hiperdeportivos tenían sus días contados. Por lo menos con motores de combustión, ya que los propulsores puros eléctricos estaban ganando terreno. Las leyes anticontaminantes han hecho un cerco implacable a este tipo de coches de altas prestaciones y parecían abocados a una transición pasando por la hibridación hasta llegar a los puro eléctrico. Y ese parecía el futuro de Bugatti y su espectacular Chiron (antes Veyron). De hecho, la maniobra estratégica del Grupo VW, propietaria de Bugatti no fue otra que comprar una firma especialista en deportivos eléctricos.

El plan comenzó en 2021 cuando Porsche se unió al pionero de los coches eléctricos Rimac, cuyo fundador Mate Rimac había creado el Nevera, el único superdeportivo totalmente eléctrico que se puede comprar y conducir. Como resultado, el padrino de la electrificación también fue nombrado jefe de Bugatti. El futuro quedó así sellado: se suponía que Rimac conduciría a Bugatti hacia un futuro totalmente eléctrico.

Pero como dijo Groucho Marx "si no le gustan mis principios, tengo otros". Pues eso parece que ha pasado con Mate Rimac, el inventor del Nevera eléctrico de 1.914 CV, que costaba 2 millones de euros y decidió tirar por la borda sus principios religiosos poco después de asumir el cargo en Bu-



*EN EL SEGMENTO DEPORTIVO,
A LOS CLIENTES LES
GUSTAN LAS TECNOLOGÍAS
EMOCIONALES Y ANALÓGICAS*



EDICIÓN LIMITADA: BUGATTI TOURBILLON



RIMAC CREE QUE NO HABRÁ MUCHA
DEMANDA DE HIPERCOCHES
TOTALMENTE ELÉCTRICOS EN EL
FUTURO PRÓXIMO



CONCEPTO
AERODINÁMICO
MÁS RADICAL QUE
SUS PREDECESORES:
EL DIFUSOR TRASERO ES
MÁS GRANDE Y DOMINANTE Y
AUMENTA SIGNIFICATIVAMENTE
LA CARGA AERODINÁMICA
GENERAL. A MÁXIMA
VELOCIDAD, EL ALERÓN
TRASERO PERMANECE
PLEGADO



gatti. En 2022, encargó al mago especialista en motores como es Cosworth que desarrollara un motor atmosférico de 16 cilindros. ¡Surrealista!

Mate Rimac rara vez concede entrevistas, pero habló en un simposio sobre el automóvil en Londres en marzo de 2024. Nos dijo a AUTOMÓVIL: “En el segmento deportivo, a los clientes les gustan las tecnologías emocionales y analógicas, no la digitalidad. La mejor manera de comparar esto es con los relojes de pulsera: aunque hoy en día un reloj digital puede hacer todo mejor que un producto analógico, la mayoría de la gente usa relojes con accionamiento mecánico en la muñeca; ¡con un superdeportivo ocurre exactamente lo mismo! Olvídense del segundo punto conflictivo: un hipercoche totalmente eléctrico es un fracaso acústico total”. ¡Ahí queda eso!

Rimac cree que no habrá mucha demanda de hipercoches totalmente eléctricos en el futuro próximo. “Los reguladores y los fabricantes de automóviles presionaron demasiado la solución totalmente eléctrica y sobreestimularon ese camino comercial, pero no ha funcionado. Querían obligar a los clientes a comprar algo que no querían. Esta coerción disgustó a los clientes. Yo afirmo que cada producto debe prevalecer en el mercado por sus méritos porque es mejor”.

El director de los destinos de Bugatti nos siguió contando: “La electrificación se ha generalizado en los coches normales, pero la diferenciación es crucial en la gama alta. Gracias a la imagen de marca, seguramente habríamos vendido vehículos con un Bugatti totalmente eléctrico, pero nunca tantos coches como con el Tourbillon con un motor V16 de aspiración natural”.

¿He comentado ya que el hipercoche Nevera de Rimac ha sido descatalogado por completo debido a la falta de demanda? Rimac quería fabricar 150 coches, después de poco más de 50 todo terminó y todos los contratos con proveedores se cancelaron a mediados de 2023.

Incluso el futuro de la marca de coches eléctricos Rimac es incierto; actualmente no hay nuevos modelos eléctricos a la vista. El dios eléctrico Mate Rimac está construyendo ahora el futuro del motor de combustión interna de la marca Bugatti por encargo del Grupo VW, que hasta ahora se ha

EDICIÓN LIMITADA: BUGATTI TOURBILLON

comprometido con la movilidad eléctrica con una obstinación dura y obsesiva.

¿Un capricho irónico de la industria automotriz o simplemente un cuento de hadas convincente? Al final, el producto debe dar la respuesta. Por eso nos tomamos muy en serio el Tourbillon, aunque no todos los secretos técnicos se hayan revelado en la presentación de junio de 2024. El motor V16 atmosférico tiene una cilindrada de 8,3 litros y un ángulo de inclinación de 90 grados, gira a un máximo de 9.000 rpm y produce 1.000 CV y 900 Nm de par. Bugatti especifica que el peso del motor es de 252 kilogramos y, por supuesto, ayuda en este aspecto, así como en el aspecto de la refrigeración, que hayan dicho adiós al antiguo concepto de carga Chiron con cuatro turbocompresores.

Lo que se ha perdido por la falta de sobrealimentación ahora debe compensarse con la propulsión híbrida, porque el predecesor Chiron finalmente ofrecía 1.500 CV, y menos hubiera sido inaceptable en esta liga. Dos motores eléctricos en el eje delantero, cada uno con una potencia de 250 kW, convierten al Tourbillon en un vehículo con tracción total, además de otro motor eléctrico en la parte trasera, en la llamada posición P2, entre el motor y el cambio doble embrague de ocho velocidades. Todo el equipamiento eléctrico añade otros 800 CV, lo que eleva la potencia del sistema del motor y del híbrido a 1.800 CV.

Según la ficha técnica, los motores híbridos giran a 24.000 rpm, lo que demuestra que son máquinas de flujo radial y no de flujo axial. Estos últimos son los preferidos para su uso en ejes delanteros eléctricos debido a su diseño compacto, buena densidad de potencia y alto par, como el Lamborghini Revuelto, que aparentemente sirvió como modelo técnico porque utiliza casi el mismo concepto híbrido.

El punto débil del diseño del Tourbillon es la coherencia en el rendimiento, aunque esto puede no ser un problema para los clientes de Bugatti clásicos, ya que normalmente evitan las pistas de carreras. La regla es: cuanto mayor sea la proporción híbrida, mayor será la caída del rendimiento en operaciones estresantes con condiciones de carga elevadas y cambiantes. Técnicamente, esto sólo puede evitarse si el 80 por ciento de la producción



*EL MOTOR V16 ATMOSFÉRICO TIENE
UNA CILINDRADA DE 8,3 LITROS Y UN
ÁNGULO DE INCLINACIÓN DE 90 GRADOS*



EDICIÓN LIMITADA: BUGATTI TOURBILLON



LA COMPLEJIDAD DE UN RELOJ. EL CUADRO DE INSTRUMENTOS NO SÓLO PARECE UNA MEZCOLANZA DE RELOJES: ¡EN REALIDAD LO ES! LOS RELOJEROS DISEÑARON Y CONSTRUYERON EL FESTIVAL DE LA ANALOGÍA, QUE SE ERIGE COMO UN MONUMENTO ANTE LOS OJOS DEL CONDUCTOR.





total se basa en el motor de combustión. En cambio, en el Tourbillon la proporción entre motor de combustión e híbrido es del 55 al 45 por ciento.

Probablemente por eso se examinaron durante mucho tiempo todas las alternativas imaginables: “La transmisión fue la decisión más importante que tuvimos que tomar”, explica Emilio Scervo, director de tecnología de Bugatti. “Consideramos todas las opciones: rediseñar el W16, cambiar a un motor totalmente eléctrico o desarrollar algo completamente nuevo. Al final nos decidimos por la solución más difícil: rediseñamos el tren motriz desde cero”.

¿Pero cómo se paga en la báscula? Bugatti especifica un peso objetivo de 1.995 kilogramos para el Tourbillon. El predecesor, el Chiron, pesaba 2.070 kilogramos, el Rimac Nevera totalmente eléctrico con 1.914 CV y un peso de batería de 727 kilogramos, 2.150 kilogramos. Por muchas vueltas que le demos no hay solución. Quien diseña el concepto para más de 1.500 CV, evidentemente termina automáticamente con un peso de 2 toneladas, independientemente de si es con motor de combustión, híbrido o totalmente eléctrico.

Desde su fundación hace 25 años bajo el paraguas de VW, se rompió la tradición central de la historia de Bugatti: el bajo peso. El gran legado de la marca comenzó con el Tipo 35, que, como vehículo pequeño, ligero y maniobrable, ejecutaba los carruajes motorizados tirados por caballos de la época. La ironía de la historia: el peso mosca Bugatti 35 debutó en 1924; exactamente 100 años después, Bugatti presentó el peso súper pesado Tourbillon. Y aunque no tiene sentido, Bugatti nunca se cansa de citar los éxitos en carreras del Tipo 35 como punto de referencia histórico: “La forma de pensar de Ettore Bugatti se puede ver en cada elemento del Tipo 35”, dice Frank Heyl, jefe de diseño de Bugatti. “Aunque la tecnología ha evolucionado, los valores que dieron origen al Tipo 35 siguen estando a la vanguardia del desarrollo de cada Bugatti contemporáneo en la actualidad”.

Eso no cambia los hechos: en lugar de ligero y rápido, el lema hoy es pesado y rápido. También porque el otro “Dios Padre” Ferdinand Piëch construyó en el año 2000 un motor de 16 cilin-

EDICIÓN LIMITADA: BUGATTI TOURBILLON

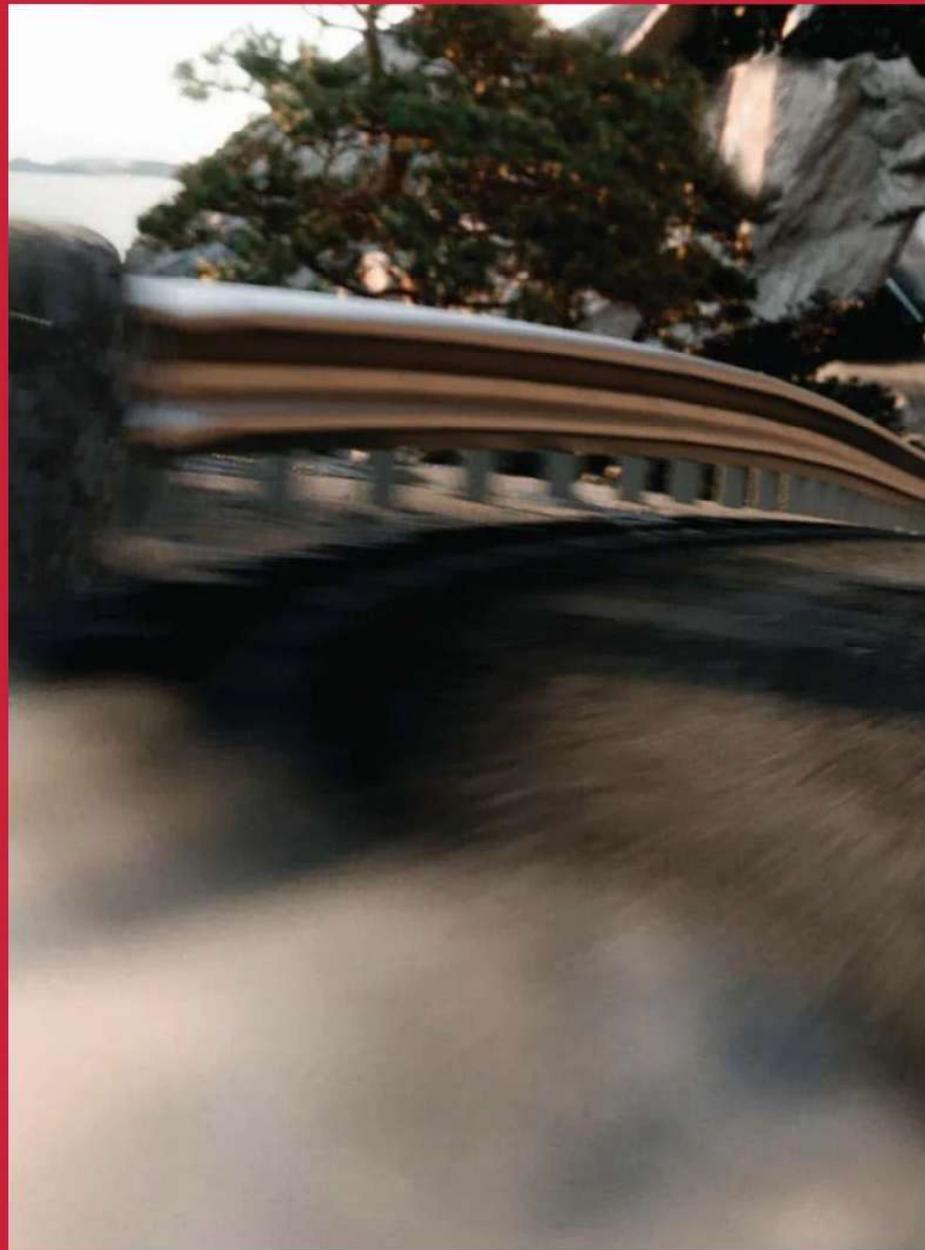
dros a partir de dos motores VR8. Y con esa poderosa mecánica, se volvió a colocar a Bugatti en la cima de todo el mercado de superdeportivos, aunque no fuera muy rentable.

La cadena cinemática y su peso desempeñaron un papel absolutamente secundario en esta historia de éxito. Sin embargo, el mantra de Ettore Bugatti dio legitimidad a los nuevos movimientos en el siglo XXI: "Si es comparable, ya no es Bugatti". La nueva tríada era belleza, rendimiento y lujo, según la cual el rendimiento no se mide por los tiempos por vuelta en circuito y el rendimiento, sino por el número de cilindros y de caballos.

Se puede admitir que Bugatti ha vuelto a redefinir la belleza y el rendimiento con el Tourbillon. El proyecto resulta incluso simpático porque el leitmotiv es: "innovación analógica". El nombre del coche lo dice todo: ya no se usan nombres de pilotos legendarios de la marca, sino que se usa la denominación del mecanismo relojero más complejo del mundo. El tourbillon es un sistema de oscilación y escape de un reloj mecánico que gira alrededor de su eje para lograr una precisión independiente de la posición y garantizar una medición del tiempo consistente. Hasta el día de hoy, el tourbillon se considera el pináculo del arte de medir el tiempo.

De este modo, el cuadro de instrumentos analógico del Tourbillon se alza como un espectacular monumento en el campo visual del conductor. Consta de más de 600 piezas y está hecho de titanio y piedras preciosas como el zafiro y el rubí. La tolerancia más grande es de 50 micrómetros, la más pequeña es de 5 micrómetros y pesa sólo 700 gramos: sin duda, una obra de arte asombrosa. Los datos del vehículo se muestran en una pantalla digital de alta resolución, que se mantiene oculta y que el conductor debe activar por separado; la digitalidad no es una obligación, sino una opción benévola.

En cuanto al diseño, la ausencia de turbocompresores e intercoolers hizo posible el milagro de hacerlo más esbelto y atractivo. Los diseñadores tienen margen para cambiar el sabor de los conceptos de chasis y aerodinámico. Por otro lado, las posibles velocidades máximas (380 km/h en modo normal, 445 km/h con la llamada Speed Key) impusieron fuertes limitaciones a los desa-





COSWORTH
DESARROLLÓ
EL MOTOR
ATMOSFÉRICO DE 16
CILINDROS CON UNA
CILINDRADA DE 8,3
LITROS EN NOMBRE
DE BUGATTI. A 9.000
RPM EL MOTOR
DEBERÍA PRODUCIR
1.000 HP.



EN EL TOURBILLON LA PROPORCIÓN
ENTRE MOTOR DE COMBUSTIÓN E
HÍBRIDO ES DEL 55 AL 45 POR CIENTO.

*EL MANTRA DE ETTORE BUGATTI
DIO LEGITIMIDAD A LOS NUEVOS
MOVIMIENTOS EN EL SIGLO XXI: "SI
ES COMPARABLE, YA NO ES BUGATTI"*

HISTORIA
DEL MODELO
DESDE 1991. DESDE
LA REFUNDACIÓN DE
BUGATTI EN 1987, AL EB
110 LE SIGUIERON LOS
MODELOS VEYRON, CHIRON
Y AHORA TOURBILLON
DESARROLLADOS BAJO
LA DIRECCIÓN
DE VW.

BUGATTI TOURBILLON

MOTOR

Central de 16 cilindros en V a 90° atmosférico además de tres motores eléctricos (dos delante y uno detrás).

Cilindrada: 8.300 cc.

Batería: 24,8 kWh y 800 V.

Potencia total: 1.800 CV.

Par: 900 Nm.

TRANSMISIÓN

Tracción total con caja de cambios de 8 relaciones y diferencial autoblocante trasero.

COTAS

Largo/ancho/alto:

4.671/2.051/1.189 mm.

Batalla: 2.740 mm.

Peso: 1.995 kg

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 445 km/h

Aceleración 0 a 100 km/h: 2 s.

Aceleración 0 a 200 km/h: 5 s.

Aceleración 0 a 300 km/h: 10 s.

Aceleración 0 a 400 km/h: 25 s.



rolladores. El diseño del Tourbillon está determinado por la velocidad máxima. Cada superficie y cada contorno debían perfeccionarse hasta el más mínimo detalle. La atención se centró no sólo en la aerodinámica, sino también en la termodinámica del hipercoche. “La línea del techo más baja ahora hace que el vehículo parezca más ancho, las ruedas están más enfatizadas y el diseño da la impresión de músculos tensos, como si el coche estuviera listo para saltar”, elogia Frank Heyl, diseñador jefe de Bugatti.

El alerón trasero permanece completamente retraído a velocidades máximas absurdamente altas; el alerón sólo proporciona carga aerodinámica a velocidades más bajas y actúa como freno de aire al frenar. El nuevo difusor trasero comienza ahora directamente detrás de la cabina de pasajeros y se eleva continuamente en un ángulo ideal hacia la parte trasera. El chasis y la estructura de la carrocería están hechos de un compuesto de fibra de carbono T800, lo que contribuyó en gran medida a la reducción de peso.

La batería, situada en el túnel central y detrás de los pasajeros, fue diseñada como parte estructural del concepto monocasco. Los bastidores auxiliares delantero y trasero están hechos de aluminio fundido a baja presión de paredes delgadas y puntales estructurales impresos en 3D. La estructura del Tourbillon es significativamente más ligera y rígida que la de su predecesor, el Chiron.

El nuevo chasis presenta una suspensión multi-brazo de aluminio forjado, que difiere del diseño de doble horquilla de acero del Chiron. Mediante el uso de brazos oscilantes de forma orgánica y soportes de aluminio impresos en 3D, los ingenieros pudieron ahorrar un 45 por ciento de peso en comparación con su predecesor.

Los clientes más fieles de la marca Bugatti pudieron ver el nuevo Tourbillon por primera vez en junio de 2024 y, si se cree en los rumores, Bugatti alcanzará fácilmente el objetivo de producción de 250 vehículos, eso ya es seguro. Con un coche totalmente eléctrico esto nunca hubiera sido posible. Nadie paga estos precios por un eléctrico. Porque este Bugatti se convierte en el superdeportivo más caro y revolucionario del mundo con un precio de 3,8 millones. 🚗



GOOD
NEWS

PORSCHE
RALLYE
ACERO
10.050
EUROS



PORSCHE
RALLYE
ORO
24.200
EUROS



NOVEDADES PARA LA F1

TAG HEUER

La relación de TAG Heuer con nuestro mundo del automóvil es evidente, pero este año se refuerza todavía mucho más con la vuelta al patrocinio oficial de la F1 para este año 2025. Y para celebrarlo las novedades de este año están mucho más relacionadas con la categoría reina. Y por ello la más importante es la colección Fórmula 1, que cobra mucho más protagonismo y eleva su nivel de calidad y prestancia. Son en total cuatro cronógrafos además de la edición especial dedicada al equipo Red Bull. La nueva caja refleja las líneas aerodinámicas de los monoplasas de Fórmula 1, con su forma característica que evoca el morro de un vehículo de F1. El bisel, con sus micro perforaciones, hace una sutil referencia a los discos de freno de las máquinas más rápidas del planeta. La atención al mínimo detalle se refleja en los índices, que recuerdan la forma del frontal de los monoplasas de Fórmula 1. El TAG Heuer Formula 1 Chronograph x Oracle Red Bull Racing incluye una caja de titanio de grado 2, un bisel taquimétrico con una inserción de carbono forjado y



FÓRMULA 1
4.650
EUROS

TOURBILLON

34.400

EUROS



una esfera opalina azul con un motivo de bandera a cuadros que evoca la esencia de la F1. El precio del TAG Heuer Formula 1 Chronograph es de 4.650 euros o 4.850 euros. El Red Bull sube a 5.350 euros.

En cuanto al TAG Heuer Carrera Chronograph Tourbillon encienden el diseño Glassbox con una llamativa esfera degradada de negro ahumado a morado. Limitado a solo 200 unidades, como indica el grabado XXX/200 en el fondo de la caja, este reloj está equipado con el movimiento tourbillon Heuer 02 (TH20-09) de manufactura TAG Heuer, que ofrece una reserva de marcha de 65 horas. El precio de este Tourbillon es de 34.400 euros.

Por último destacar la relación de la marca con Porsche desde hace cinco años. Y lo celebran con una edición limitada inspirada en el primer éxito de un 911 en el rallye de Montecarlo. Estos nuevos relojes se inspiran en los históricos salpicaderos Heuer que fueron decisivos para el éxito de los participantes en el histórico Rally de Montecarlo, una de las pruebas más prestigiosas y exigentes del

mundo del automovilismo. El reloj se presenta en dos versiones: una en acero y otra en oro amarillo macizo 3N de 18 K. La pieza de acero está limitada a 911 unidades, un guiño especial al Porsche 911, un coche que cambió para siempre la fisonomía del automovilismo. La versión en oro amarillo, por su parte, está limitada a 11 piezas. La versión de acero viene con un brazalete clásico en forma de H y una correa adicional de piel perforada negra con pespuntos beige, ofreciendo un aspecto versátil para cualquier ocasión. La versión de oro lleva el lujo a otro nivel, fabricada en oro amarillo macizo 3N de 18 K y combinada con una correa de piel perforada negra con pespuntos beige y una correa adicional de piel de becerro perforada marrón claro, que permite la personalización. Se ofrece con una caja fabricada en madera lacada y acabado en el mismo rojo rubí que el Porsche 911 «147» original, el estuche aporta un guiño simbólico añadido al lanzamiento. El precio del de acero es de 10.050 euros. El de oro se eleva a 24.200 euros.

GOOD
NEWS



ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



LA FAMILIA SE MERECE LO MEJOR

BMW M3 CS TOURING

BMW nos sorprendió por fin con el primer M3 Touring, y ahora le llega el turno a la variante extrema CS con esa misma carrocería. La entrega de las primeras unidades ha comenzado en marzo después de que se entrenara en el circui-

to de Bathurst en Australia a principio de año. Esta edición especial se producirá junto con todas las demás variantes del BMW M3 berlina y el BMW M3 Touring en la planta del Grupo BMW en Múnich. El motor es el seis cilindros en línea con 550 CV y ello gracias a un aumento de la presión de carga máxima de los dos turbocompresores monocilíndricos a 2,1 bar y los ajustes específicos del modelo en la gestión del motor permiten aumentar la potencia máxima del BMW M3 Competition Touring con M xDrive en otros 15 kW/20 CV hasta esos 405 kW/550 CV. El régimen máximo es a 7.200 rpm. Las prestaciones son de una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos, y de 0 a 200 km/h en 11,7 segundos.



LLEGA EL GRANDIS

A final de año llegará un nuevo modelo de Mitsubishi derivado de un Renault por el acuerdo que tienen ambas compañías. Se llamará Grandis, recuperando el nombre que ya utilizó a principio del siglo XXI, y es un SUV compacto, del segmento C, y se trata de un Renault Symbioz con los logos de los tres diamantes. Medirá 4,5 metros y contará con mecánicas híbridas.

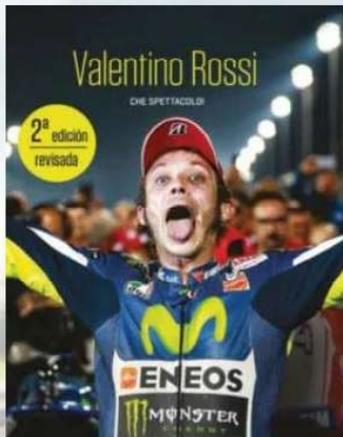


KIA PV5

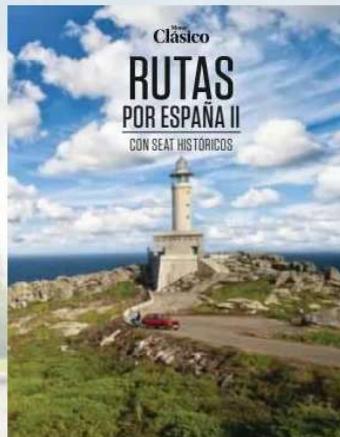
En su proceso de expansión y su fortalecimiento en el mercado de eléctricos, KIA ha entrado en el mundo de los comerciales con el PV5. Emplea la plataforma PBV (Platform Beyond Vehicle) que permite una modularidad y flexibilidad sin parangón. Cuenta con tres tipos de carrocería: Passenger (de pasajeros), Cargo (de carga) y Chassis Cab (Chasis cabina). Respecto a la unidad motriz, el motor será delantero de 120 kW con un par de 250 Nm. Se combina con dos baterías, una de 51,5 kWh y otra de 71,2 kWh para todas las versiones, además de otra adicional menor de 43,3 kWh para el PV5 Cargo. Con todo ello la autonomía es de 400 km en el mejor de los casos y un tiempo de carga de 30'.



COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS MEJORES LIBROS DEL MUNDO DEL MOTOR



19,95 EUROS



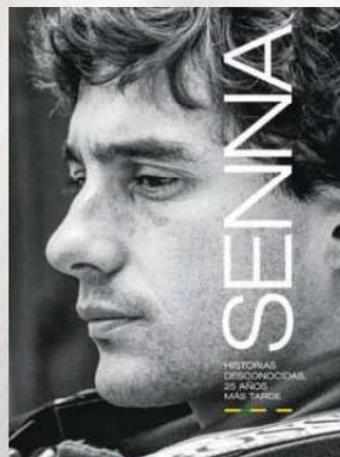
18 EUROS



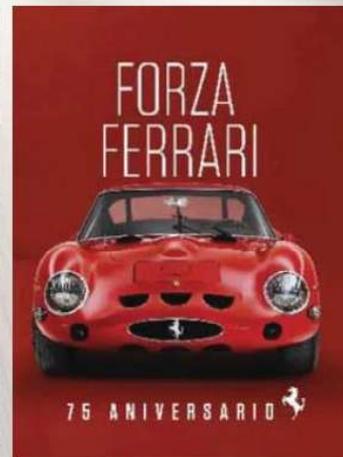
18 EUROS



14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.



Disponibles también en

Disponible en el
App Store

DISPONIBLE EN
Google play



GOOD
NEWS



A390 A LA NIEVE

ALPINE

El próximo modelo de Alpine ya está en fase de puesta a punto y para ello se han ido al Círculo Polar para comprobar su comportamiento en la nieve, hielo y con temperaturas bajo cero. Gracias a su dualidad de deportivo y auténtico 5 plazas, pero también a sus prestaciones y tecnologías de vanguardia, Alpine A390 se beneficiará de un posicionamiento único en el mercado automovilístico actual. A390 se presenta por primera vez con su

carrocería definitiva y confirma unas dimensiones (longitud: 4.615 mm, altura: 1.532 mm, anchura: 1.885 mm) que le permiten ofrecer una agradable habitabilidad a sus ocupantes. Alpine A390 luce una firma luminosa única y definitiva, inspirada en el showcar A390_β. A390, el primer sport fast-back 100% eléctrico de Alpine, se presentará el 27 de mayo de 2025 en Dieppe (Francia), a la vez que la marca celebrará su 70º aniversario.

DONACIÓN DE ALIMENTOS A VALENCIA

SUZUKI



Suzuki lleva diez años realizando una prueba solidaria con los mejores periodistas del motor de España. La prueba consiste en un recorrido de consumo con sus coches de tal manera que todo lo que se rebaje respecto a la cifra de consumo oficial, se traduce en kilos de alimentos que la marca dona a diferentes Bancos de Alimentos. Sumando todos estos litros de mejora en los consumos junto con el resto de participantes, al final se recaudaron 3.337,5 kg de alimentos que fueron a la Fundación Banco de alimentos de Valencia. Un día completo y un día de éxito, no cabe duda, en la que si añadimos esta cantidad a todos los kilos recaudados en estos 10 años, Suzuki ha donado más de 38 toneladas de alimentos.

PROACE

Toyota España renueva su Toyota Proace City VAN con el acabado GX, que ofrece 350 Kg más de carga útil y el acabado VX pasa de tener 2 a 3 plazas con smart cargo. También llega la versión Combi N1 en Toyota Proace City en los acabados GX y VX en eléctrica y diésel 1.5D 100CV MT. La gama Toyota Proace City parte de los 17.337€ y desde 21.163€ —versión eléctrica—. En Proace City Verso Combi el precio parte desde 27.700 € y a partir de 25.680 € —versión eléctrica—, por sólo 330 €/mes con renting KINTO One, o por una cuota de 125 €/mes con la oferta de Leasing & Credit.



C3 BUSSINES

La gama Business de Citroën comprende varios modelos de la marca, pero ahora llega al más moderno y solicitado, el flamante C3. Equipado con funciones de ayuda a la conducción tan prácticas como la alerta de cambio involuntario de carril, la ayuda al estacionamiento trasero o el reconocimiento de señales de límite de velocidad, este automóvil incorpora las tecnologías de conectividad más avanzadas. Cuenta con mirroring inalámbrico Apple CarPlay y Android Auto, que lleva las apps del smartphone al salpicadero del Nuevo C3 y con un navegador 3D que puede manejarse cómodamente, como las principales funciones del vehículo, desde una pantalla táctil de 10,25". El nuevo Citroën C3 Business 1.2 Turbo 100 CV, cuesta 22.000 euros y el C3 Business Hybrid 100, tiene un precio de 23.950 euros.



LIBRO PARA COLECCIONISTAS



EDICIÓN
LIMITADA

Un repaso a la historia de la marca más icónica de la automoción a través de las pruebas de sus modelos míticos, todo ello aderezado por un recorrido obligatorio por su trayectoria en la F1.

UN LIBRO IMPRESCINDIBLE EN TU BIBLIOTECA



YA A LA VENTA. Reserva ya tu ejemplar en Ferrari@slib.es

Tlfno. 910604483 Web: suscripciones.sportlifeiberica.es

ALVARO COUSO TOMÁS
Historiador Iconoclasta



COLECCIONES MUERTAS

B

rillaron como ninguna, se hablaron de ellas, se escribieron miles de palabras y se dispararon otros miles de fotos, posaban tranquilas, con la soberbia de ser edición limitada, y lucían como una chica en un vídeo de los Rolling Stones. Se exponían en paredes en habitaciones de adolescentes, acompañando chicas en

bikini y alguna película taquillera, sin casi espacio para ver el maldito gotelé.

Eran épocas donde las cifras lo eran todo, de cero a cien, el peso, la unidades construidas... Una amalgama de datos que parecían ingeniería poética, cada número y cada coma estaba en su lugar preciso, y no dudábamos en argumentar con poca edad que la décima de menos lo hacía mucho mejor que aquel otro coche. Los números eran lo que eran y no se retorcián como pasa ahora con malabarismos imposibles.

Pasaron desapercibidos los años 2000, estábamos más atentos a que el día uno no se apagarán todos

los ordenadores del mundo, y luego la atención solo hizo que incrementarse cuando el mundo cambió por completo el 11 de Septiembre. Sucesos, uno detrás de otro sin dejarnos tiempo para pensar que aquellos volantes seguían en su sitio, esperando que alguien los zarandeara en una carretera con curvas.

Y con las legislaciones europeas empujando cada año hemos adquirimos una velocidad de crucero interestelar, tan brutal y tan rápida que no sabemos ni donde estamos. Es este momento clave, ahora sin saber bien qué es el Norte o el Sur, solo nos queda que pensar en aquellos años donde si sabíamos lo que era bueno, por eso estamos volviendo a los años 80, por volver a la tranquilidad y poder soñar tranquilos.

La mayoría de unidades seguían ahí, no dejaron de existir, estaban en viejos garajes llenos de polvo, con las ruedas deshinchadas y la pegatina en el cristal de la ITV de 1993, callados viendo como la persona que lo visitaba de vez en cuando para arrancarlo ya no aparece desde hace tiempo, y que rara vez alguien levanta la manta que lo cubre para ver si sigue ahí.

Ahora queremos volver a conducir aquellos iconos del automovilismo, una bonito Saab, un Clio Williams, un Corrado G60, un 911 clásico o un Miura, en ellos no había truco ni trato, solo conducción y cifras. Como las que aparecían en las colecciones de cromos de la época.

Volvemos a buscar lo que un día fue nuestro sueño, pero amigo, desgraciadamente también lo están haciendo los inversores.

No queda casi tiempo, mientras el dinero se agolpa a las puertas de un viejo garaje, es tanta la presión que las puertas acaban cediendo y son ellos los encargados de levantar la polvorienta manta.

¿En cierto modo es mejor? Pues lo desconozco, ahora ya no tiene polvo pero tampoco tienen la oportunidad de que alguien los vuelva a sacar a la carretera, que es para lo que están hechos.

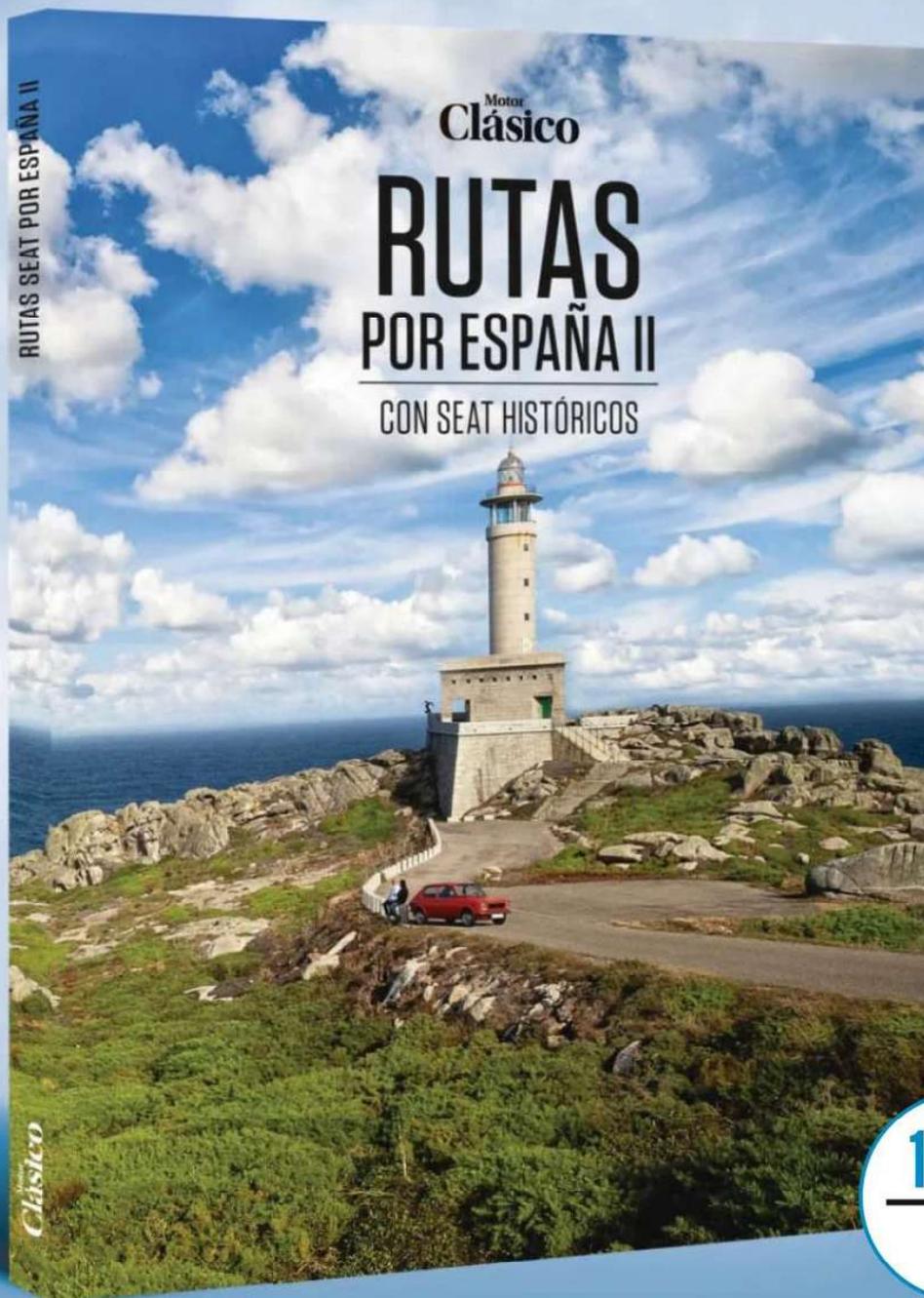
Los limpian, los enceran, se reconstruye el motor, se traza su historial y se vuelven a guardar, y con algo de pena ves que el contador del Ferrari solo marca 5.000 kilómetros desde que salió de Maranello a finales de los 80.

Ahora queda escuchar el Pictures of You de los Cure, mientras el martillo golpea la mesa de la subasta de turno con precios que nunca hubiéramos imaginado, lo que si imaginábamos era conducirlos, y eso me parece que ya no pasará, las están enterrando en dinero en cementerios que nunca podrás visitar. "Ride or die" como diría un tipo cool con bandana roja en la cabeza y olor a gasoil. 🚗

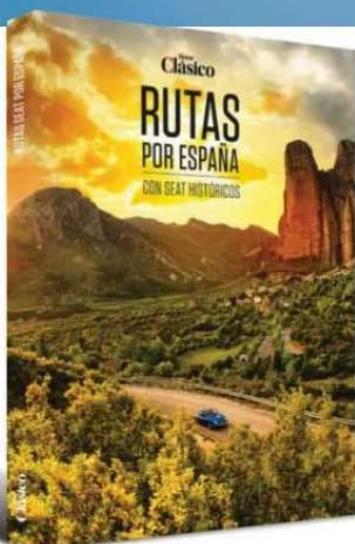
“

Ahora queremos volver a conducir aquellos iconos del automovilismo, una bonito Saab, un Clio Williams, un Corrado G60, un 911 clásico o un Miura, en ellos no había truco ni trato, solo conducción y cifras. Volvemos a buscar lo que un día fue nuestro sueño, pero amigo, desgraciadamente también lo están haciendo los inversores.

”



148 PÁGS
18 €



Descubre nuestro país con el libro de **Motor Clásico: Rutas por España II**. Viaja por **antiguas carreteras**, reencontrándote con **nuestra historia**, cultura, gastronomía y costumbres, con las **fotos más espectaculares**

En el primer volumen "**Rutas por España I**", recorrimos con SEAT Históricos la costa asturiana, el Bajo Aragón, el Pirineo catalán, el Parque Natural de Cabo de Gata almeriense y la Sierra del Guadarrama. Ahora, en "**Rutas por España II**", realizamos el Camino de Santiago y nos adentramos en la Costa da Morte gallega, la Ruta del Cid alicantina y la Ruta de la Plata.



Ya puedes adquirirlos en nuestra tienda on-line, librerías especializadas y amazon

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

BMW SERIE 1

LA CUARTA GENERACIÓN BMW SERIE 1 PUEDE CALIFICARSE DE CONSERVADORA, PERO LOS CAMBIOS SON MÁS PROFUNDOS DE LO QUE PARECEN, TANTO EN LO QUE TIENE QUE VER CON DISEÑO, COMO MECÁNICA, CONDUCCIÓN E INFORMACIÓN Y ENTRETENIMIENTO,

Texto: Óscar Díaz. Fotos: Automóvil.

L

a cuarta generación BMW Serie 1 podría definirse más como evolucionaria que revolucionaria, si bien el salto evolutivo es inmenso tanto en términos de diseño, como en cuanto a conectividad y soluciones interiores y una gama de motores en la que las hibridaciones ligeras aparecen en dos propuestas: el

120 de gasolina —desaparece la denominación i en las versiones de gasolina— con 170 CV y el fantástico 120d y tienen como propuesta más atractiva al poderoso M135 xDrive de tracción integral; sin duda el más apetecible para el lector de Automóvil.

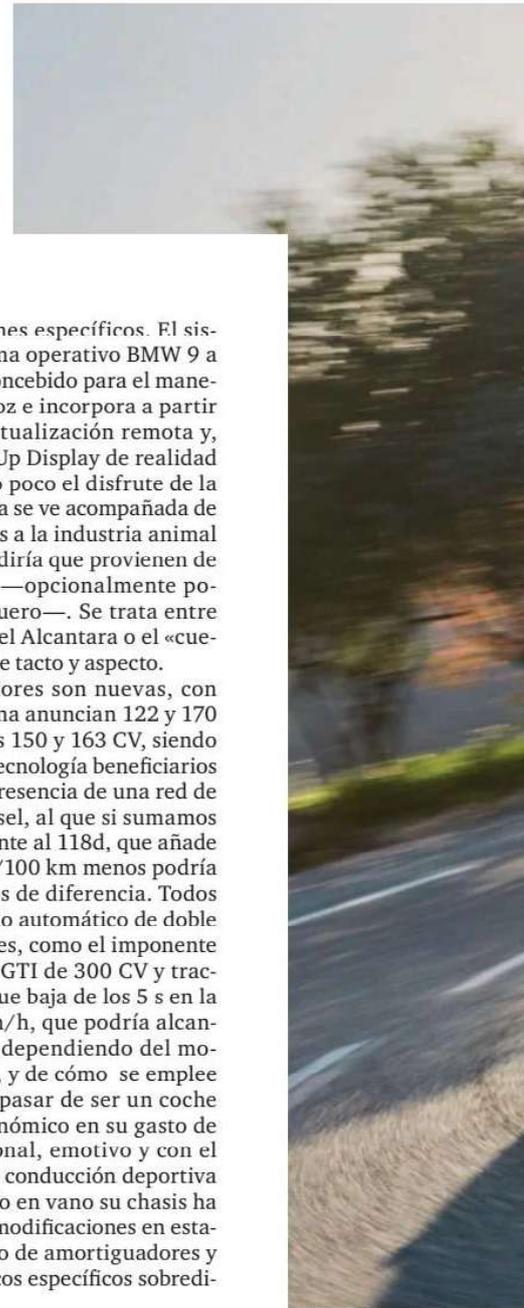
Para empezar, esta nueva generación es algo más larga y ancha, 42 y 25 mm, para unas dimensiones totales de 4,36 x 1,80 x 1,46 m, con una distancia entre ejes de 2,67 m y un maletero de 380 l que sin ser espectacular en su capacidad, se mueve en línea con lo que da actualmente el segmento. Y eso manteniendo esa norma de estilo tan BMW de situar el habitáculo en un plano retrasado respecto de un capó delantero muy alargado —herencia de cuando los motores se montaban longitudinalmente y equipaban propulsión trasera—. Sí. La impresión de espacio en la toma de contacto no fue nada mala aunque, como es lógico, los pasajeros delanteros son los que reciben los mayores cuidados. Estilísticamente destaca la pérdida de los clásicos faros redondos de BMW, en su lugar bandas luminosas verticales de led refuerzan la identidad visual con una firma lumínica propia reforzada por las láminas verticales y oblicuas en el centro de la parrilla.

En el interior se caracteriza por el peso visual de las pantallas panorámicas curvas (10,25" la instrumentación y 10,7 la multifunción, que pasa a incorporar parte de las funciones que antes se

**EL M135 PERMITE
DISFRUTAR DE LA
CONDUCCIÓN HASTA
LÍMITES MUY ALTOS**

activaban mediante botones específicos. El sistema se apoya en el sistema operativo BMW 9 a través del nuevo iDrive, concebido para el manejo táctil y el control por voz e incorpora a partir de ahora funciones de actualización remota y, opcionalmente, un Head Up Display de realidad aumentada que facilita no poco el disfrute de la mecánica. Tanta tecnología se ve acompañada de unos revestimientos ajenos a la industria animal que a primera vista nadie diría que provienen de la industria del reciclaje —opcionalmente podrían darse asientos de cuero—. Se trata entre otros de materiales como el Alcantara o el «cuero» Veganza de inmejorable tacto y aspecto.

Las propuestas de motores son nuevas, con «aperitivos» que en gasolina anuncian 122 y 170 CV y en Diesel se van a los 150 y 163 CV, siendo los más potentes de cada tecnología beneficiarios de la etiqueta Eco por la presencia de una red de 48 Voltios. Destaca el Diesel, al que si sumamos la ventaja prestacional frente al 118d, que añade la etiqueta Eco y gasta 1 l/100 km menos podría compensar los 1.800 euros de diferencia. Todos ellos incorporan un cambio automático de doble embrague y siete relaciones, como el imponente M135 xDrive: un potente GTI de 300 CV y tracción a las cuatro ruedas que baja de los 5 s en la aceleración de 0 a 100 km/h, que podría alcanzar los 250 km/h, y que, dependiendo del modo de conducción elegido, y de cómo se emplee todo su potencial, puede pasar de ser un coche cómodo —aunque no económico en su gasto de gasolina—, a uno emocional, emotivo y con el que puedes disfrutar de la conducción deportiva hasta límites muy altos. No en vano su chasis ha recibido buen número de modificaciones en estabilizadoras, puesta a punto de amortiguadores y dirección, e incorpora discos específicos sobredimensionados. 





BMW M135 XDRIVE

Precio: 61.000 €
Motor: Delantero transversal, 4 cil en línea. 1.998 cc (94,6 x 82 mm).
Alimentación: Inyección directa. Turbo.
Potencia máxima: 221 kW (300 CV) de 5.750 a 6.500 rpm.
Par máximo: 400 Nm de 2.000 a 4.500 rpm
Transmisión: Tracción integral permanente. Cambio automático de doble embrague y siete relaciones
Bastidor: Monocasco de acero.
Suspensión: Delantera McPherson, trasera multibrazo.
Frenos: Discos ventilados / macizos.
Llantas: 8J x 18".
Neumáticos: 225/45/R18 95Y.
Largo/ancho/alto: 4.361/1.800/1.459 mm.
Batalla: 2.670 mm.
Peso: 1.625 kg.
Velocidad máxima: 250 km/h
Acel 0-100 km/h: 4,9 s
Consumo medio: Desde 7,6 l/100 km (WLTP)



OPCIONALMENTE SE INCORPORA UNA FUNCIÓN DE MASAJE EN LOS ASIENTOS.



A photograph of a gold Audi Q5 driving on a winding asphalt road. The car is in the foreground on the left, moving towards the right. The road curves into the distance, with white lane markings. The background shows a blurred forest with green and yellow foliage, suggesting a scenic drive. A semi-transparent dark box is overlaid on the right side of the image, containing the title and text.

AUDI Q5

NO, AUDI NO HA DEJADO DE LADO SUS MODELOS DE COMBUSTIÓN. LEJOS DE APARTARLOS EN FAVOR DE SU GAMA ELÉCTRICA E-TRON, LA MARCA LOS ACTUALIZA Y AMPLÍA PARA QUE CADA CLIENTE ENCUENTRE SU OPCIÓN IDEAL. EL Q5, EN PARTICULAR, ES ESE TRAJE A MEDIDA PARA QUIENES BUSCAN UN SUV PREMIUM VERSÁTIL Y EQUIPADO CON LA ÚLTIMA TECNOLOGÍA.

Texto: Raúl Roncero. Fotos: Audi.

D

Dos generaciones de éxito superándose, una en el caso del Sportback, que se lanzó en 2021. Con la tercera, y al igual que está ocurriendo con su gama de vehículos "tradicional", la firma de los aros demuestra que sigue sin desconectar en tecnología de combustión. Como en el A5, aquí vemos un pasito más en materia de motores o arquitecturas, tal vez sin revolución, pero sí con mucha evolución en su nuevo esqueleto, denominado PPC o Plataforma Premium de Combustión combinada con la también actualizada arquitectura electrónica, clave para que el nuevo Q5 sea más eficiente, más seguro o esté más y mejor conectado.

Los reajustes de chasis en realidad se circunscriben principalmente a mejoras en el funcionamiento de la dirección paramétrica, siempre de serie, o las suspensiones, con cuatro opciones según motor o equipamiento añadido. De serie, siempre equipa muelle de acero, con muelles más cortos en la versión S, equivalente a la opción de suspensión deportiva. La primera alternativa para quienes busquen un funcionamiento variable son las suspensiones FSD, que utilizan amortiguadores pasivos de doble válvula que diferencian su funcionamiento en extensión o compresión, siendo las de muelle neumático las más sofisticadas y las únicas que permiten regulaciones individuales por parte del conductor. Todos los coches que hemos conducido equipaban esta opción, de funcionamiento exquisito, todo sea dicho, aunque me hubiera gustado disponer de configuraciones extra con las que poder definir al menos un par de grados más de firmeza de las que ofrece.

Según Audi, la amortiguación neumática tiene ahora ajustes más diferenciados en sus extremos, aunque, como digo, siempre predomina el confort y calidad de rodadura incluso en el modo más deportivo posible. Co-

**PARA ALGUNOS,
LA JOYA DE LA
CORONA SERÁ EL
SQ5; PARA OTROS,
EL MARATONIANO Y
REFINADO TDI**





LA DIRECCIÓN PARAMÉTRICA PASA A SER UN ELEMENTO DE SERIE EN TODOS LOS Q5. OPCIONALMENTE, SE PUEDE SEGUIR EQUIPANDO SUSPENSIÓN NEUMÁTICA CON REGULACIÓN DE ALTURA.



mo siempre, la precisión y facilidad de conducción siguen siendo dos de los mejores valores añadidos que puede ofrecer este modelo, mostrándose mucho más ágil de lo imaginable en carretera de montaña pero monolítico en curvas de amplio radio o largas rectas. Soberbio, y mucho más refinado.

De momento hay tres opciones mecánicas, todas ellas electrificadas mediante el nuevo PTG —Powertrain Generator—. A diferencia del anterior sistema de alternador por correa que llevaban los motores MHEV anteriores, ahora va intercalado entre el motor y la caja de cambios —siempre de tipo S-Tronic de 7 velocidades— y se compone de un motor eléctrico que puede proporcionar 24 CV y 230 Nm. Va alimentado por una batería de 48V, 1,7 kWh de capacidad y celdas de litio ferrofosfato, la cual también suministra electricidad al sistema de climatización, garantizando confort de temperatura y humedad dentro del habitáculo cuando el coche está con el motor parado.

Aparte del aporte de fuerza extra a los motores térmicos, o de poder recuperar hasta 25 kW en fases de frenada regenerativa que derivaría a la batería, o incluso de conseguir que las arrancadas del motor térmico resulten inapreciables, este PTG también permite que el Audi Q5 pueda avanzar a baja velocidad con el motor térmico apagado.

Los dos motores de acceso son una muy buena garantía para disfrutar de un nivel prestacional y agilidad mecánica bastante satisfactorios o, además de ello, de consumos y autonomías espectaculares en el caso del diésel. El 2.0 TFSI de 204 CV es mucho más refinado que el 2.0 TDI con

idéntica potencia, aunque, como imaginas, el TDI sigue siendo definitivo para viajar. A igualdad de recorrido y estilo de conducción, obtuvimos una media de 9,1 l/100 km con el motor de gasolina frente a 6,7 l/100 del diésel. El primero se puede pedir en versión de dos ruedas motrices —6,5 l/100 km de media oficial— o Quattro —6,9 l/100 km—, mientras que el TDI sólo dispone, al menos por ahora, de tracción a las cuatro ruedas —5,9 l/100 km—.

La motorización por ahora más exótica la equipa el SQ5 y el SQ5 Sportback, el conocido y afinado V6 TFSI de 367 CV, que añade a un nivel prestacional ya estratosférico una conducción mucho más emocionante, pero sin perder el habitual equilibrio de las versiones S de la marca. En cuestión de meses llegarán los híbridos enchufables, con más batería que antes, más autonomía eléctrica y más eficiencia en modo híbrido consiguiendo el combo ideal.

Es cierto que estructuralmente no ha habido demasiados cambios, pero los Q5 SUV y Q5 Sportback de 2025 pasan a ser modelos de nueva generación por derecho propio. Poca falta hacía en realidad renovar elementos que siguen estando plenamente vigentes, aunque todo en realidad ha recibido un soberano repaso, volcándose en áreas de mayor valor para el cliente. Una de ellas ha sido la digitalización, a través del cual los nuevos clientes del Audi Q5 se beneficiarán de un diseño interior completamente nuevo, mucho más innovador, pero también más impactante a la vista. El nuevo “entorno” pasa a ser una réplica

EL MMI PANORAMIC DISPLAY PROPONE UN ESCENARIO DIGITAL DE LO MÁS AVANZADO

AUDI Q5 SUV 2.0 TFSI QUATTRO

Motor: Delantero longitudinal, de 4 cilindros en línea. 1.984 cm³. Inyección directa de gasolina, turbo de geometría variable e intercambiador térmico. 4 Válvulas por cilindro con variadores de fase. Sistema híbrido PTG mediante unidad eléctrica de 24 CV/230 Nm y baterías de 1,7 kWh.

Potencia máxima: 204 CV a 4.300-6.000 rpm.

Par máximo: 340 Nm a 2.000-4.000 rpm.

Transmisión: Tracción total Quattro con reparto variable. Caja de cambios automática de doble embrague S-Tronic de 7 velocidades.

Suspensión: Eje delantero de doble horquilla y trasero multibrazo. Amortiguación deportiva, FSD o neumática en opción.

Frenos: Discos ventilados de 338 mm delante y 330 mm atrás.

Llantas: 8 x 18 pulgadas

Neumáticos: 235/60 R18

Largo/ancho/alto: 4.717/1.900/1.625 mm. Batalla: 2.823 mm. Peso: 1.970 kg.

Velocidad máxima: 226 km/h.

Aceleración 0-100 km/h: 7,2 s. Consumo medio: 6,9 l/100 km. Etiqueta DGT: ECO.



LA TERCERA PANTALLA, DEDICADA AL PASAJERO, ES SIEMPRE OPCIONAL, TIENE 10,9" Y TECNOLOGÍA TFT.



SUV Y SPORTBACK OFRECEN BUENAS COTAS DE HABITABILIDAD, PERO TAMBIÉN UN TÚNEL DE TRANSMISIÓN BASTANTE INTRUSIVO.

DE MICROHIBRIDACIÓN A HIBRIDACIÓN GRACIAS AL NUEVO PTG, INTEGRADO EN LA TRANSMISIÓN, CON 230 NM DE PAR, CAPAZ DE MOVER AL Q5 EN MODO ELÉCTRICO A BAJA VELOCIDAD Y DE ALIMENTAR, MEDIANTE LA BATERÍA LFP DE 48V, EL SISTEMA DE CLIMATIZACIÓN.



EL MALETERO DEL SPORTBACK APENAS TIENE 5 LITROS MENOS DE VOLUMEN QUE EL DEL SUV.

GAMA AUDI Q5 2005





ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



LA NUEVA PLATAFORMA PPC HA DEBUTADO YA EN LAS GAMAS A5 Y Q5

del que la marca ha estrenado en sus dos coches eléctricos más avanzados, el Audi A6 e-tron y el SUV Q6 e-tron, también incorporado, por cierto, en la nueva generación del Audi A5.

Lógicamente, el elemento más llamativo del interior es el nuevo MMI Panoramic Display cuyo perímetro tiene las líneas maestras de la parrilla Singleframe de la marca. Se compone del Virtual Cockpit, con un tamaño de 11,9" y el MMI Touch, de 14,5" en este caso, unificado en una pantalla única de tecnología OLED, ampliable mediante una tercera pantalla, de tipo TFT y con un tamaño de 10,9" ubicada frente al conductor. El nuevo sistema, basado en Android Automotive OS, introduce ya todas las funciones de conectividad y digitalización preparadas para el futuro, pero disfrutando ya en el presente de los servicios más avanzados, un manejo fácil y bastante intuitivo y una calidad visual realmente impresionante.

Cambian los posibles diseños y configuraciones del cuadro digital, donde podemos echar en falta diseños algo más "animados". Los mandos del volante tienen función háptica y táctil y funcionan con la precisión adecuada. Se han reubicado los mandos de las luces, ahora ubicados junto a los elevalunas y el control de espejos retrovisores. El volumen de almacenamiento de la guantera central es mayor, hay nuevos huecos para pequeños objetos, un cargador inalámbrico refrigerado de 15W y cuatro puertos USB-C, dos delanteros que pueden suministrar 60W y dos traseros de 100W. Pese a que Audi emplea cada vez más cantidad de elementos sostenibles o reciclados, la calidad y el aspecto siguen haciendo justicia al posicionamiento Premium de la marca en general y de este modelo en particular.

Conclusión

Como siempre, pero como nunca. Precios a nivel de Premium, pero con calidad, ejecución, rendimiento y avances en digitalización al más alto nivel. Un excelente coche de orientación familiar en cualquiera de sus carrocerías, pero también ideal para quienes disfrutan conduciendo y valoran el refinamiento, el confort o la tecnología. El Q5 lo ofrece todo en un equilibrio realmente fantástico.

Funcionalmente, no hay grandes noticias: sigue ofreciendo un espacio habitable de calidad y gran volumen de carga, ahora mejorado en calidad de vida, porque Audi ha trabajado para lograr más silencio a bordo. Algunas de las medidas están orientadas a lograr un mejor aislamiento, otras a conseguir una aerodinámica más eficiente y, por tanto, también reducir el impacto del aire contra la carrocería. Por ejemplo, se ha revisado el carenado de los bajos en sus secciones delantera y trasera. Hay nuevas cortinas que canalizan el flujo de aire hacia los pasos de rueda de forma más eficiente, también aerodinámicos laterales de nueva factura o un spoiler trasero rediseñado que ahora está integrado en el paragolpes posterior del coche, aunque a mi juicio, quizás sea el elemento menos conseguido a nivel estético.

Justo aquí, en la zona trasera, vemos más novedades, cómo no, en el apartado de iluminación. Las luces OLED con detección de proximidad que estrenó este modelo en 2020 añaden nuevas funciones que, además, se extienden a la tercera luz central. Compuestos por 6 paneles con 266 segmentos, los grupos ópticos posteriores ofrecen hasta ocho estilos diferentes de iluminación. Igualmente, las avanzadas luces Matrix LED delanteras ofrecen otros tantos estilos para su firma luminosa, además de altísima potencia y adaptabilidad total a las diferentes situaciones de conducción gracias a sus 25 segmentos independientes que interactúan para modificar las características del haz de luz. Advanced, S-Line, Black Line o S son los acabados disponibles... ya sabes, de más elegante o equilibrado a más deportivo, aunque esperamos un nivel más por encima cuando vuelva el RSQ5. Los precios, comprendidos entre 61.600 a 96.930 €. 

BMW X3

MAGNÍFICO E IMPONENTE, MÁS REFINADO QUE NUNCA Y CON EL AGENTO PUESTO EN LA EXPERIENCIA DE USO MÁS SOFISTICADA, EL NUEVO BMW X3 VE LA LUZ CON PROPUESTAS MECÁNICAS ECO Y CERO EMISIONES Y UN AUMENTO EN SU CAPACIDAD INTERIOR.

Texto: Óscar Díaz. Fotos: Automóvil.

E

l BMW X3 lleva camino de convertirse en un clásico para los aficionados al automóvil. Lleva entre nosotros desde 2003 y en este tiempo ha ejemplificado la radical transformación vivida por la automoción. Se ha impuesto la conducción asistida, y la lucha por la eficiencia y la rebaja de emisiones

han destronado a la búsqueda de las prestaciones máximas —lo que no descarta un potencial impresionante de dinamismo de conducción, mucha potencia y unos chasis inimaginables hace apenas dos décadas—.

En este caso, la cuarta generación BMW X3 responde letra por letra a la nueva realidad. Y lo hace estrenando una carrocería ligeramente más larga (34 mm para una longitud de 4,76 m) y ancha (+29 mm para alcanzar los 1,92 m), aunque 25 mm más baja, lo que aumenta por un lado la sensación de coche más estilizado y poderoso, reforzando también la sensación que todos tenemos de que el X3 es un coche 100% de asfalto a pesar de sus casi 21 cm de altura libre al suelo.

Es nuevo su diseño, potente, deportivo y más sencillo. La parrilla es más grande, con láminas verticales y diagonales y un contorno luminoso bordeando cada elemento —opcional—, además de una iluminación tipo led con elementos dispuestos verticalmente. También son poderosos los laterales, con los pasos de rueda muy abultados y la línea de techo muy extendida hacia atrás, continuada por un largo alerón integrado. La trasera, de nuevo viene caracterizada por los grupos ópticos led y los escapes escamoteados en todas las versiones excepto los poderosos M50.

Ese es el X3 más potente, con 398 CV de potencia máxima conjunta sumando el motor térmico y la asistencia eléctrica de la red de 48 voltios y se sitúa en el extremo superior de la gama. El lado opuesto viene dado por sendas propuestas de 2 li-

tros, gasolina y Diesel, que asistidos por la misma red de 48 voltios anuncian consumos desde 6,9 l/100 km y aceleraciones de 0 a 100 km/h de 7,8 s los 20 xDrive de gasolina de 208 CV (desaparece la i identificativa) y de 5,8 l/100 km y 7,7 s en el 0-100 los 20d xDrive de 197 CV. Todos ellos cuentan con etiqueta Eco, tracción a las cuatro ruedas y cambio Steptronic de ocho relaciones, nota común también con el mejorado híbrido enchufable. Éste sube su autonomía eléctrica máxima hasta los 90 km y pasa a ofrecer conjunta de 299 CV que le permiten acelerar hasta 100 km/h en 6,2 segundos. La batería, de 19,7 kWh de capacidad neta, cuenta exclusivamente con carga por corriente alterna que puede irse hasta los 11 kW y estando completamente vacía, y funcionando en modo híbrido convencional, el X3 declara un consumo medio desde 7,2 l/100 km en su configuración más favorable de equipamiento y neumáticos, con llantas de 19" en estos híbridos enchufables y de 18 hasta 21 en el resto de X3.

Tuvimos una toma de contacto de unos 200 km por variadas carreteras, incluyendo muchas zonas de curvas y baja velocidad donde apreciamos cómo el M50 es un coche hiper poderoso, con un chasis excepcional —especialmente con la amortiguación variable—, de inmediata entrega de potencia y frenos poderosos. También transmite sensación de coche masivo en el que es fácil sentir las inercias de un peso que se va por encima de las dos toneladas. Se ve más cómodo en zonas despejadas, sin grandes cambios de ritmo y llegas a disfrutar de una experiencia de uso magnífica, realizada por un equipamiento que puede llegar a ser espectacular y todas las necesidades de conectividad que puedas necesitar. Su precio, a partir de los 61.000 € en las versiones básicas y 89.000 los poderosos M50 

**SE HAN IMPUESTO
LA CONDUCCIÓN
ASISTIDA Y LA REBAJA
DE EMISIONES**





BMW X3 M50 XDRIVE

Precio: 89.000 €
Motor: Delantero longitudinal.
Seis cilindros en V: 2.998 cc
(82x94,6 mm).
Alimentación: Inyección
directa. Doble turbo. Sistema
de gestión de válvulas
Valvetronic y doble Vanos.
Potencia máxima: 280 kW
(381 CV) de 5.200 a 6.250 rpm.
Par: 540 Nm de 1.900
a 4.800 rpm
Motor eléctrico: síncrono,
integrado en la transmisión
(13kW, 18 CV)
Potencia máxima conjunta:
293 kW / 398 CV
Par máximo: 580 CV
Transmisión: Tracción
integral permanente. Cambio
automático de ocho relaciones.
Bastidor: Monocasco de acero.
Suspensión: Delantera
McPherson, trasera multibrazo,
muelles y amortiguadores
especificaciones M.
Frenos: Discos ventilados en
ambos ejes.
Llantas: 9x20 del. 10,5x20 det.
Neumáticos: 255/45 R20 del./
285/40R20 det.
Largo/ancho/alto: 4.755/
1.920/1.660 mm. Batalla:
2.865 mm. Peso: 2.055 kg.
Vel max: 250 km/h
Acel. 0-100 Km/h: 4,6 s



**LOS MATERIALES
RECICLADOS SE IMPONEN.
LOS ASIENTOS ESTÁN,
CALEFACTADOS Y TIENEN
REGULACIÓN ELÉCTRICA.**



A black Bentley Continental GT/GTC Speed is shown from a low-angle, rear-quarter perspective, driving on a paved road that curves through a mountainous landscape. The background features snow-capped peaks and evergreen trees under a clear sky. A large purple rectangular box is overlaid on the right side of the image, containing white text.

BENTLEY CONTINENTAL GT/GTC SPEED

BRITISH AIRWAYS

NOS HEMOS DADO UNA VUELTA POR CREWE PARA VOLAR BAJO. UN REVISADO CONTINENTAL GT SPEED, TANTO EN COUPÉ COMO EN CONVERTIBLE, NOS PERMITE DISFRUTAR DE UN TREN MOTRIZ DE 782 CV PARA UN PESO DE DOS TONELADAS Y MEDIA.

Texto: **Jens Dralle**. Fotos: **Bentley**

E

En pocas palabras: sonido. ¿Cómo? Agresivo, pero no molesto. Voluminoso, pero no ocupa espacio. Presente, pero no penetrante hasta el tímpano. Sencillo: ocho cilindros. Sin exageraciones artificiales. De hecho, así es como suena el motor V8 biturbo de cuatro litros del renovado Bentley Continental GT Speed, cuando está encendido. Esto es precisamente lo que ya no debería suceder tan a menudo, después de todo, los británicos están integrando el motor de combustión en un sistema de propulsión híbrido enchufable. Al mismo tiempo, posponen indefinidamente la electrificación completa de la marca, prevista inicialmente para 2030. Los clientes simplemente aún no lo quieren. Lo que les gusta es el rendimiento. Y, por supuesto, al Conti no le falta de esto.

A pesar de su peso en vacío de 2.636 kilogramos (el coupé pesa 177 kilogramos menos), el descapotable, conocido como GTC, sube el puerto de Nufenen en Suiza con bastante naturalidad. Debido a la temporada baja y a la lluvia, el tráfico es limitado, pero también lo es la tolerancia a los excesos de velocidad, porque estamos en Suiza.

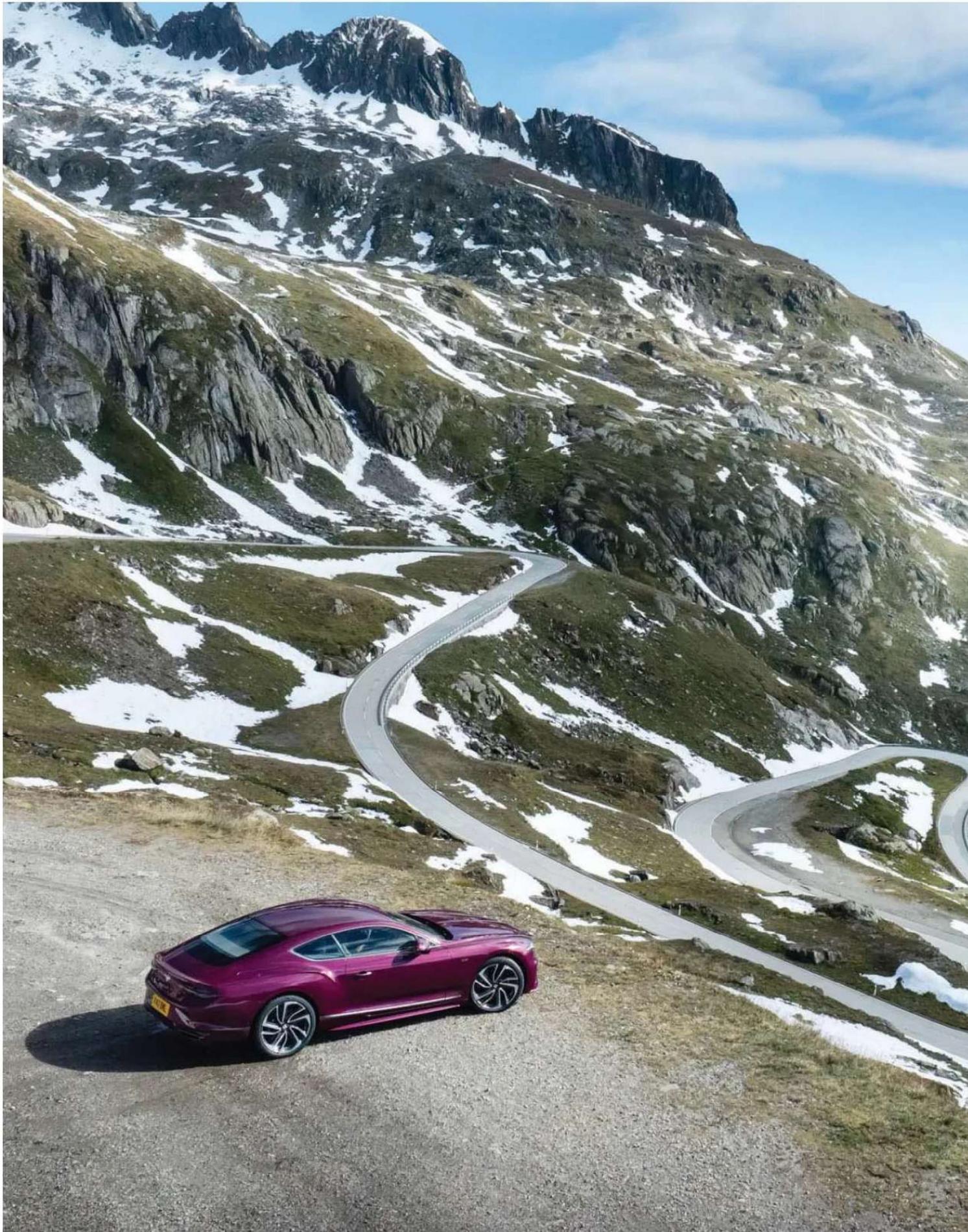
Pero no pasa nada, precisamente en estas condiciones un vehículo emocional como el Bentley debe demostrar si el viaje también es placentero. Bueno, justo en ese momento, mientras estás rumiando esta idea, el camino angosto comienza a subir una colina, detrás de la cual hay un giro a la izquierda de sesenta grados de manera bastante abrupta. En tal situación, los 80 km/h permitidos pueden ser suficientes para permitirnos una licencia al derrapaje. Sin embargo, en el Conti esto no ocurre, el chasis garantiza un agarre sólido en el eje delantero y el resto del biplaza de 4,90 m de largo le sigue obediente y rápidamente. Todos los componentes trabajan juntos: dirección en las cuatro ruedas, estabilización del balanceo de 48

**LA CONDUCCIÓN
ES SUAVE Y
PLACENTERA Y NO
SIENTES EL PESO
QUE ARRASTRAS**





BENTLEY CONTINENTAL GT/GTC SPEED



UTILIZA UN SISTEMA DE PROPULSIÓN HÍBRIDO ENCHUFABLE CON V8 BITURBO DE 600 CV Y UN ELÉCTRICO DE 190 CV

BENTLEY CONTINENTAL GT SPEED

Precio: 298.128 €

Motor de ocho cilindros en V con dos Turbocompresores, diámetro x carrera (mm) 86,0 x 86,0, cilindrada 3.996 cm³, compresión 9,7:1, un motor eléctrico, potencia del motor de combustión 600 CV (441 kW) a 6000 rpm, par motor del motor de combustión 800 Nm a 2000-4500 rpm, potencia del motor eléctrico 190 CV (140 kW), par motor eléctrico 450 Nm, potencia del sistema 782 CV (575 kW), par motor del sistema 1000 Nm.

Transmisión: tracción integral, con cambio de Transmisión de doble embrague de ocho velocidades, ESC.

Chasis: Suspensión de paralelogramo deformable. Frenos Discos de acero ventilados internamente en todas direcciones, diámetro 420/380 mm, ABS. Neumáticos 275/35 R 22 delante y 315/30 R 22 detrás sobre llantas de aleación

Cotas: L x A x A (mm): 4895 x 1966 x 1397, distancia entre ejes 2851 mm, volumen del depósito 80 litros, peso 2459 kg.

Prestaciones: Relación potencia-peso 3,1 kg/CV. Aceleración de 0-100 km/h en 3,2 segundos, velocidad máxima 335 km/h. Consumo 10,3 litros/100 km

V, diferencial de eje trasero controlado electrónicamente, amortiguadores adaptativos con controles separados de compresión y rebote. Además, lleva llantas de 22 pulgadas, 275 mm de ancho delante y 315 mm detrás.

Además, el Continental ofrece a su conductor un sistema de dirección que transmite una gran sensación de seguridad a través de su respuesta fiable, es agradable con un ángulo de dirección natural. Sólo el frenado sensible requiere un poco de práctica, ya que la actualización del modelo Conti requiere un periodo de aprendizaje porque el sistema cambia con un nuevo sistema hidráulico y la transición con la desaceleración/recuperación de energía. El



HAY MUCHOS DETALLES DE COLOR DEPENDIENDO DE LA CARROCERÍA Y DEL GUSTO DEL CLIENTE.



LLANTAS DE 22" CON "RODILLOS" DE 315 DETRÁS. DELANTE LLEVA MENOS ANCHURA DE GOMA.



EL MOTOR V8, AHORA CON APOYO ELECTRIFICADO, HACE OLVIDAR AL MARAVILLOSO W12.

BENTLEY CONTINENTAL GT/GTC SPEED



NO CONSUME TODA LA CAPACIDAD DE LA BATERÍA EN EL MODO HÍBRIDO Y SIEMPRE TIENE SUFICIENTE CAPACIDAD EN EL MODO DEPORTIVO

BENTLEY CONTINENTAL GTC SPEED

Precio: 327.920 €

Motor de ocho cilindros en V con dos Turbocompresores, diámetro x carrera [mm] 86,0 x 86,0, cilindrada 3996 cm³, compresión 9,7:1, un motor eléctrico, potencia del motor de combustión 600 CV (441 kW) a 6.000 rpm, par motor del motor de combustión 800 Nm a 2000-4500 rpm, potencia del motor eléctrico 190 CV (140 kW), par motor eléctrico 450 Nm, potencia del sistema 782 CV (575 kW), par motor del sistema 1000 Nm

Transmisión: tracción integral, con cambio de doble embrague de ocho velocidades, ESC

Chasis: Suspensión de paralelogramo deformable. Frenos Discos de acero ventilados internamente en todas direcciones, diámetro 420/380 mm, ABS. Neumáticos 275/35 R 22 delante y 315/30 R 22 detrás sobre llantas de aleación

Cotas: L x A x A [mm] 4895 x 1966 x 1392, distancia entre ejes 2848 mm, volumen del depósito 80 litros, peso 2636 kg.

Prestaciones: Relación potencia-peso 3,4 kg/CV. Aceleración de 0-100 km/h en 3,4 segundos, velocidad máxima 285 km/h. Consumo 10,6 litros/100 km.

sistema cuenta con pinzas fijas de diez pistones y discos de 420 mm delante, y discos de cuatro pistones y 380 mm detrás (opcional: discos de 440/410 mm de carburo de silicio y carbono). Casi nada.

Sí, ahora la existosa estrategia de la compañía británica, que llevó a la marca del nicho de alrededor de 400 vehículos construidos por año a principios de la década de 2000, a miles de unidades (la más reciente, alrededor de 13.500 automóviles en 2023), también está pasando por la electrificación. ¿Cómo? Utilizando un sistema de propulsión híbrido enchufable que incluye un motor V8 biturbo de 600 CV y un motor eléctrico de 190 CV alojados en la transmisión de doble embrague de ocho velocidades. El resultado es una potencia del sistema de 782 CV y un par máximo de 1.000 Nm.



LOS MATERIALES SON DIGNOS DE UN BENTLEY: CALIDAD Y EJECUCIÓN.



LOS TRES RELOJES EN EL CENTRO DEL SALPICADERO SE AGRADECE EN LUGAR DE LA ARCHIUSADA PANTALLA DIGITAL DE TODOS LOS COCHES ÚLTIMAMENTE.



EL CUIDADO EN LOS DETALLES NO SE DEJAN PASAR EN NINGÚN LUGAR DEL COCHE.

BENTLEY CONTINENTAL GT/GTC SPEED



EL FABRICANTE PROMETE UNA AUTONOMÍA ELÉCTRICA DE HASTA 81 KM



En cuanto al par, el motor de gasolina de cuatro litros entrega 600 Nm a 2.000 rpm, el motor eléctrico entrega 450 Nm prácticamente desde parado. No es de extrañar, pues, que el enorme Continental también acelere desde parado con la misma frialdad, acompañada inicialmente por esas frecuencias residuales del zumbido del motor eléctrico que consiguen atravesar las gruesas capas de material aislante hasta llegar al elegante interior.

Si dejas el E-Mode activado, no oirás nada hasta los 140 km/h, a menos que la carga supere el 75 por ciento. A partir de este momento, se pone en marcha de forma imperceptible el motor de combustión interna, que, gracias a la asistencia eléctrica, utiliza turbocompresores monoscroll menos sensibles al calor (lo que facilita el postratamiento de los gases de escape) y no requiere la desactivación de cilindros, ya que ahora se puede apagar todo el motor. El fabricante promete una autonomía eléctrica de hasta 81 km, que no lo hemos comprobado en este viaje, pero que sí nos sirvió para aprovechar el comportamiento en modo híbrido.

Utiliza su energía de forma inteligente, no consume toda la capacidad de la batería en el modo híbrido y siempre tiene suficiente capacidad en el modo deportivo para acelerar el enorme coche lo más rápido posible (de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos para el GT y 3,5 segundos para el GTC, según el fabricante). La batería de 25,9 kWh se carga con hasta 11 kW, se encuentra detrás del eje trasero y la distribución del peso es del 49 al 51 por ciento (delante/detrás).

En realidad no hay diferencias entre un coupé y un descapotable en el tráfico diario. El peso parece quedar relegado a una nota

a pie de página, pero a más tardar después de la experiencia de conducción surge la pregunta de cuánto material parece sensato utilizar en general para reducir las emisiones. Pero no es necesario encontrar ahora una respuesta a esta pregunta. Las carreteras son demasiado sinuosas y poco transitadas. Solo el Bentley y usted, aquí como cupé, aquí como descapotable con un techo densamente acolchado y una rigidez torsional aparentemente inquebrantable. Sólo el sonido burbujeante y atronador del motor de ocho cilindros amenaza con desprender tanto el techo como el amplio cuero del habitáculo. Un poco más ruidoso que la unidad W12 de su predecesor, un metal alternativo un poco más áspero y contundente que rock de garaje potente y limpio.

Como es propio de un Bentley, se trata de un coche para viajes largos. Dentro es un salón, con un equipo de sonido que parece que estás en una sala de conciertos. Por no olvidar unos asientos con muchas posibilidades de regulación. Y la combinación de colores y materiales nobles no deja indiferente a nadie.

El modo de conducción "Bentley" demuestra rápidamente ser el adecuado en este caso, porque aunque Sport vuelve a reducir los movimientos de la carrocería, coquetea con cambios de marcha muy rápidos y un doble embrague ligeramente rebelde, reduce demasiado el confort de la suspensión sobre los baches de las carreteras secundarias. En Comfort, por el contrario, permite que el cuerpo se sienta como en un salón de relax. Si lo deseas, puedes mezclar el Conti a tu gusto en el modo personalizado. Y así, quizás también para disfrutar del sonido puro del motor tan a menudo como sea posible. 🚗

MCLAREN 750S / MERCEDES-AMG GT 63 S E PERFORMANCE 4 PUERTAS / PORSCHE 911 GT3 RS

TOP

EL NIVEL TECNOLÓGICO MARCA LAS DIFERENCIAS ENTRE LOS SUPERDEPORTIVOS. NUESTRO TRÍO REDEFINE VALORES COMO EL RENDIMIENTO MECÁNICO, EL AERODINÁMICO O LA CONSTRUCCIÓN LIGERA. CADA UNO ES LÍDER EN UNO DE ESOS CAMPOS Y NOS PERMITE DISFRUTAR DE UNA CONDUCCIÓN EFICAZ Y DEPORTIVA COMO POCOS, PERO SIEMPRE CON ESTILOS MUY DIFERENTES. NOS DAMOS PUES UN VIAJE TECNOLÓGICO AL LÍMITE DE LO IMAGINABLE.

Texto: Stefan Helmreich / J.I. Eguiara. Fotos: Rossen Gargolov



TECH



TEST COMPARATIVO SUPERDEPORTIVOS





**EN ESTE CASO TENEMOS
TRES EJEMPLOS DE
CÓMO HAN LLEVADO
SUS IDEAS AL EXTREMO,
PARA TRIUNFAR DE
DIFERENTE MANERA**

C

Cualquiera que me vea con estos coches pensará lo bien que me lo paso... ¡Pues es verdad! Son superdeportivos de referencia que, para un probador de coches como yo, con más de tres décadas en AUTOMÓVIL, es de obligado cumplimiento “sacrificarse” para analizarlos a fondo. Esta vez no hemos pasado por circuito, porque hemos viajado por autopistas y, sobre todo, por carreteras de montaña. Bueno, mejor dicho, no hemos realizado tiempos por vuelta conjuntamente, aunque por separado ya lo hicimos en su momento y ese “valor añadido” lo llevamos con nosotros. De todas formas, en esta comparativa se trataba de analizar una compleja red de atributos tecnológicos que tiene cada uno de ellos. Constituye el potencial del vehículo, que se desarrolla en características de conducción, que a su vez interactúan con las facetas del placer de conducir y el rendimiento.

No es aconsejable dividir las características de un coche en importantes y no importantes, ya que incluso detalles aparentemente pequeños pueden hacer una gran diferencia o arruinar mucho. Pensemos, por ejemplo, en controles de transmisión torpes, asientos pésimos o turbocompresores lentos. Pero lo decisivo son las piedras angulares, que a su vez están formadas por innumerables factores individuales que dan estilo al coche deportivo como una obra de arte.

De lo que se trata es de apostar por una idea y llevarla al extremo. Y cuando haces eso, te pones a liderar un proyecto. Es como las leyes del marketing que dice que el que da primero da dos veces, en este caso, en el de los coches deportivos, es llevar una idea al extremo y que sea la mejor.



TEST COMPARATIVO SUPERDEPORTIVOS



EL MCLAREN, TAMBIÉN CONOCIDO COMO EL REY DE LA LIGEREZA, ES COMPLETAMENTE DIFERENTE

Porque hay que especializarse. Y en esa especialización está la virtud. Por ejemplo, cuando se decidió introducir la tracción total en un coche de carreras y/o deportivo, al principio fue una aberración, pero bien llevada, bien desarrollada, alcanzado el límite, el extremo absoluto, terminó por ser todo un acierto, y ya nadie dudamos de un superdeportivo que sea de tracción total.

En este caso tenemos tres ejemplos de cómo han llevado sus ideas al extremo, para triunfar de diferente manera en su objetivo de ser grandes superdeportivos. La distribución de roles está escrita en los rostros de los protagonistas. Pero el AMG GT E-Performance de cuatro puertas no sólo tiene una enorme potencia en su interior, sino que también sabe cómo gestionarla y utilizarla incluso contra sus desventajas.

El 911 GT3 RS aborda el tema desde el otro lado. No sólo se adhiere al suelo mecánicamente, sino que también se pega en él aerodinámicamente, lo que funciona tan brillantemente que, a pesar de sus escasos 525 caballos de potencia atmosféricos, sigue definiendo la medida de todos los demás. Las prestaciones de su motor bóxer de seis cilindros también se ven potenciadas por el uso de materiales ligeros, aunque el 911 más extremo parece bastante convencional comparado con el último producto de una fábrica de sueños muy concreta, la de Woking. Hablamos Pues de McLaren, la compañía que desde hace años viene demostrando de forma bastante contundente a todo el universo de los deportivos que los coches superligeros no están en absoluto excluidos de la regulación. O para decirlo menos pomposo: ¡Es posible si así lo deseas!

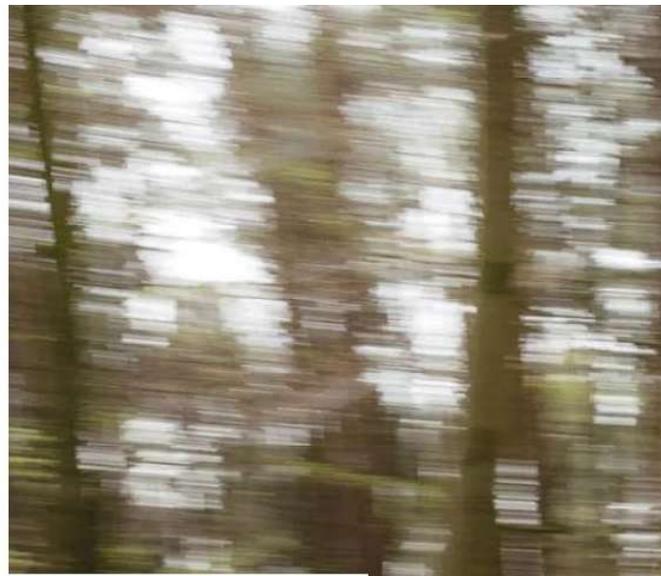
Y con estas referencias, podremos definir como podrá evolucionar el coche más convencional, porque quieras qué no son referencia en rendimiento y eficacia. Por ejemplo y en otras palabras, la incorporación de tecnologías alternativas, en lugar de torpedear, alimenta la deportividad.

De momento no se sospecha que este desarrollo incluya propulsión puramente eléctrica. Porque incluso si los tiempos de vuelta deslumbrantes están ahora dentro del ámbito de lo factible, con el tiempo, la dinámica de conducción prevista en el concepto se derrumba como un castillo de naipes, porque la batería sufre sofocos o los neumáticos y los frenos ceden ante la enorme masa. Problema: Sin respaldo eléctrico, los objetivos de consumo de la flota ya no podrán cumplirse en el futuro cercano, por lo que muchos lugares están recurriendo a unidades híbridas. Puede que se trate de una tecnología de transición y, por



EL MCLAREN ES UN EJEMPLO DE DEPORTIVO DE VERDAD, SIN ELEMENTOS SUPERFLUOS EN EL INTERIOR Y CON LA MEJOR MOTRICIDAD DEL MERCADO PARA UN PROPULSIÓN.

A VECES LOS DEFECTOS HAY QUE CONVERTIRLOS EN VIRTUD. EN EL CASO DEL AMG ES EL TAMAÑO, PERO ESO PERMITE LLENAR EL BARCO DE ALTA TECNOLOGÍA



EL AMG ES UN TEMPLO AL REFINAMIENTO CON LAS MEJORES PRESTACIONES

POSIBLES. A PESAR DE SU TAMAÑO Y PESO TE CREES QUE VAS EN UN SUPERDEPORTIVO. TODA UNA REFERENCIA A CÓMO TRATAR LA ELECTRIFICACIÓN PARA LOGRAR RENDIMIENTO.



tanto, inevitablemente, de un compromiso, pero también es un cable de extensión para el tiempo de funcionamiento del motor de combustión. Y su emotividad sigue siendo demandada, como destaca Jochen Schmitz, responsable del área de propulsión de AMG. “La única pregunta ahora es cuánto durará este puente”.

El éxito o el fracaso del concepto híbrido depende de las relaciones, que, sin embargo, crean un dilema: cuanto mayor sea la proporción de motores de combustión en el total, menor será el ahorro de CO₂, lógicamente. Por el contrario, la consistencia del rendimiento, es decir, la durabilidad de las cifras de rendimiento noble, disminuye al aumentar el E-share. Por supuesto, al SUV convencional esto no le importa, pero la base de existencia del automóvil deportivo se ve rápidamente socavada en vista de esta conexión. Con base en el estado actual de la tecnología, una división de 80 a 20 a favor del motor de combustión ha surgido como el ideal para los enfoques de rendimiento, algo que el motor eléctrico de alto rendimiento del GT simplemente no logra. Su unidad de propulsión está construida en configuración P3 y consta del biturbo de cuatro litros y la denominada unidad de propulsión eléctrica.

El diferencial del eje trasero también dispone de una caja de cambios de dos velocidades, lo que garantiza que el motor eléctrico pueda seguir el ritmo a altas velocidades. Cuando la potencia eléctrica, prácticamente constante, se encuentra con la potencia máxima del V8, se transmiten 843 CV al sistema musculoesquelético, aunque, según Schmitz, no se trata solo de pura fuerza: “El concepto híbrido abre un campo de juego de ventajas tanto en términos de acumulación de carga como de reducción de carga, que se pueden contrarrestar mediante la recuperación de energía del motor eléctrico”. El E-Boost no solo aumenta significativamente la propulsión, sino que también hace que las transiciones sean mucho más definidas y suaves.

Desde luego la combinación de tecnologías en su motor hacen del AMG GT un coche fascinante desde el punto de vista de rendimiento a pesar de los 245 kilos de más que el GT 63, que funciona íntegramente con combustible fósil. La palabra clave es sobrecompensación. El paquete E-Performance no sólo está diseñado para compensar sus desventajas, sino también para aprovechar al máximo dichas ventajas, lo que nos lleva de nuevo a la red que tiene que soportar el aumento de rendimiento.



TEST COMPARATIVO SUPERDEPORTIVOS



EL 911 GT3 RS NO SÓLO SE ADHIERE AL SUELO MECÁNICAMENTE, SINO QUE TAMBIÉN SE PEGA EN EL AERODINÁMICAMENTE

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



Y a veces los defectos hay que convertirlos en virtud. En el caso del AMG es el tamaño, pero eso permite llenar el barco de alta tecnología. La batería híbrida se encuentra sobre el eje trasero, lo que no es óptimo para el centro de gravedad y el espacio de carga, pero está sujeta con tanta fuerza por el sistema hidráulico activo del chasis que la mayor inercia no afecta de forma notable el manejo. Al contrario: las ventajas de la propulsión se despliegan sin dejar un mal sabor de boca, un mérito que se debe sobre todo a la tracción total. Su sistema de tracción es muy inteligente y te permite ser un propulsión cuando se necesita o tirar del eje delantero para salir de las curvas como disparos. Para que la diabólica maquinaria no se quede sin potencia, no sólo se recupera energía durante el frenado, el V8 también trabaja duro para ayudar a llenar el “depósito” de electrones. Dependiendo del modo de conducción, a la potencia entregada por el pedal se añade un determinado porcentaje para recargar la batería.

Esto elimina la ventaja teórica en el consumo de combustible, cuya ausencia culmina en una cifra WLTP de 8,7 l/100 km. Esto significa que puedes disfrutar del E-Boost sin tener que mirar constantemente la pantalla del estado de la batería. Eso es bueno, porque necesitas tener ambos ojos puestos en la carretera que se acerca a ti a una velocidad vertiginosa o en el espejo retrovisor. No porque algo pueda pasar, sino porque no te cansas de ver cómo un GT3 RS, que se arrastra bajo tu faldón trasero al tomar una curva, de repente se vuelve cada vez más pequeño al acelerar para salir de él. Si ignoramos su aspecto salvaje, el afiladísimo motor atmosférico y el chirrido heroico del organillo, el Porsche parece casi decepcionante a primera vista. Aún más cautivadora es la dinámica lateral del AMG, que se controla mediante un chasis que se puede ajustar mediante un interruptor en el volante.

En el RS el diferencial activo hace un trabajo encomiable y está pegado al suelo de la extraordinaria aerodinámica del deportivo de Stuttgart. Sí, como RS, el GT3 se convierte en un mago de la aerodinámica, cuyas medidas han devorado literalmente la carrocería. El RS genera 860 kg de carga aerodinámica total a 285 km/h, lo que suena críptico hasta que experimentas por ti mismo cómo es cuando la lógica parece ponerse patas arriba y la estabilidad en las curvas aumenta con la velocidad. Y eso no es todo: mediante elementos activos, el ala superior incluso se convierte en un carillón de viento, lo que aumenta aún más el efecto de esta fantasmal palanca de control.



UN GT3 RS SIEMPRE SERÁ UN REFERENTE, PERO EN ESTE CASO LO ES SOBRE TODO POR EL TRABAJO AERODINÁMICO. EXTRAE ASÍ EL MAYOR PARTIDO POSIBLE A UNA POTENCIA MÁS "MODESTA".

TEST COMPARATIVO SUPERDEPORTIVOS





HAY QUE ESPECIALIZARSE. Y EN ESA ESPECIALIZACIÓN ESTÁ LA VIRTUD

El esfuerzo fue similar: para poder hacer espacio para los flaps móviles en la proa, fue necesario trasplantar el radiador. Ahora se sitúa en el medio, como en el 911 de carreras, lo que supuso la pérdida de espacio en el maletero y otras tareas arduas. Se han instalado deflectores de plástico para evitar que el aire de escape caliente se deslice hacia la parte trasera de la admisión del motor y perjudique el rendimiento. Los que están en las salidas hacen que el calor se dirija hacia los lados, mientras que las aletas en el techo garantizan que permanezca allí.

Las rejillas de ventilación y los huecos detrás de las ruedas evitan que se formen tendencias de elevación dentro de los pasos de rueda; Los brazos oscilantes dobles delanteros están diseñados como perfiles en forma de lágrima y contribuyen con 40 kilos a la carga aerodinámica del eje delantero; mientras que un gigantesco alerón trasero presiona la parte trasera contra la carretera. La construcción de fibra de carbono se apoya sobre cuellos de cisne para que el efecto de presión de contacto, que se acumula como presión negativa debajo del ala, no se interrumpa por los zancos, es decir, pueda acumularse sobre toda la superficie.

Pero el verdadero truco está en el perfil de dos partes. El elemento del alerón trasero está acoplado a un sistema hidráulico, lo que lo hace móvil y se ajusta a una posición de carga aerodinámica baja o alta según el modo de conducción. En este último, la posición del ala también se regula en función de la situación de conducción, produciéndose los cambios de posición siempre de forma sincronizada con los de los flaps de proa. Al frenar, los elementos se estiran hacia el viento como frenos de aire, y en las rectas cambian a aceleración como un DRS.

Los efectos del aleteo de alas pueden no ser tan impactantes en la experiencia como el golpe contundente de algo más de mil Newton metros, especialmente porque el espectáculo sólo comienza a tener efecto a velocidades más altas. Allí te ves literalmente obligado a adoptar una forma absurda de comportamiento en carretera. El contacto ya profundo con la superficie de la carretera se vuelve entonces mucho más intenso, las reacciones de dirección extremadamente precisas del eje delantero parecen cortar sus cuchillas en el asfalto bajo una presión de aire cada vez mayor, y en la parte trasera el motor de succión trabaja arduamente, el enorme efecto del paquete aerodinámico se nota mejor cuando el alerón está plano y la carga de la resistencia al conducir se levanta como un peso del corazón.

El McLaren, también conocido como el rey de la ligereza, es completamente diferente. Cualquiera que consiga entrar en las curvas con la misma confianza de agarre que el GT3 RS tendrá un fracaso que puede acabar en desastre o confiar





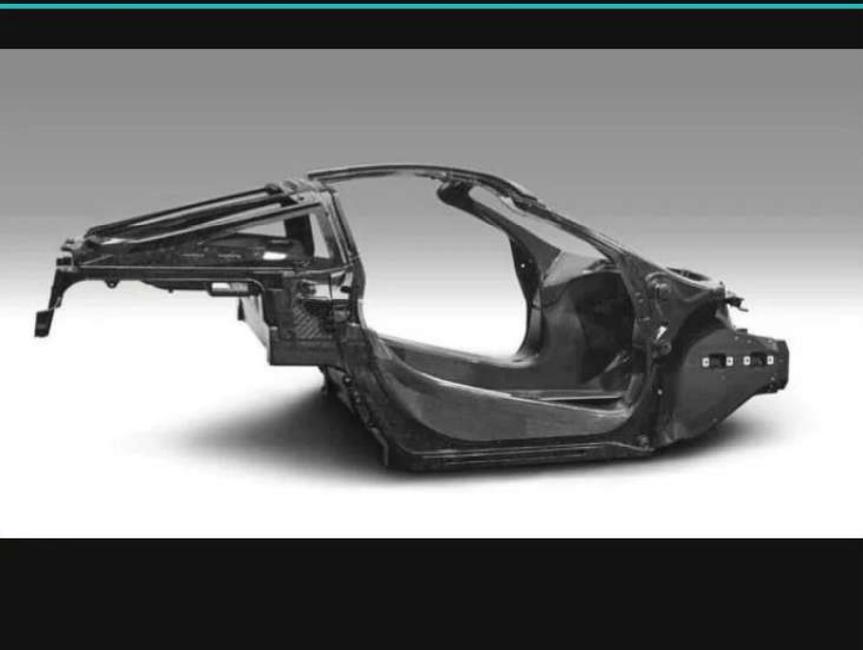
EL MOTOR E-PERFORMANCE EL PODER DE DOS CORAZONES

El híbrido de alto rendimiento está surgiendo como una combinación probada de potencia y eficiencia. El factor decisivo para su aplicación en coches deportivos es la proporcionalidad. En el concepto E-Performance del GT 63, el V8 biturbo contribuye con el 74 por ciento a la potencia del sistema de 843 CV, y el motor eléctrico con el 26. El peso adicional de 245 kg añadido por la batería de 6,1 kWh (bruto) incluyendo periféricos y EDU se divide por el power plus para dar una ventaja de potencia-peso de al menos 0,5 kg/CV. Gracias al sistema de tracción total, el beneficio es notable y medible. El GT 63 híbrido acelera hasta los 200 km/h en 9,9 segundos, 1,3 segundos más rápido que su homólogo con motor V8. Hasta 280, la diferencia aumenta hasta 4,1 s. En las fases de carga parcial, el motor de combustión (según el modo) se utiliza para recargar la batería híbrida desplazando el punto de carga.



LA AERODINÁMICA DEL 911 GT3 RS HASTA 860 KILOGRAMOS DE CARGA AERODINÁMICA

El modelo RS más rápido en la historia del 911 es también el primero en capitular antes de la marca de los 300 km/h. Esto lo dice todo sobre el enfoque de desarrollo del 992.1, que se centró principalmente en generar rendimiento en curvas a través de la aerodinámica. Los elementos de la suspensión situados en los pasos de rueda delanteros, altamente permeables al aire y cuya presión dinámica se ha reducido mediante lamas, contribuyen con 40 kilogramos a la carga aerodinámica. En el faldón delantero hay aletas móviles que desplazan el radiador y, junto con la sección del alerón trasero controlada hidráulicamente, forman un sistema activo. Apoya el rendimiento de frenado y se aleja en las rectas para reducir la resistencia del aire. Inteligente: el aire caliente del refrigerador central se desvía de la entrada del motor a través de deflectores.

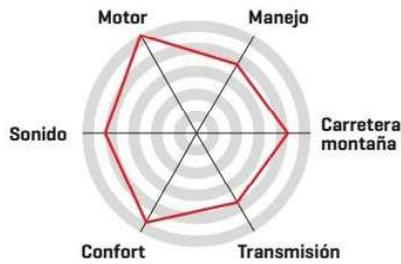


MONOCAGE II LA CAJA LIGERA

McLaren sigue fiel a hacer solo deportivos y eso se nota en sus coches. No hay concesión en Woking a que nadie se plantee hacer una berlina o un SUV para que la cuenta de resultados sea mejor. No hay financieros, solo ingenieros. Por ello han podido desarrollar un monocasco de carbono solo apto para deportivos, que es lo que se fabrica allí. El 750S utiliza el monocasco de segunda generación. Está hecho de fibra de carbono y es tan resistente a la torsión que incluso la versión Spider no necesita refuerzos adicionales. Con un peso de 102 kg, sienta las bases para la ventaja de peso de todos los modelos de McLaren en comparación con la competencia de construcción relativamente convencional.

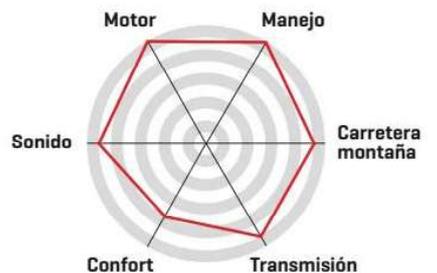
MERCEDES-AMG GT 63 S E PERFORMANCE 4 PUERTAS

V8 biturbo y tecnología híbrida, 3.982 cm³, motor de combustión interna 639 CV a 5500-6500 rpm, 900 Nm a 2500-4500 rpm, motor eléctrico 150 kW [204 CV], 320 Nm, potencia total del sistema 843 CV, 1470 Nm, tracción total, cambio automático de nueve marchas, 2305 kg, 2,7 kg/CV, delante 275/35 R 21, detrás 315/30 R 21, 0-100 km/h 2,9 s, velocidad máxima 316 km/h. Precio: 249.556 euros.



MCLAREN 750S

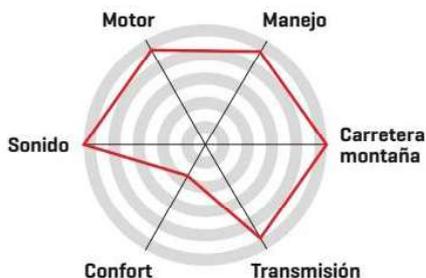
V8 biturbo, 3.994 cm³, 750 CV a 7500 rpm, 800 Nm a 5500 rpm, tracción trasera, cambio de doble embrague de siete velocidades, 1389 kg, 1,9 kg/CV, delante 245/35 R 19, detrás 305/30 R 20, 0-100 km/h 2,8 s, Velocidad máxima 332 km/h. Precio: 322.400 euros.



PORSCHE 911 GT3 RS

Boxer de 6 cilindros, 3.996 cm³, 525 CV a 8500 rpm, 465 Nm a 6300 rpm, tracción trasera, PDK de siete velocidades, 1450 kg, 2,8 kg/CV, delante 275/35 R20, detrás 335/30 R21, 0-100 km/h 3,2 s, Velocidad máxima: 296 km/h.

Precio: 286.470 euros.



EL CONDUCTOR ESTÁ RODEADO DE LA MÁS ALTA TECNOLOGÍA Y CADA UNO DE ELLOS SON LÍDERES EN ALGÚN CAMPO FUNDAMENTAL

mucho en el ESP. Efectivamente utiliza un alerón trasero activo, y sí, con sus 750 CV tiene menos potencia que el híbrido AMG, pero por un lado libera casi el doble de par que un GT3 RS. Pero por otro lado, su V8 biturbo pesa 900 kilos y tiene un eje motriz menos que el GT de cuatro puertas. En lenguaje sencillo: la mezcla es explosiva, pero en su singularidad está escondida bajo la carrocería. El módulo central de todos los McLaren es el monocasco de fibra de carbono, que, según el modelo, incluye también partes de la estructura del techo y da al concepto su toque extremo: la ergonomía del habitáculo típica de un prototipo de carreras, una posición de asiento en la que el eje delantero imaginario está prácticamente a la altura del tobillo y, sobre todo, el bajo peso, cuyo efecto vigorizante no puede ser imitado por ningún sistema del mundo. La jaula de CFRP pesa 102 kg por sí sola, y con el resto del McLaren a su alrededor pesa 1.389 kg. En el AMG cada caballo tiene que arrastrar 2,8 kg, mientras que en el 750S cada caballo tiene que arrastrar casi un kilo menos.

Ahora uno podría preguntarse si realmente era necesario aumentar la potencia en 30 CV más respecto al modelo anterior y darle un empujón con una relación de transmisión más corta. Gracias a su conexión hidráulica, la dirección no sólo es un sismógrafo de los detalles de la superficie de la carretera, sino que también proporciona un máximo nivel de control con reacciones sinápticas. Pero la música suena atrás: 800 Nm es mucho par para las ruedas traseras del 305, pero con el chasis activo y el control de tracción de 14 niveles, se transmite tan limpiamente a la carretera. Y como hemos dicho siempre en AUTOMÓVIL: los McLaren son los que tienen la mejor motricidad de todos los superdeportivos de propulsión.

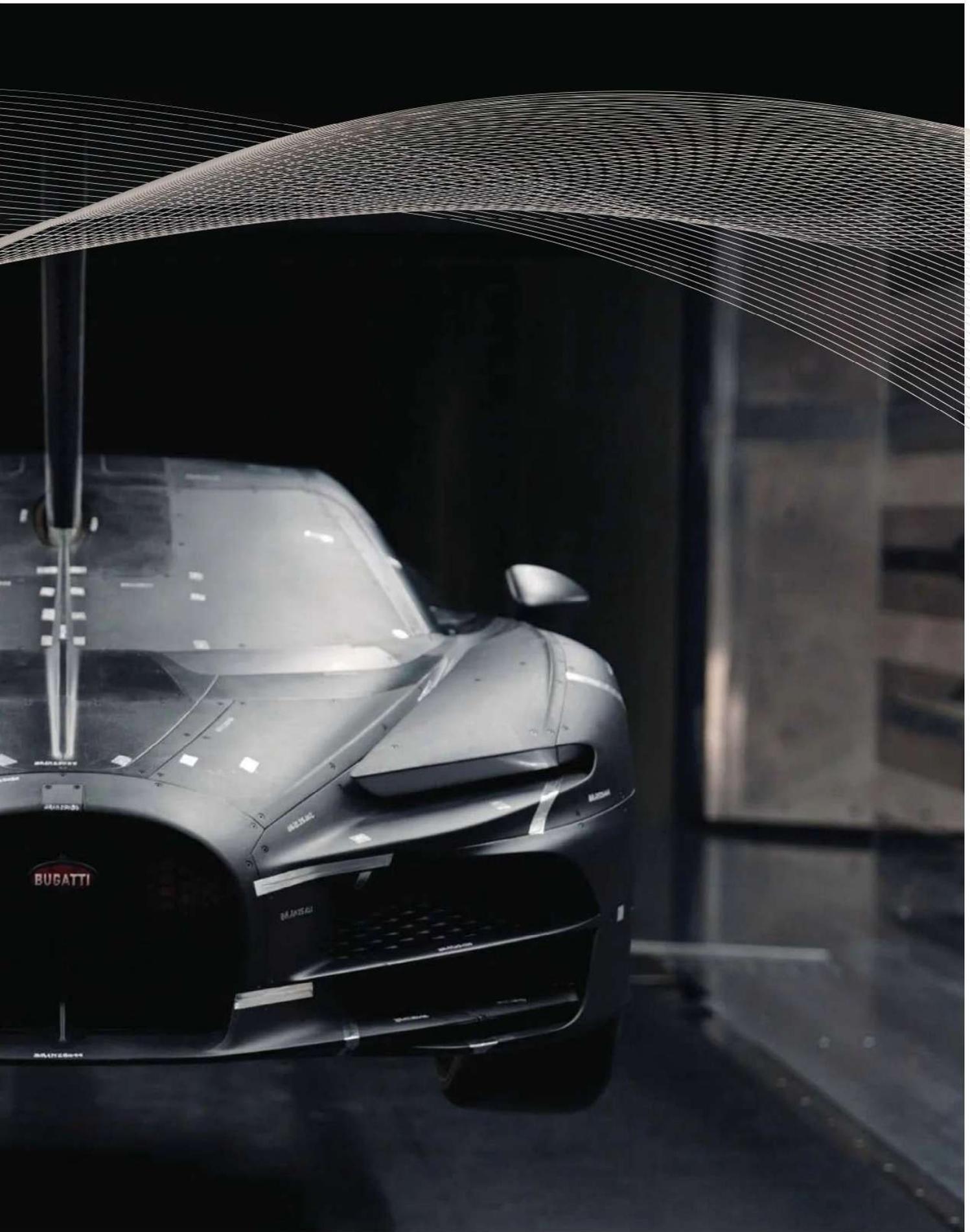
En cualquier caso, la situación es exactamente la opuesta a la del 911. Mientras que un GT3 RS tiene que basar su motricidad en la aerodinámica para pegar el coche al asfalto, en el 750 todo es más sencillo, pero el límite también es más delicado, porque incluso a medio gas en determinadas curvas podemos pasar de tener la mejor motricidad a quedarnos sin nada, porque el par es brutal. Si lo miramos objetivamente, tal vez incluso tendríamos que decir que el AMG equilibra mejor todos sus atributos, aunque el componente más importante de estos tres conceptos de deportivos es, en última instancia, que el conductor está rodeado de la más alta tecnología y cada uno de ellos son líderes en algún campo fundamental para que un deportivo sea el mejor. 🏎️

DONDE DA LA VUELTA EL VIENTO

BUGATTI YA PUSO CONTRA LAS CUERDAS A LA INGENIERÍA AERODINÁMICA CUANDO DECIDIÓ DESARROLLAR EL PRIMER VEYRON Y SU CAPACIDAD PARA ALCANZAR LOS 400 KM/H. CON SU ÚLTIMA CRIATURA HAN DADO UNA VUELTA DE TUERCA AL PROCESO DE PERFILAR UNA SILUETA PARA PENETRAR AL AIRE Y CONVERTIR AL VIENTO EN UN ALIADO IMPAGABLE.

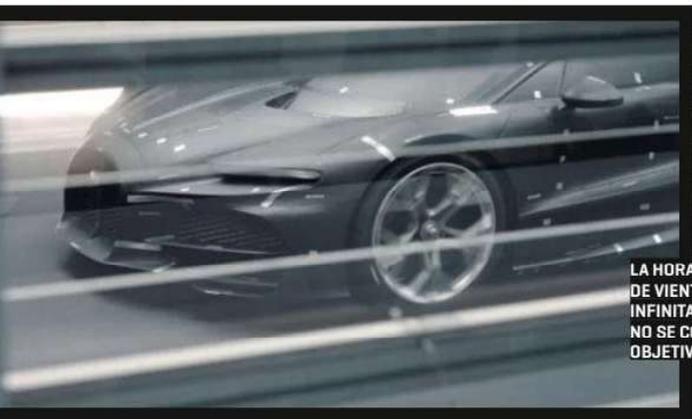
Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Bugatti.



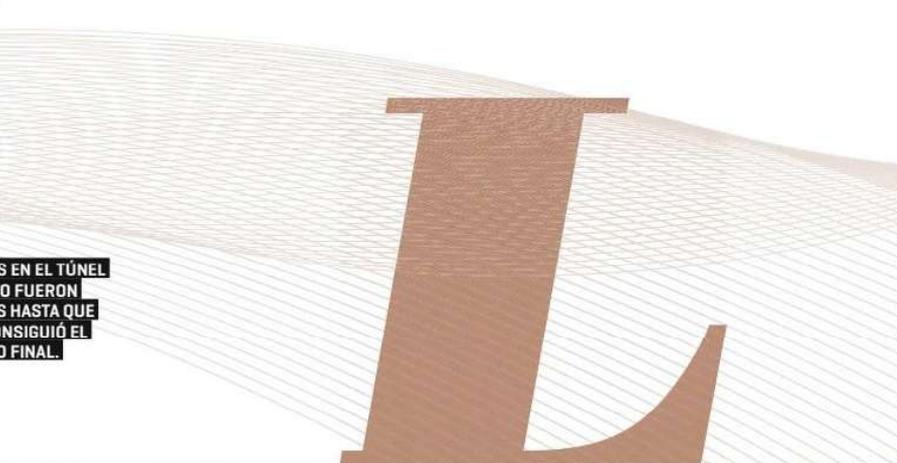


**OBJETIVO:
OPTIMIZAR EL
COEFICIENTE DE
RESISTENCIA Y
EL FLUJO DE AIRE**





LA HORAS EN EL TÚNEL DE VIENTO FUERON INFINITAS HASTA QUE NO SE CONSIGUIÓ EL OBJETIVO FINAL.



La elección del nombre de Tourbillon para denominar a la última criatura de Bugatti no es gratuita. Ese nombre hace referencia a la alta relojería como el mecanismo más complejo y preciso. Algo parecido a lo que representa un Bugatti en el mundo de la automoción. El significado etimológico de Tourbillon sería de “torbellino”, lo que nos lleva a como el aire también es un elemento complejo a dominar de cara a diseñar un coche de altas prestaciones. Aunque originalmente, esa palabra se eligió porque la rotación de los planetas alrededor del sol se debía a la presencia de un Torbellino que los sostiene. En consecuencia, la elección del término podría ser una clara referencia a la combinación de las fuerzas y a la apreciación del orden cósmico entonces imperante, también mencionado por Voltaire en la metáfora del “Gran relojero”.

Sea como fuere, el Tourbillon es un mecanismo de relojería creado en 1795 y patentado en 1801 por el relojero Abraham Louis Breguet para compensar el efecto irregular que produce la gravedad sobre la marcha del volante y la rueda de escape cuando el reloj permanece en reposo (con la misma posición) durante un cierto tiempo, sobre todo en los relojes de bolsillo. Consiste en un mecanismo que hace girar sobre su eje un armazón en forma de jaula (normalmente una vez por minuto) sobre el que se montan el volante y el escape del reloj.

Un mecanismo de precisión que no ha sido superado dos siglos después y que nos lleva a la precisión con la que los ingenieros de Alsacia han tratado a la silueta del nuevo megadeportivo de Bugatti. “El predecesor del Tourbillon, el Chiron, ya era un coche de baja resistencia aerodinámica. Pero con el Tourbi-

AERODINÁMICA BUGATTI TOURBILLON

llon, tenemos que hacerlo mejor que eso”, nos comentó a AUTOMÓVIL Paul Burnham, ingeniero jefe de vehículos de Bugatti.

El concepto de rendimiento aerodinámico, que se ha llevado más allá del récord mundial de velocidad máxima del Chiron, comenzó en un punto relativamente pequeño del proceso de desarrollo. Una vez que los equipos de diseño e ingeniería de Bugatti habían sentado las bases para el próximo hiperdeportivo de la marca, meses de simulaciones de dinámica de fluidos computacional (CFD) les dieron una primera idea del rendimiento que vendría después. Para el siguiente paso, quince meses antes de la presentación del Tourbillon al mundo, un colectivo de algunos de los mejores ingenieros y aerodinámicos de Bugatti se reunió en un moderno túnel de viento en Italia, con el foco puesto en un modelo a media escala bellamente construido del Tourbillon. “Esta prueba representaba la primera validación del modelo a escala. Es la primera prueba en la que evaluamos diferentes volúmenes de diseño y diferentes cambios en el coche. Al intercambiar piezas, orientamos el coche hacia la búsqueda del rendimiento a alta velocidad, para luego pasar a la eficiencia de conducción y la capacidad dinámica”. Nos comentaba David Sostaric, el Jefe de Aerodinámica de Bugatti Rimac.

El modelo que se encuentra en el centro del minucioso programa de pruebas es en sí mismo una obra de arte. El modelo, que refleja a la perfección la forma de lo que evolucionaría hasta convertirse en el Tourbillon, se fabricó



SURBAISSÉE

Con su concepto Surbaissée, Jean Bugatti logró sumergir el motor de este Type 57SC para reducir la altura total. La reducida superficie frontal resultante hizo que el Atlantic alcanzara velocidades increíbles para su época.



BUGATTI DESIGN TEAM

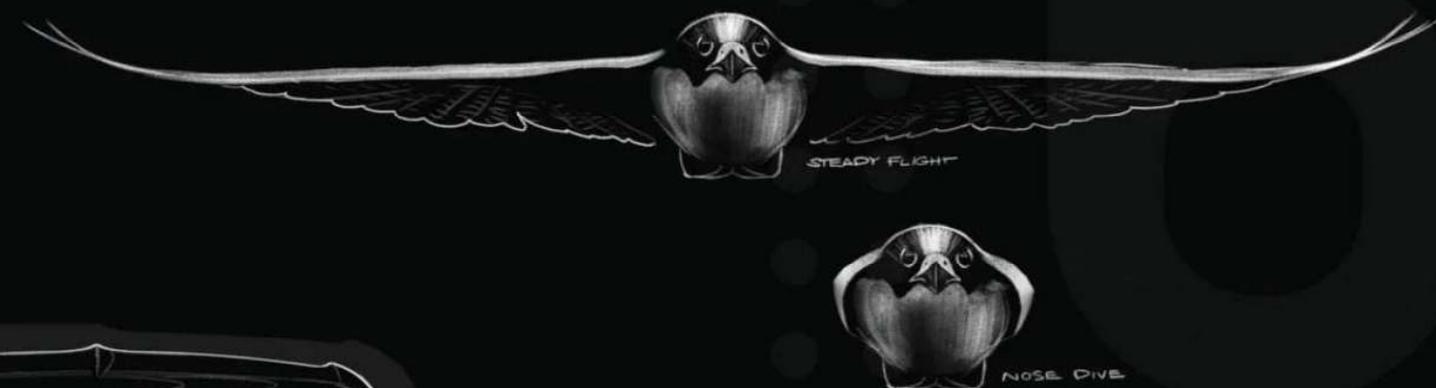


MESES DE SIMULACIONES DE DINÁMICA DE FLUIDOS COMPUTACIONAL (CFD) LES DIERON UNA PRIMERA IDEA DEL RENDIMIENTO QUE VENDRÍA DESPUÉS.

EXTERIOR
SURBAISSÉE / FRONTAL AREA



"IF COMPARABLE IT IS
NO LONGER BUGATTI"



EL HALCÓN

Al sumergirse, el halcón pliega completamente sus alas contra su cuerpo para reducir su superficie frontal. De esta manera, puede superar los 300 km/h, lo que lo convierte en el animal más rápido del planeta.

Reducir la superficie frontal como el halcón es esencial para la arquitectura general del vehículo Tourbillon. "Sí, podemos hablar de resistencia, pero no hay ningún factor aerodinámico que tenga mayor influencia en la aceleración a altas velocidades que la superficie frontal".

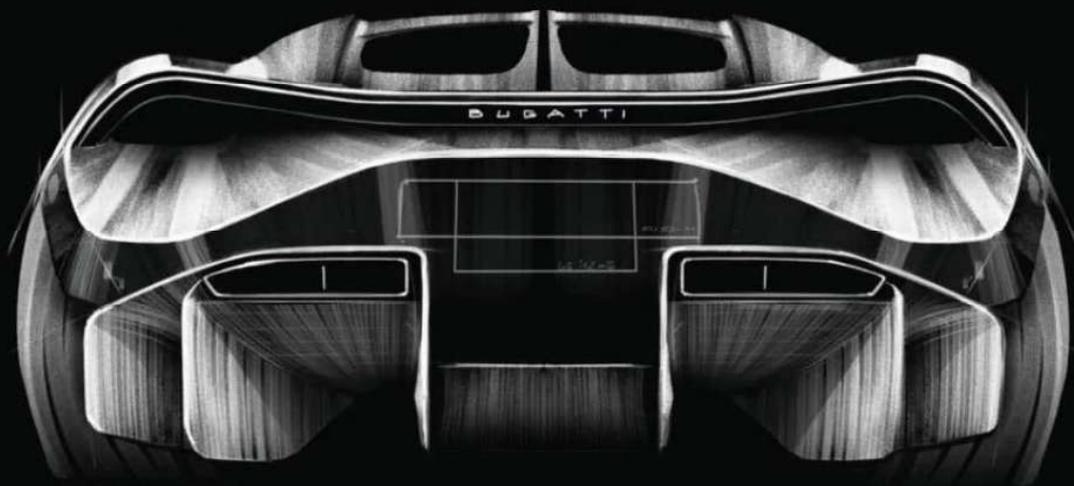


**PRIMERO
RENDIMIENTO A
ALTA VELOCIDAD Y
LUEGO EFICIENCIA
DE CONDUCCIÓN**

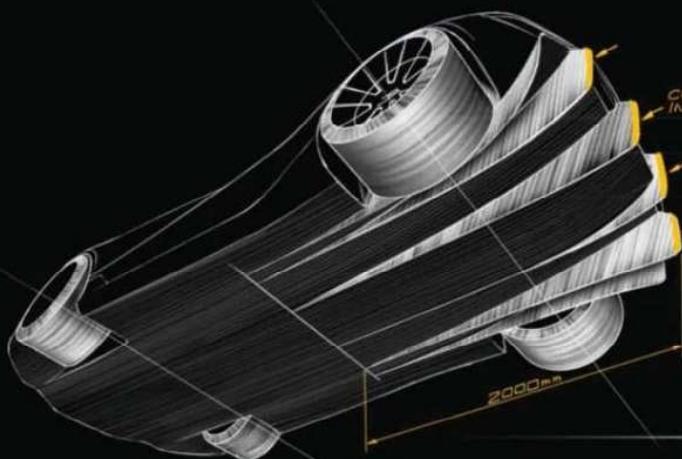
DAVID SOSTARIC [Jefe de Aerodinámica de Bugatti Rimac]

AERODINÁMICA BUGATTI TOURBILLON

LA MESA DE DIBUJO SIEMPRE ES LA BASE DESDE DONDE SE EMPIEZA TODO. LOS BAJOS CARENADOS Y CON DIFUSOR SON UN ELEMENTO IMPRESCINDIBLE PARA LOGRAR ESA PENETRACIÓN Y AGARRE.



BUGATTI DESIGN TEAM



CRASH STRUCTURE INTEGRATED

2000mm

**EL TOURBILLON
ES UN PROGRAMA
COMPLETAMENTE
NUEVO. EMPEZAMOS
REALMENTE
DESDE CERO**

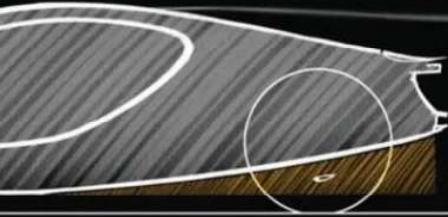
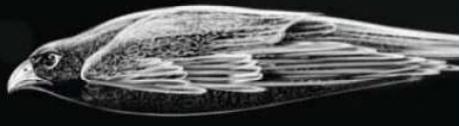
PAUL BURNHAM (INGENIERO JEFE DE VEHÍCULOS DE BUGATTI)



EXTERIOR INTEGRATED DIFFUSOR



Para reducir la resistencia, el Tourbillon logra establecer su equilibrio aerodinámico a la velocidad máxima sin utilizar su alerón trasero. La clave para ello está en la relación de expansión del difusor. A través de la configuración en V estrecha del motor, los canales del difusor pueden barrer hacia la izquierda y la derecha del motor. Sin obstrucciones de ningún tipo de viga de choque de metal, los canales del difusor pueden terminar a la altura de la rodilla. Esto se logró mediante la integración de la estructura de choque en las aletas verticales del difusor.



DIFFUSOR
VOLUME

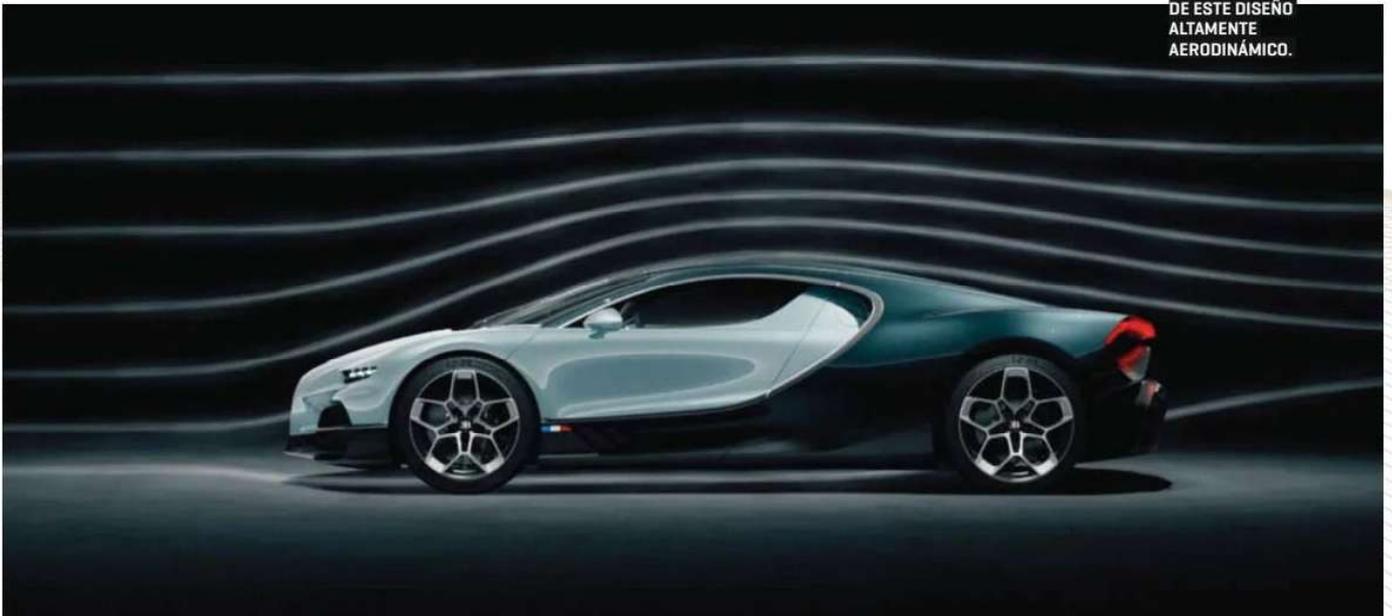
meticulosamente a partir de 250 componentes individuales impresos en 3D y equipados con más de 100 tomas de presión alrededor de los paneles de la carrocería del modelo.

Estas medidas tan amplias, colocadas con precisión en su forma exterior, cumplieron una función fundamental en el desarrollo aerodinámico del Tourbillon. Los ingenieros aerodinámicos del Tourbillon analizaron cuidadosamente los instrumentos para correlacionar cada punto relacionado con las mediciones de flujo de masa, los puntos de presión estática y las velocidades del aire, con el fin de validar el perfil de rendimiento esperado para el automóvil, desarrollado escrupulosamente en el mundo virtual con herramientas de simulación de vanguardia.

Al bajar la intrincada zona frontal del automóvil, integrar un difusor trasero muy avanzado, reducir el tamaño de la cabina de cristal del perfil exterior y su impacto aerodinámico: en todo el Tourbillon, los aerodinámicos e ingenieros de Bugatti fusionaron el conocimiento basado en datos con su experiencia líder en la industria para mejorar el diseño del vehículo, creando una poderosa evolución del Chiron.

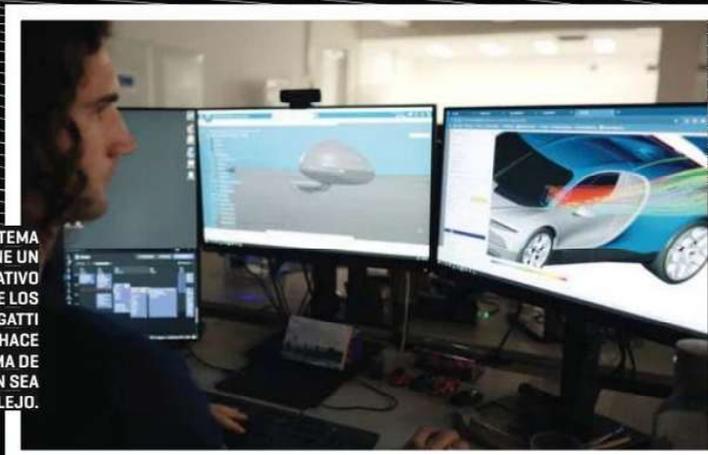
Por lo tanto, el objetivo final del magistral trabajo de los equipos fue claro durante

LA FORMA EN GOTA
DE AGUA ES LA
VIRTUD PRINCIPAL
DE ESTE DISEÑO
ALTAMENTE
AERODINÁMICO.



AERODINÁMICA BUGATTI TOURBILLON

EL NUEVO SISTEMA HÍBRIDO SUPONE UN CAMBIO SIGNIFICATIVO RESPECTO DE LOS MODELOS BUGATTI DEL PASADO Y HACE QUE EL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN SEA MUCHO MÁS COMPLEJO.





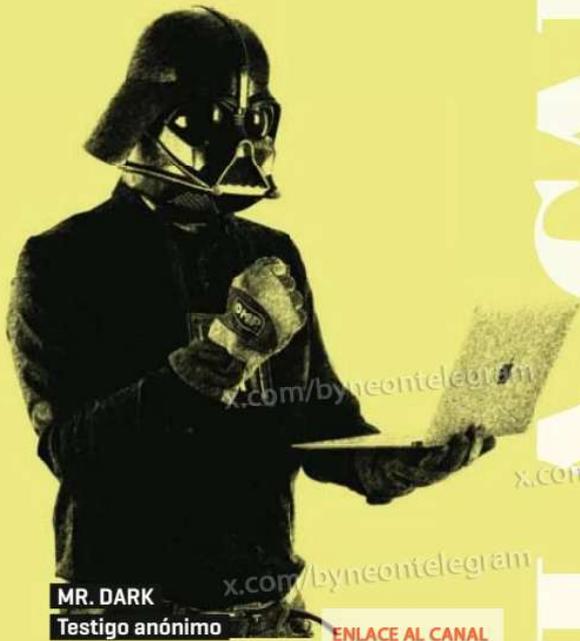
LOGRA ESTABLECER SU EQUILIBRIO AERODINÁMICO A LA VELOCIDAD MÁXIMA SIN UTILIZAR SU ALERÓN TRASERO



todo el desarrollo del Tourbillon: optimizar el coeficiente de resistencia y el flujo de aire en todo el automóvil. Las decenas de horas, días y meses invertidos en lograr esta misión se unen para hacer realidad la capacidad dinámica establecida como referencia para el rendimiento. A medida que el intrincado proceso de correlación de los modelos de simulación con los resultados de pruebas reales y el desarrollo de piezas ganó ritmo, el tamaño del Tourbillon en sí creció durante el año siguiente desde el modelo hasta el prototipo de tamaño real, una evolución que vio crecer proporcionalmente la escala de las instalaciones del túnel de viento.

“El Tourbillon es un programa completamente nuevo; empezamos realmente desde cero. Combinamos más de un siglo de experiencia en potencia de motores de combustión con un rendimiento eléctrico de última generación. El nuevo sistema híbrido supone un cambio significativo respecto de los modelos Bugatti del pasado y hace que el sistema de refrigeración sea mucho más complejo. Pero es por eso que hemos llevado el detalle al siguiente nivel; observando intensamente los flujos de aire a través de los canales del radiador en la parte delantera, hasta las entradas detrás de la puerta dentro de la icónica Bugatti Cline, para garantizar que nuestras simulaciones digitales se alineen con el modelo físico y brinden suficiente enfriamiento para gestionar el rendimiento del automóvil.” Declaraba Paul Burham y nos contagiaba con un entusiasmo para pasar a continuación de la sala a la pista. 🚗

LAS CUBRABAS



MR. DARK
Testigo anónimo

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram
O escanea el código QR:



NOMBRES PROPIOS

E

n los tebeos de la época en la que había tebeos, muchos personajes tenían nombres relacionados con su profesión; por ejemplo, un pescadero se podía llamar Besúñez. Por eso me hizo gracia que, en "El coche fantástico", la actriz que interpretaba a Bonnie, la ingeniera, se llamara McPherson.

Earle Steele MacPherson fue un ingeniero nacido en 1891 que, mientras estaba en General Motors, ideó una suspensión independiente muy simple y efectiva: por arriba, el amortiguador como elemento de guía (como media horquilla de una moto); por debajo, un triángulo formado por un brazo transversal y la palanca de la estabilizadora. El proyecto se canceló y GM no vio las posibilidades del invento. Tras la guerra, se fue a Ford y afinó su diseño, aplicado por primera vez al Vedette de 1948. Por cierto, a veces se escribe "Mc" y otras "Mac" antes de Pherson, depende de cómo lo quiera la persona así llamada. En este caso, él utilizaba "Mac".

En época de tebeos, a quien estaba desvariando se le decía "te patina el bendix". Fue el nombre adoptado para el motor de arranque, como minipímer para la batidora o cello para la cinta adhesiva. Viene de Vincent Hugo Bendix, inventor e industrial de Estados Unidos nacido en 1881. En 1910 patentó una idea genial que se sigue usando hoy: un dispositivo para que un motor eléctrico arranque uno de combustión y que, además, a cierto régimen se desconecte automáticamente mediante un muelle que lo retrae. Si el bendix patina, el motor no arranca y suena un ruido muy desagradable. A algunos políticos les patina el bendix y también generan un ruido horrible, pero eso ahora puede ser provechoso en una campaña electoral.

Ya que hablamos de ruido, hay que mencionar a Miller Reese Hutchison, un ingeniero eléctrico estadounidense. Preocupado por los atropellos a peatones, coligió que un ruido llamaría tanto más la atención cuanto más desagradable. Mientras trabajaba en la compañía Lovell-McConnell Manufacturing, creó un dispositivo electromecánico con ese fin. Se comercializó con el nombre Klaxon, tomado de la palabra griega klaxo, "chirrido".

Ahí el nombre comercial del invento no llevaba el del inventor. También ha ocurrido que el invento sí tenga un nombre de persona, pero no el del inventor; por ejemplo, el eje De Dion. A finales del siglo XIX. De Dion-Bouton era el mayor productor de automóviles del mundo y también ganó la primera carrera. Jules-Albert de Dion, marqués él, puso el parné y Georges Bouton era el técnico, pero también estaba Charles Trépardoux, cuñado de Bouton. Entonces, las ruedas motrices estaban unidas por un eje con el diferencial y los palieres incorporados, mucha masa no suspendida. Para solucionarlo Trépardoux separó esos elementos. Por un lado, un eje sin la transmisión unía a las ruedas. Por otro, fijó el diferencial al chasis y, por tanto, ya era masa suspendida.

En el caso del eje De Dion al menos se sabe quien fue el autor. No en el de la barra Panhard; como decía un amigo, la "barra de pan duro" (pan hard). Fue un desarrollo de la marca Panhard & Levasor pero no de René Panhard ni Émile Levasor.

Han perdurado más los nombres de quienes se dedicaban al motor. Aparte de Otto y Diesel, están James Atkinson y Charles Jeantaud, creadores del ciclo de alta relación de expansión; Samuel Dalziel Heron dio nombre a la culata plana con la cámara en el pistón; Charles Yale Knight al motor con las válvulas deslizantes y Felix Wankel, a ya saben qué.

En coches eléctricos, sin contar las unidades (Amperio, Voltio, Culombio y todo eso) hay pocos nombres propios. Está Tesla, pero no encaja mucho con el producto y nada con el productor. Don Nikola, un humanista, seguramente se espantaría al ver con quién se junta el que se ha adueñado de su nombre. 



El automóvil debe ser la máquina que más esfuerzos ha sumado para su creación y desarrollo. Solo unos pocos componentes llevan el nombre de su autor

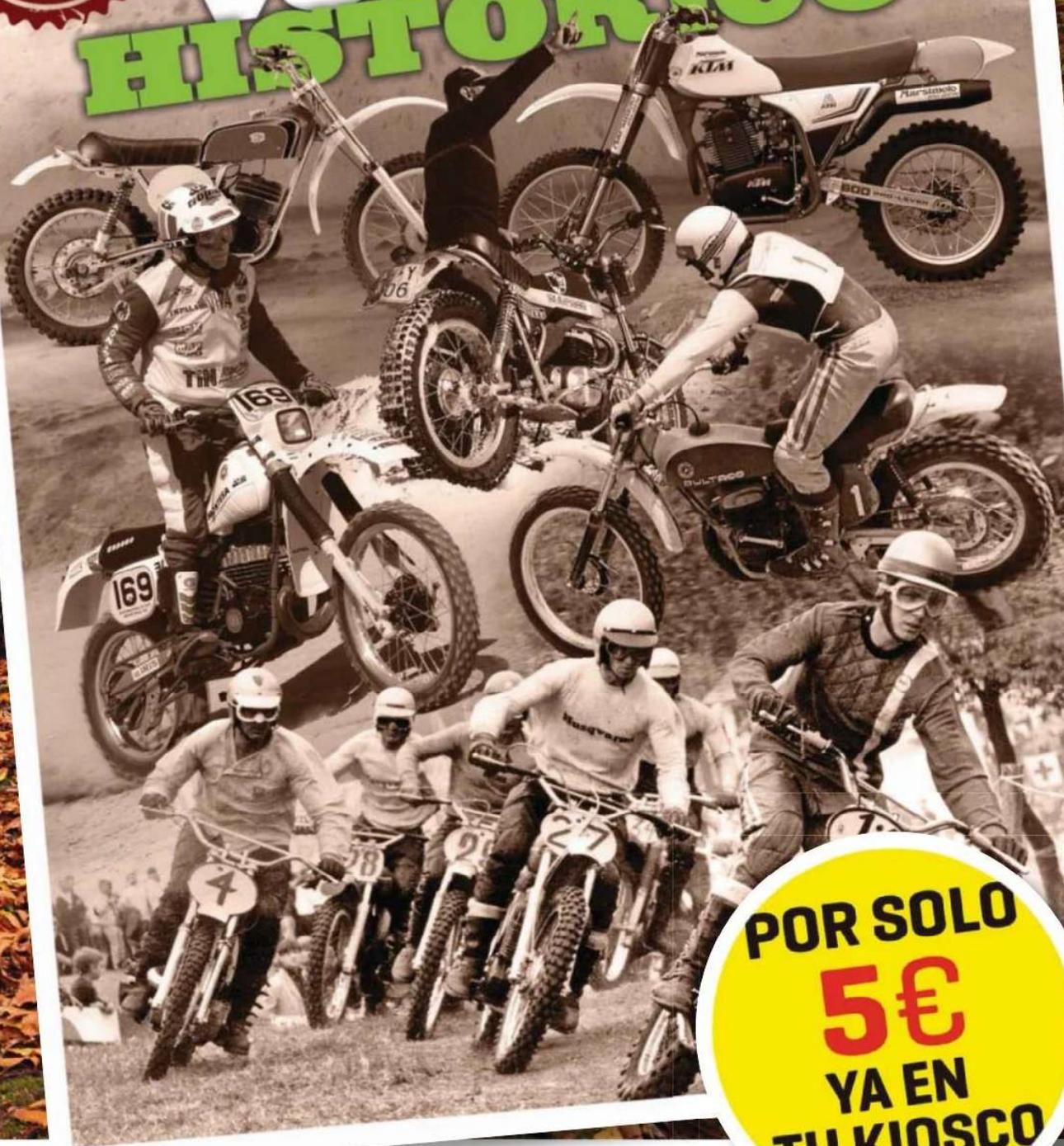


[PRUEBAS CLÁSICAS HISTORIAS]

ESPECIAL
CLÁSICAS

MOTO verde HISTÓRICO

Nº 2 EDICIÓN 2024
00007
8 424520 001041
5€



POR SOLO
5€
YA EN
TU KIOSCO

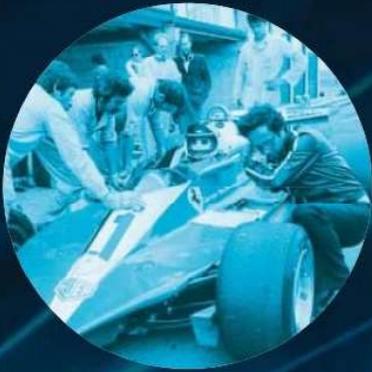
Un número Histórico dedicado
a las Motos de campo Clásicas

www.sportlifeiberica.es

autopista

La revista que ha marcado la pauta en la información de la automoción en España desde hace más de medio siglo. La referencia en las pruebas de coches porque fuimos los primeros en creer que unir los test a fondo, con los datos empíricos propios, era fundamental para poder valorar cada una de las novedades que lanzaba una marca de coches.





HISTORIA Y COMPETICIÓN

Hemos analizado los diferentes campeonatos de la competición y hemos respetado a sus leyendas y estrellas.



TEST

Nadie como Autopista ha sabido analizar los coches. Marcamos el camino y ahora todos siguen nuestros conceptos para probar un automóvil.



A LA VANGUARDIA

Siempre estamos al quite de las tendencias y las nuevas tecnologías. Os enseñamos a entenderlas.



GUÍA TEMPORADA

2025

SIN CUARTEL

EN EL ÚLTIMO AÑO DE LA ERA HÍBRIDA ACTUAL, LA LUCHA POR EL TÍTULO PROMETE SER LA MÁS ENCARNIZADA EN MUCHO TIEMPO. COMO CABEZAS DE CARTEL, HAMILTON EN FERRARI Y NEWEY EN ASTON MARTIN, ADEMÁS DE LOS VIGENTES CAMPEONES, MCLAREN Y VERSTAPPEN.

Texto: Valentí Fradera. Fotos: SLIB.







GUÍA TEMPORADA 2025



HAMILTON Y FERRARI
PROTAGONIZAN IMAGEN MÁS
IMPACTANTE DEL INICIO DE LA
TEMPORADA 2025.

WILLIAMS ES EL NUEVO
LIENZO DE CARLOS SAINZ
PARA PLASMAR TODAS SUS
CUALIDADES AL VOLANTE.



La temporada 2025 presenta numerosos alicientes. Lewis Hamilton vestido de rojo; Adrian Newey dispuesto a replicar en Aston Martin lo que ya hizo con Red Bull; un jovencísimo

Kimi Antonelli (se sacó el carné de conducir el pasado mes de enero) como nueva estrella en ciernes del deporte. Y, sobre todo, un equipo, McLaren, y un piloto, Max Verstappen, resueltos a revalidar sus títulos respectivos y, a ser posible, hacer el pleno. En el último año de la era híbrida actual, la lucha promete ser más enconada que nunca.

La estabilidad en el reglamento técnico permite aventurar que el nivel competitivo de los equipos no variará mucho respecto del año pasado. Y entonces, hasta cuatro equipos ganaron cuatro carreras como mínimo, un hecho inaudito en los 75 años de historia del Campeonato del Mundo. McLaren se impuso a Ferrari en la pugna por la corona de constructores, que no se resolvió hasta la última carrera, mientras que Max Verstappen se llevó su cuarto título de pilotos seguido, pero Red Bull solo fue tercero en la tabla de equipos.

A decir verdad, el campeonato tiene un favorito claro en McLaren, pero hay que recordar que, en 2024, Verstappen ganó siete de las diez primeras carreras y Red Bull acabó el curso pidiendo la hora. El hecho de que el equipo del piloto campeón no pasara de la tercera posición entre los constructores solo se había dado dos veces en toda la historia, en 1982 y 1983.

Por si la tensión competitiva no fuera suficiente, los múltiples puntos de interés no darán ni un respiro a los aficionados. Ya hace más de un año que se anunció el fichaje de Hamilton por Ferrari, y su desempeño con el monopla de Maranello promete eclipsar todo lo demás. Mejor dicho, lo prometía hasta el pasado mes de septiembre, cuando se confirmó oficialmente que Adrian Newey



había fichado por Aston Martin. El ingeniero británico formaba parte del mobiliario de Milton Keynes, del mismo modo que la estrella de tres puntas parecía grabada a fuego en la piel de Hamilton. Pero uno y otro cambian de aires, con la pretensión de hacer historia.

Estos dos han sido los fichajes más sonados, pero el paddock de la F1 ha experimentado una renovación integral este año, después de que el 2024 empezara con los mismos protagonistas que habían terminado el curso del 2023. El movimiento anticipado de Hamilton, y el pobre rendimiento de Sergio Pérez en Red Bull, provocaron un juego de las sillas que terminó con caras nuevas en diez de los veinte coches de la parrilla. Para empezar, Carlos Sainz, apartado de Ferrari por la llegada del heptacampeón, acabó recalando en Williams. A pesar de tener asientos libres, Red Bull y Mercedes renunciaron a jugar la carta del madrileño. El equipo Sauber parecía un destino idóneo, habida cuenta de su reconversión en Audi a partir de 2026, pero Sainz prefirió apostar por la reconstrucción de Williams, un equipo al alza bajo la batuta de James Vowles.

Así pues, Mercedes y Red Bull optaron por dar la alternativa a dos jóvenes. Quien más arriesgó fue Mercedes, que alinea junto a George Russell a un debutante absoluto, el bisoño y risueño Kimi Antonelli. Incluso Verstappen tuvo que pasar un año y medio en el equipo B de Red Bull antes de merecer el ascenso, pero las circunstancias han provocado esta jugada audaz de Toto Wolff. La situación solo es comparable al debut del propio Hamilton con McLaren, en 2007 junto a Fernando Alonso. Eso sí, el británico llegó mucho más formado, como vigente campeón de GP2 y justo antes de que empezaran a limitarse los test.

Por su parte, Red Bull renunció a repescar a Daniel Ricciardo, a quien tenía colocado en el equipo B en 2024. Mediada la temporada, lo sustituyó por Liam Lawson y el neozelandés ha sido el elegido para sustituir a Checo.

CALENDARIO

FECHAS SEÑALADAS

Por segundo año consecutivo, la temporada de F1 consta de 24 grandes premios. En 2025 la F1 celebra el 75º aniversario del Campeonato del Mundo (aunque, en realidad, el Mundial de este año es el 76º que se disputa), de modo que es un buen momento para recordar que el primero, en 1950, solo tuvo siete pruebas puntuables: seis grandes premios "clásicos" en Europa y las 500 Millas de Indianápolis, que se regían por un reglamento totalmente diferente, pero que daban cierta pátina global al campeonato. El Mundial superó las diez carreras por primera vez en 1958; llegó a quince en 1973, y a veinte en 2012, aunque el adiós de Valencia lo dejó temporalmente en 19. Hoy en día, el reglamento establece un tope anual de 24 carreras, de manera que el Mundial está al máximo de capacidad [el mínimo, por cierto, son ocho GP, así que aquel primer Mundial de 1950 no habría tenido quórum].

Después del sonado estreno de Las Vegas en 2023, las carreras previstas son las mismas que el año pasado. Continúa, eso sí, el proceso de racionalización de fechas, en aras del objetivo Net Zero Carbon en 2030, es decir, haber eliminado para esa fecha la huella de carbono neta de la F1 y todo el "circo" que lleva consigo. Optimizar los desplazamientos y la logística es un ámbito fundamental. Así, el inicio del curso agrupa tres carreras en Extremo Oriente (Australia, China, Japón), seguidas por Baréin y Arabia Saudí, en el golfo Pérsico. En 2024, el campeonato empezó con estas dos últimas, pero ahora pasan a abril para evitar el mes del Ramadán 2025. La incongruencia manifiesta es que los test de pretemporada se celebraron igualmente en Baréin, pero ahora con regreso a Europa y posterior desplazamiento a Melbourne, cuando el año pasado los equipos se quedaron en Sajir para iniciar el campeonato la semana siguiente de haber terminado los test.

El resto del calendario presenta solo variaciones de detalle. El GP de España intercambia fechas con Canadá, y Bélgica vuelve a ser la última carrera antes de la pausa veraniega, en lugar de Hungría. El siguiente escollo que tendrán que solucionar los gerifaltes de la F1 es qué hacer con la carrera

de Montreal. Celebrada a mediados de junio, implica un tradicional salto al otro lado del charco en plena temporada europea, entre las citas de Barcelona y Austria. Otro plan incongruente, pero el clima extremo del país norteamericano en otras épocas del año dificulta el cambio de estación.

A la vuelta de las vacaciones de verano, el calendario permanece idéntico. Se ha resuelto, eso sí, el maratónico fin de curso de 2024, cuando se celebraron dos tripletes de carreras seguidos. La temporada vuelve a finalizar con el triplete de Las Vegas, Qatar y Abu Dabi, pero al menos las carreras anteriores habrán caído con mayor desahogo, no todas seguidas también.

Las carreras Sprint son seis, como en las dos temporadas anteriores. Es el número máximo que estipula el reglamento. No hay sorpresas, ya que la única novedad es el cambio de Austria por Spa [que ya fue Sprint en 2023]. Por lo demás, repiten China, Miami, Texas, São Paulo y Qatar. En el quinto año de aplicación del formato, la carrera en Interlagos es la única que siempre ha sido Sprint. Le sigue Austria, con tres, cifra que igualarán Losail y Austin este año.

En años venideros, el calendario se apresta a vivir una pequeña revolución. En 2026 tiene que llegar el GP de Madrid, seguramente a expensas de Imola, que finaliza su contrato después de la carrera del próximo mes de mayo. En adelante, para encajar nuevos circuitos sin aumentar el tope de 24 carreras, ya es oficial que se recurrirá a las rotaciones. El primer escenario que ha entrado en el sistema es Spa, que en enero renovó su acuerdo con la F1 hasta el 2031, pero con solo cuatro GP en los próximos seis años, ya que "descansará" en 2028 y 2030.

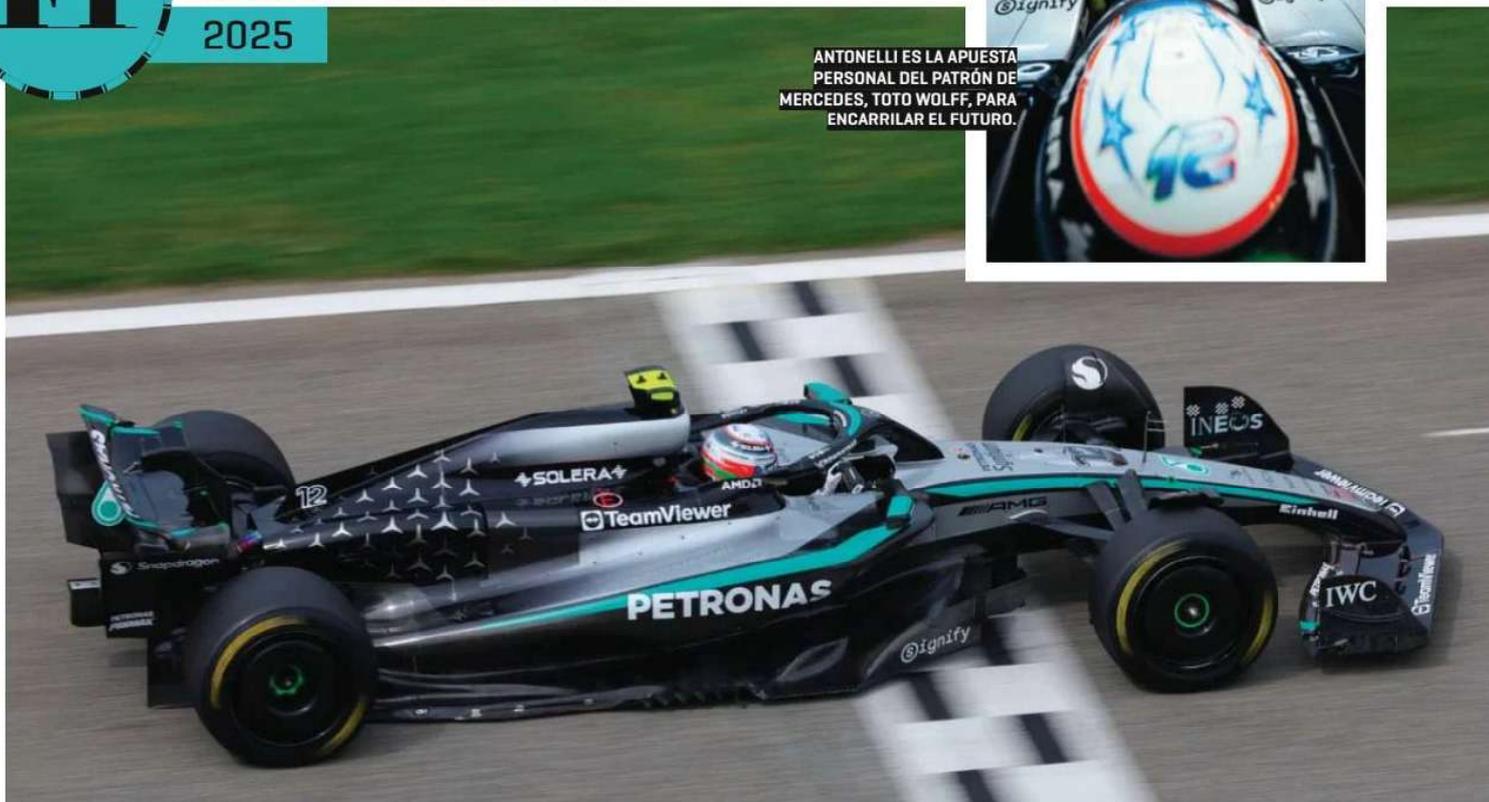
No se ha anunciado qué carrera cubrirá esas vacantes, pero una candidata podría ser la del Circuit de Barcelona-Catalunya, si su renovación más allá de 2026 contempla también las rotaciones. La que seguro que no entrará en el juego es Zandvoort. Sus promotores prorrogaron el acuerdo inicial de cinco años (2021-2025) por un solo año más, y confirmaron que después de 2026 dejan la F1. La marea naranja tendrá que reubicarse.





GUÍA TEMPORADA 2025

ANTONELLI ES LA APUESTA PERSONAL DEL PATRÓN DE MERCEDES, TOTO WOLFF, PARA ENCARRILAR EL FUTURO.



REGLAMENTO DEPORTIVO

PUNTO FLACO

La principal novedad del reglamento deportivo es la eliminación del punto atribuido al piloto que marcara la vuelta más rápida de la carrera, un punto que también sumaba el constructor del piloto en cuestión. Dicha norma se introdujo en 2019, y estipulaba la condición de finalizar la carrera entre los diez primeros para ganarse el derecho al bonus. En la práctica, el sistema no acabó de cuajar, y muchas veces el punto iba a parar a un piloto que había amasado suficiente colchón para hacer una parada tardía en boxes y montar un juego de neumáticos blandos. Peor aún, en ocasiones era un piloto fuera de los diez primeros (por tanto, sin derecho a sumar el punto) el que hacía esta parada extra, con lo cual dejaba sin el punto a uno de los pilotos del top 10.

Sucedió, por ejemplo, el año pasado en Singapur: Lando Norris y McLaren tenían la vuelta rápida, pero Daniel Ricciardo, que llevaba el farolillo rojo en el que sería su último gran premio, paró a montar un juego de blandos a falta de tres vueltas y giró casi medio segundo más rápido que Norris. Claro está, Ricciardo era piloto de Visa Cash App RB, el equipo B de Red Bull, beneficiado por la jugada frívola del australiano. Ric-

ciardo se convertía así en el primer piloto que marcaba la mejor vuelta en su último GP desde su compatriota Mark Webber (también con Red Bull) en Brasil 2013. Casualidad o no, un mes más tarde, el Consejo Mundial de la FIA acordó el adiós del punto extra. Curiosamente, conceder un punto al autor de la vuelta rápida ya se había hecho durante la primera década del Mundial, cuando solo puntuaban los cinco primeros clasificados.

Otro cambio significativo concierne a uso de pilotos jóvenes en los entrenamientos libres. Hasta ahora, cada equipo tenía que hacer correr a un piloto reserva en una sesión libre del viernes en cada uno de sus coches; es decir, dos en total. Ahora son dos veces por coche, cuatro en total. Son elegibles los pilotos que tengan la Superlicencia (o la Superlicencia de entrenamientos libres, que básicamente se concede a los pilotos de F2) y no hayan disputado más de dos GP en su carrera. Es un paso importante para los pilotos de los programas junior de los equipos, en un contexto general de limitación draconiana de test de F1.

En lo que respecta a test, también se ha introducido un cambio relevante en los "test

de coches anteriores" (TPC, por sus siglas en inglés), del cual han sacado buen provecho varios equipos; el primero, Ferrari, para hacer rodar a su flamante fichaje, Lewis Hamilton, antes de la pretemporada oficial. El TPC son los coches de los tres años anteriores a la última temporada celebrada; es decir, en 2025 se pueden usar los coches de 2023, 2022 y 2021. Hasta ahora, el TPC no estaba regulado. Ahora se ha introducido un máximo de 20 días de TPC (con un solo coche por día). Lo importante es que, además, se especifica que un máximo de mil kilómetros, repartidos en un máximo de cuatro de los 20 días, se puede reservar a los pilotos titulares.

Hasta ahora, el TPC era una escuela de pilotaje para aspirantes, como Lance Stroll en su día o Kimi Antonelli el año pasado. Pero, como si de un debutante se tratara, Hamilton dio inicio a su vida de rojo en Fiorano, el miércoles 22 de enero (con 40 años recién cumplidos), al volante de un SF-23 de 2023, bajo la lluvia. Para que no se diga que hay favoritismos, por la tarde rodó también Charles Leclerc. Y luego prosiguió su rodaje en el Circuit de Barcelona-Catalunya, a puerta cerrada, con el mismo coche (y salida de pis-



DIVERGENTES: VERSTAPPEN ES EL NÚMERO UNO INDISCUTIDO; DOOHAN DEBUTA CON EL ALIENTO DE COLAPINTO EN EL COGOTE.



Mientras, Yuki Tsunoda, ya en su quinto año con la escudería de Faenza, debe preguntarse qué más tiene que hacer para merecer una oportunidad en el equipo A. A estas alturas, y con Honda a punto de separarse definitivamente de Red Bull, ya es poco probable que se la concedan.

Entretanto, el pasado 3 de marzo Newey empezó a trabajar oficialmente en la sede de Aston Martin en Silverstone. Por supuesto, su centro de atención (y de motivación) es el coche del 2026, que estrenará un nuevo concepto basado en la aerodinámica móvil y un propulsor híbrido, más sencillo que el actual pero con mucha más potencia eléctrica. La visión del patrón Lawrence Stroll supo seducir al mago de la aerodinámica. En Silverstone, Newey dispone de una fábrica nueva (con todos los "juguetes" tecnológicos), un proyecto ambicioso y un equipo técnico joven, que podrá moldear a su gusto. Stroll incluso le ha dado acciones del equipo, una jugada inteligente que compromete a Newey con el destino de la compañía y que, en su día, no fueron capaces de ofrecerle ni Williams ni McLaren, los equipos por los que pasó antes de recalar en Red Bull.

Por lo demás, la F1 sigue en la cresta de la ola, con unos niveles de popularidad nunca vistos, tanto dentro como fuera de los circuitos. En 2024, el GP de Inglaterra, en Silverstone, batió el récord absoluto de espectadores en un fin de semana, con 480.000, y prácticamente todas las carreras colgaron

el cartel de "completo". Liberty, bajo la dirección del antiguo jefe de equipo de Ferrari Stefano Domenicali, sigue removiendo cielo y tierra para impulsar el gancho del deporte-espectáculo por antonomasia.

Ambición e innovación no faltan, como se vio en enero, con la presentación conjunta de todos los equipos en una función especial en el O2 Arena de Londres. No era más que una puesta de largo estática de los nuevos colores de cada equipo, pero se saldó con un éxito espectacular... y también con la necesaria dosis de morbo, con abucheos indisimulados a la FIA y a Christian Horner, el patrón de Red Bull. El esperado estreno de la película "F1", protagonizada por Brad Pitt, todavía hará subir más el suflé.

El caso es que el tirón de la F1 actual no ha alcanzado su techo todavía. En 2026 no solo llegan nuevos fabricantes (Audi como nuevo titular del equipo Sauber y Ford, asociado a Red Bull), sino que debuta por fin un undécimo equipo. Nada menos que Cadillac, es decir, el gigante norteamericano General Motors (como cliente de Ferrari en su debut). Es el equipo que inicialmente abanderaba Michael Andretti, que ha dado un paso al costado para posibilitar el visto bueno de la F1. Incluso con nombres así de rimbombantes (Andretti, Cadillac), la F1 se permite hacerse de rogar antes de dar su bendición. Y es que formar parte de este "círculo" es un privilegio; el de pelear con los más grandes cuando se apaga el semáforo. 🏎️



ta incluida en la última curva). Kilómetros que valieron su peso en oro para Hamilton, que pudo habituarse a la dinámica del equipo sin apreturas, antes de la pretemporada oficial.

Entre la mirada de pequeños retoques al redactado, persiste la fijación de no llamar "carrera" a la carrera Sprint, que en el reglamento es siempre la "sesión sprint". Pero hay otro cambio decisivo, sobre todo por el camino que anticipa de cara al futuro: en el GP de Mónaco se introducen dos paradas en boxes obligatorias para cambiar neumáticos. En el resto de carreras sobre seco [si se usan

cubiertas de mojado, este artículo no es de aplicación], el reglamento estipula que cada piloto tiene que usar dos compuestos distintos como mínimo. En Mónaco también, pero además hay que montar tres juegos de ruedas por lo menos, lo cual implica parar dos veces como poco.

Es una reacción a la carrera en procesión del año pasado, cuando hubo una bandera roja en la primera vuelta y toda la parrilla reinició la carrera con un juego nuevo de otro compuesto, habiendo cumplido así con la letra del reglamento. El resultado fue que el top

10 cruzó la meta en el mismo orden que había empezado, dos horas antes. La norma pretende añadir más variables que puedan sacudir el cuentavueeltas.

También como reacción a lo sucedido el año pasado en Brasil, cuando la sesión de calificación para el GP tuvo que aplazarse hasta el domingo por la mañana debido a la lluvia torrencial sabatina, la FIA se ha curado en salud estipulando un método para confeccionar la parrilla si la sesión oficial no pudiera celebrarse. Huyendo de fórmulas abstrusas, la parrilla [también en una carrera Sprint] se formará por orden del campeonato de pilotos, con el líder de la general en la pole. Y si todo falla, la parrilla se formará a criterio de los comisarios deportivos.

También para evitar golpes de calor como el que afectó a los pilotos en Qatar, hace dos años, en 2025 el director de carrera puede imponer el uso del nuevo chaleco de refrigeración estándar, si se prevé que la temperatura ambiental durante el fin de semana supere los 31°. No obstante, este año su uso será voluntario [quienes no lo usen deberán llevar un lastre de medio kilo], antes de su introducción obligatoria en 2026, cuando la temperatura se prevea superior a 30,5°.



GUÍA TEMPORADA

2025



REGLAMENTO TÉCNICO

COMPÁS DE ESPERA

La gran revolución en el reglamento técnico llegará en 2026. Ese año, la F1 estrenará un nuevo concepto de monoplace. Cambiará todo, el chasis y el motor. En lo primero, se prescindirá del sistema DRS. El alerón trasero móvil se introdujo en 2011, como una "ventaja desleal" que el piloto perseguido podía accionar en puntos predeterminados del circuito, si estaba a menos de un segundo del perseguido. El año que viene desaparece, a cambio de nuevos dispositivos aerodinámicos móviles [alerón delantero y trasero], de utilización libre en las zonas designadas. En lo segundo, la potencia se repartirá a partes casi iguales entre el motor de combustión interna y el sistema híbrido. El combustible será 100% de origen renovable, como ya hacen el WRC y el WEC desde 2022.

Por tanto, la temporada 2025 es de transición. Los motores están homologados desde el 2022 (solo se permiten cambios por razones de fiabilidad, seguridad, ahorro de costes, problemas de suministro o cambios menores de instalación). En cuanto a la aerodinámica, no cabe esperar novedades de impacto, más allá de las necesarias ante la introducción de nuevos test de flexión del alerón delantero, a partir del GP de España [la flexión vertical al aplicar la carga estipulada se reducirá de 20 mm a 10]. De hecho, la FIA se reserva la potestad de introducir nuevos test de carga o flexión

sobre cualquier pieza de la carrocería que dé la impresión de moverse con el coche en marcha.

Los cambios, pues, son menores. Por ejemplo, se elimina el límite de cuatro cajas de cambio por temporada. La FIA considera que este elemento ha alcanzado semejante nivel de fiabilidad que ya no hace falta establecer un cupo de unidades a usar. Se mantienen los cupos en los elementos del grupo propulsor: cuatro unidades del motor de combustión interna, turbo, MGU-H [motor eléctrico asociado al turbo, que desaparece en 2026] y MGU-K [sistema de recuperación de energía cinética, que triplica su potencia en 2026], dos de la centralita y la batería, y ocho del sistema de escape. Cuando un coche requiera una unidad extra de alguno de estos siete elementos, el piloto penalizará diez posiciones en parrilla, la primera vez, y cinco a partir de la segunda.

Otro cambio sensible afecta a la gama de neumáticos disponibles. Como en 2023, Pirelli ha homologado un sexto compuesto de seco, después de haber vuelto a cinco en 2024. Sin embargo, hace dos años el compuesto adicional [C0] estaba en la franja más dura de la gama [y, de hecho, no llegó a usarse en toda la temporada]. En cambio, en 2025 el compuesto extra es el C6, el más blando de la gama. Es previsible su utilización en Mónaco, y puede que también en otros circuitos urbanos, que empiezan a

ser legión en el calendario. Pirelli puede homologar cuantos compuestos guste, pero siempre antes del comienzo de la temporada, no durante la misma. Con el nuevo C6, el proveedor único de neumáticos dispone de mayor flexibilidad en la selección de compuestos para cada carrera. El objetivo siempre es intentar que en cada circuito haya distintas estrategias que ofrezcan un rendimiento similar, y evitar así que los equipos vayan por defecto a una parada, gestionando el desgaste de las cubiertas. Por ejemplo, una selección de C3, C4 y C6, o C3, C5 y C6, podría ampliar el abanico de estrategias más allá de la parada única de rigor.

También en cuanto a neumáticos, los días de test a disposición de Pirelli para las ruedas actuales se reducen de 40 a 10, mientras que, para las nuevas cubiertas de 2026, aumentan de 10 a 40. En el test de Abu Dabi posterior al último GP de la temporada, uno de los dos días se reservará también para pruebas de neumáticos. Por otro lado, la FIA renuncia a proseguir los ensayos para diseñar un guardabarros que limite la rociada de agua con la pista mojada. En el reglamento de 2025, se prescinde de los cuatro días de test reservados para ello.

Por último, el peso mínimo del conjunto de piloto y su asiento aumenta de 78 kilos a 80; en consecuencia, el peso del coche también aumenta, de 798 a 800 kg.

CAMBIOS

MCLAREN



Rob Marshall (pasa a proyectista jefe), **Neil Houldey** (pasa a director técnico ingeniería y diseño), **Stephanie Carlin** (directora operaciones comerciales F1), **Mastercard**, **Allywn** (patrocinadores)



Àlex Palou, **Felipe Drugovich** (pilotos reserva), **David Sanchez** (director técnico de concepto del coche), **Emanuele Pirro** (responsable programa desarrollo pilotos)

FERRARI



Lewis Hamilton (piloto), **Guanyu Zhou** (piloto reserva), **Loïc Serra** (director técnico), **Bryan Bozzi** (ascendido a ingeniero de pista de Leclerc), **Jerome d'Ambrosio** (director de equipo adjunto), **HP** (patrocinador principal), **UniCredit**, **IBM**, **Chivas** (patrocinadores)



Carlos Sainz (piloto), **Simone Resta** (proyectista que estaba cedido a Haas), **Enrico Cardile** (director técnico chasis), **Enrico Sampo** (responsable simulador), **Xavi Marcos** (ingeniero de pista de Leclerc), **Fabrice Moncade** (análisis de rendimiento), **Iñaki Rueda** (fábrica), **Philip Morris**, **Santander** (patrocinadores)

RED BULL



Liam Lawson (ascendido a piloto titular), **Neat** (partner tecnológico), **Gate.io**, **1Password** (patrocinadores)



Sergio Pérez (piloto), **Adrian Newey** (director general técnico), **Jonathan Wheatley** (director deportivo), **Steve Winstanley** (ingeniero jefe composites y estructuras), **ByBit**, **Telcel**, **Claro** (patrocinadores)

MERCEDES



Andrea Kimi Antonelli (piloto), **Valtteri Bottas** (piloto reserva), **Simone Resta** (director de desarrollo estratégico), **Enrico Sampo** (responsable de aplicaciones de software rendimiento), **Adidas** (patrocinador)



Lewis Hamilton (piloto), **Mick Schumacher** (piloto reserva), **Jerome d'Ambrosio** (responsable programa de jóvenes pilotos), **Tommy Hilfiger**, **Puma** (patrocinadores)

ASTON MARTIN



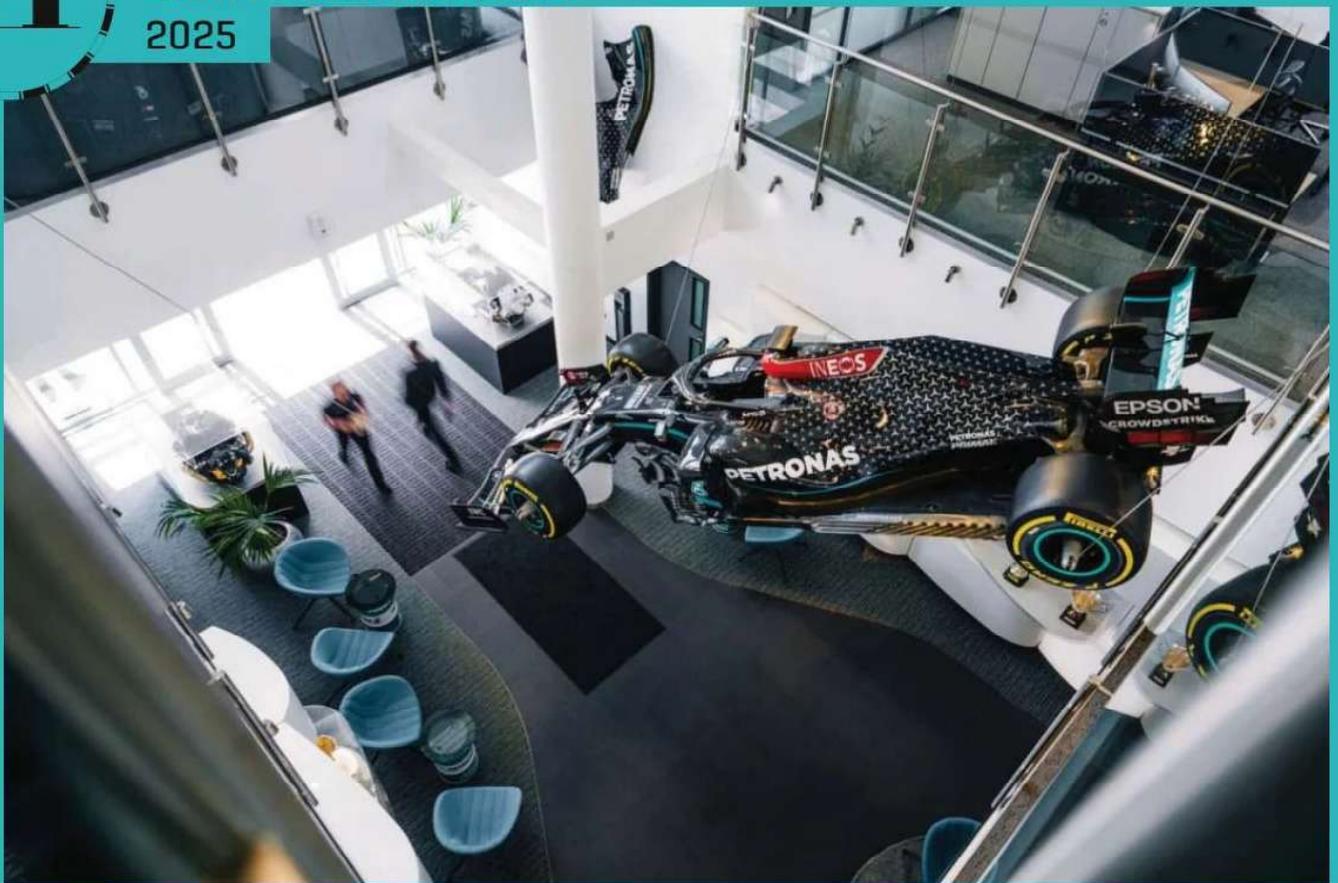
Adrian Newey (socio técnico gerente), **Enrico Cardile** (director general técnico), **Bob Bell** (director técnico ejecutivo), **Andy Cowell** (jefe de equipo), **Maaden** (asciende a partner principal), **Glenfiddich** (patrocinador), **Xerox** (partner)



Martin Whitmarsh (CEO del grupo), **Dan Fallows** (director técnico, permanece en el grupo)



GUÍA TEMPORADA 2025



REGLAMENTO FINANCIERO

INICIATIVA MOTRIZ

■ ■ ■ ■ ■ Cuando la historia juzgue esta época de la F1, la introducción del techo presupuestario en 2021 tendrá que ser considerada una de las iniciativas más constructivas del deporte. Ha contribuido a racionalizar los gastos y seguramente tiene parte de responsabilidad en la gran igualdad que preside la parrilla actual.

Por tercer año consecutivo, el límite está establecido en 135 millones de dólares (122,928 millones de euros), para una temporada de 21 carreras. Cada carrera extra supone un plus de 1,8 millones, y cada fin de semana Sprint, de 300.000 dólares. Así, el montante definitivo es exactamente el mismo que en 2024 (24 GP y seis Sprint), 140,4 millones de dólares.

De esta cantidad están excluidos una serie de gastos, como los relacionados con el marketing y el sueldo de los pilotos y los tres empleados mejor pagados, así como las actividades de patrimonio, es decir, coches históricos y museos. También las primas a los empleados y los beneficios sociales, como las bajas de paternidad. Y los derechos de inscripción que los equipos pagan a la FIA. Un aspecto que no es baladí, ya que McLaren, como vigente campeón de constructores, tuvo que abonar una tarifa base de 680.203 dóla-

res, más 8.161 dólares por punto. Norris y Piastri sumaron la endemoniada cifra de 666 puntos, así que el total ascendió a 6.115.429 dólares. El resto de equipos pagan la misma tarifa base, pero "solo" 6.799 dólares por punto. Al menos, con la eliminación del punto extra por la vuelta rápida, en años venideros los equipos ahorrarán algo de calderilla en los derechos de inscripción.

También ha alcanzado velocidad de cruce el límite presupuestario específico para los proveedores de los nuevos motores de 2026. La idea es fomentar el mismo equilibrio competitivo y equidad deportiva, entre los fabricantes que se apuntaron al proceso de homologar un motor según el nuevo reglamento de 2026. Durante el año

2025, dichos fabricantes tienen un límite de gasto de 95 millones de dólares (90,210 millones de euros), que en 2026 y en años sucesivos quedará en 130 millones (aquí no rigen pluses por el número de carreras).

De hecho, el reglamento financiero de motores para 2026 ya entró en vigor en 2023. A finales de 2024, la FIA informó de que Alpine y Honda habían incurrido en una infracción de procedimiento, aunque sin exceder del tope asignado. Los de Viry-Châtillon fueron sancionados con una multa de 400.000 dólares y los nipones, de 600.000. La paradoja es que, un par de semanas después, Alpine anunciaba su renuncia a proseguir con el desarrollo del motor de 2026, a cambio de los Mercedes "cliente".



CAMBIOS

ALPINE



Jack Doohan (piloto), **Franco Colapinto**, **Ryo Hirakawa**, **Paul Aron** (pilotos reserva), **Oliver Oakes** (jefe de equipo), **Flavio Briatore** (asesor ejecutivo), **David Sanchez** (director técnico), **Joe Burnell** (director técnico ingeniería), **David Wheeler** (director técnico aerodinámica), **Ciaran Pilbeam** (director técnico rendimiento), **Eni**, **MSC**, **Mercado Libre** (patrocinadores)



Esteban Ocon (piloto), **Bruno Famin** (jefe de equipo, vuelve al departamento motorista de Viry-Châtillon), **Matt Harman** (director técnico), **Dirk de Beer** (jefe de aerodinámica), **Bob Bell** (asesor), **Richard Frith** (jefe de rendimiento)

HAAS



Esteban Ocon, **Oliver Bearman** (pilotos), **Kevin Magnussen**, **Ritomo Miyata** (pilotos reserva), **Toyota Gazoo Racing** (socio técnico)



Nico Hülkenberg (piloto), **Juan Molina** (aerodinamista jefe)

RACING BULLS



Visa Cash App Racing Bulls (nombre equipo), **Isack Hadjar** (piloto), **Ayumu Iwasa** (piloto reserva)



Visa Cash App RB (nombre equipo), **Daniel Ricciardo** (piloto)

WILLIAMS



Carlos Sainz (piloto), **Matt Harman** (diseñador jefe), **Fabrice Moncade** (ingeniero jefe), **Juan Molina** (aerodinamista jefe), **Steve Winstanley** (ingeniero jefe composites y estructuras), **Richard Frith** (jefe de sistemas de rendimiento), **Atlassian** (patrocinador principal), **Santander** (patrocinador), **Estrella Galicia** (patrocinador Sainz)



Logan Sargeant, **Franco Colapinto** (pilotos), **Globant**, **Mercado Libre** (patrocinadores)

STAKE SAUBER



Nico Hülkenberg, **Gabriel Bortoleto** (pilotos), **Mattia Binotto** (director general técnico y de operaciones), **Jonathan Wheatley** (jefe de equipo), **Iñaki Rueda** (director deportivo), **Giampaolo Dall'Ara** (director ingeniería de carrera), **Zero** (patrocinador)



Valtteri Bottas, **Guanyu Zhou** (pilotos), **Andreas Seidl** (CEO Sauber), **Oliver Hoffmann** (presidente junta), **Théo Pourchaire**, **Zane Maloney** (pilotos reserva)



GP AUSTRALIA

Australia

MEL

MELBOURNE



LOUIS VUITTON

LLUVIA PAPAYA

NO PODÍA EMPEZAR MEJOR EL AÑO PARA MCLAREN. BUENO SÍ, SI HUBIERAN HECHO EL DOBLETE QUE TENÍAN CASI EN EL BOLSILLO. PIASTRI COMETIÓ UN FALLO CUANDO COMENZÓ A LLOVER Y PERDIÓ ESA SEGUNDA POSICIÓN QUE TENÍA CASI ASEGURADA. NORRIS SE LIBRÓ DE LA CRIBA Y, ENTRANDO EN BOXES EL PRIMERO, CONSIGUIÓ UNA VICTORIA QUE LE PRONOSTICAN COMO UN SERIO CANDIDATO AL TÍTULO DE PILOTOS ESTE AÑO, MIENTRAS EL EQUIPO PAPAYA SE HA MOSTRADO COMO EL MÁS FUERTE EN ESTE ARRANQUE DE LA TEMPORADA.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.





39º GRAN PREMIO DE AUSTRALIA

1º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2024

1.126 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

ALBERT PARK

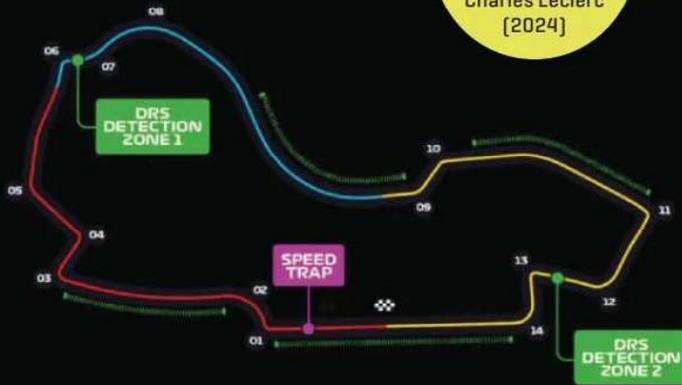
TRAZADO: 5.278 metros
LUGAR Y FECHA: Melbourne.
DISTANCIA: 58 vueltas; 306,124 km



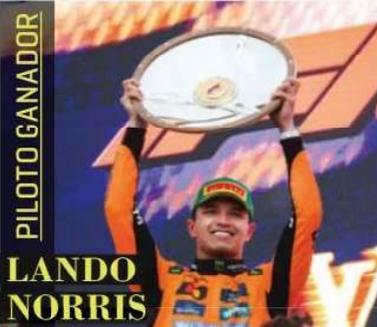
RÉCORD VUELTA RÁPIDA

1:19.813

Charles Leclerc
(2024)



PERFIL DEL CIRCUITO



LANDO NORRIS

Nació: Glastonbury, Gran Bretaña.
13 noviembre 1999
Edad: 25
Años activo: 2018-2024
Campeonatos del Mundo: 2º [2024]
GP Iniciados: 129
Victorias: 5
Veces podium: 27
Poles Position: 10
Primera línea: 16
Vueltas rápidas: 13
Puntos: 1.032

MCLAREN MCL38

67 PRIMERA LINEA EN LA F1

LOS DOS PILOTOS DEL EQUIPO HAN LOGRADO LA PRIMERA LINEA DE PARRILLA Y SON TERCEROS EN ESTE PARTICULAR RANKING, POR DETRÁS DE FERRARI [83] Y DE MERCEDES [84].



PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	4	Lando Norris	McLaren Mercedes	1:15.096
2	81	Oscar Piastri	McLaren Mercedes	1:15.180
3	1	Max Verstappen	Red Bull Racing Honda RBPT	1:15.481
4	63	George Russell	Mercedes	1:15.546
5	22	Yuki Tsunoda	Racing Bulls Honda RBPT	1:15.670
6	23	Alexander Albon	Williams Mercedes	1:15.737
7	16	Charles Leclerc	Ferrari	1:15.755
8	44	Lewis Hamilton	Ferrari	1:15.973
9	10	Pierre Gasly	Alpine Renault	1:15.980
10	55	Carlos Sainz	Williams Mercedes	1:16.062
11	6	Isack Hadjar	Racing Bulls Honda RBPT	1:16.175
12	14	Fernando Alonso	Aston Martin Aramco Mercedes	1:16.453
13	18	Lance Stroll	Aston Martin Aramco Mercedes	1:16.483
14	7	Jack Doohan	Alpine Renault	1:16.863
15	5	Gabriel Bortoletto	Kick Sauber Ferrari	1:17.520
16	12	Andrea Kimi Antonelli	Mercedes	1:16.525
17	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber Ferrari	1:16.579
18	30	Liam Lawson	Red Bull Racing Honda RBPT	1:17.094
19	31	Esteban Ocon	Haas Ferrari	1:17.147
20	87	Oliver Bearman	Haas Ferrari	

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/RETIR.	PTOS.
1	4	Lando Norris	McLaren Mercedes	57	1:42:06.304	25
2	1	Max Verstappen	Red Bull Racing Honda RBPT	57	+0.895s	18
3	63	George Russell	Mercedes	57	+8.481s	15
4	23	Alexander Albon	Williams Mercedes	57	+12.773s	12
5	12	Andrea Kimi Antonelli	Mercedes	57	+15.135s	10
6	18	Lance Stroll	Aston Martin Aramco Mercedes	57	+17.413s	8
7	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber Ferrari	57	+18.423s	6
8	16	Charles Leclerc	Ferrari	57	+19.826s	4
9	81	Oscar Piastri	McLaren Mercedes	57	+20.448s	2
10	44	Lewis Hamilton	Ferrari	57	+22.473s	1
11	10	Pierre Gasly	Alpine Renault	57	+26.502s	0
12	22	Yuki Tsunoda	Racing Bulls Honda RBPT	57	+29.884s	0
13	31	Esteban Ocon	Haas Ferrari	57	+33.161s	0
14	87	Oliver Bearman	Haas Ferrari	57	+40.351s	0
NC	30	Liam Lawson	Red Bull Racing Honda RBPT	46	DNF	0
NC	5	Gabriel Bortoletto	Kick Sauber Ferrari	45	DNF	0
NC	14	Fernando Alonso	Aston Martin Aramco Mercedes	32	DNF	0
NC	55	Carlos Sainz	Williams Mercedes	0	DNF	0
NC	7	Jack Doohan	Alpine Renault	0	DNF	0
NC	6	Isack Hadjar	Racing Bulls Honda RBPT	0	DNS	0

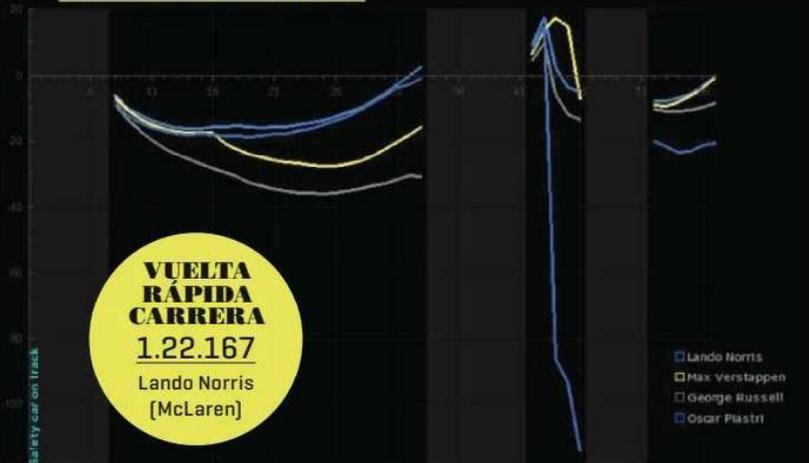
CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Lando Norris	GBR	McLaren Mercedes	25
2	Max Verstappen	NED	Red Bull Racing Honda RBPT	18
3	George Russell	GBR	Mercedes	15
4	Alexander Albon	THA	Williams Mercedes	12
5	Andrea Kimi Antonelli	ITA	Mercedes	10
6	Lance Stroll	CAN	Aston Martin Aramco Mercedes	8
7	Nico Hulkenberg	GER	Kick Sauber Ferrari	6
8	Charles Leclerc	MON	Ferrari	4
9	Oscar Piastri	AUS	McLaren Mercedes	2
10	Lewis Hamilton	GBR	Ferrari	1

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.	POS.	EQUIPO	PTOS.
1	McLaren Mercedes	27	6	Kick Sauber Ferrari	6
2	Mercedes	25	7	Ferrari	5
3	Red Bull R. Honda RBPT	18	8	Alpine Renault	0
4	Williams Mercedes	12	9	Racing Bulls Honda RBPT	0
5	A. Martin Aramco Mercedes	8	10	Haas Ferrari	0

COMPARATIVA PILOTOS



VUELTA RÁPIDA CARRERA

1:22.167

Lando Norris
(McLaren)

Lando Norris
 Max Verstappen
 George Russell
 Oscar Piastri

LANDO I

LANDO NORRIS SE CORONA COMO EL PRIMER LÍDER DEL MUNDIAL TRAS LA MAGISTRAL VICTORIA EN MELBOURNE. SIN APENAS ERRORES EN UNA CARRERA LLENA DE INCIDENTES, EL BRITÁNICO QUIERE QUITARSE LA ESPINA DEL AÑO PASADO Y PROMETE DAR MUCHA GUERRA A VERSTAPPEN ESTE AÑO.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.



acía muchos años que no había tantos cambios de pilotos titulares en el Mundial de Fórmula 1. Nada menos que seis rookies se sumaban al plantel del Gran Circo, algunos incluso en equipos muy punteros. Y no lo tuvieron nada fácil, en un Gran Premio que fue toda una odisea ante las condiciones cambiantes climatológicas y que el trazado de Australia no es precisamente fácil. Mucho muro cerca no deja margen para el error y así se demostró en este fin de semana donde arrancaba una temporada que parece ser la más disputada de la historia. Y es que hay muchos pilotos y muchos equipos que pueden optar a la victoria. Justo ahora, cuando el año que viene se cambia la normativa, parece que la fuerzas se habían igualado bastante y ya no hay un principal favorito como en los últimos años con Mercedes primero y Red Bull después. Ahora parece que le toca el turno a McLaren, que terminó el año pasado muy bien y este comienza siendo el más potente de todos. Por lo menos por lo demostrado en Melbourne,

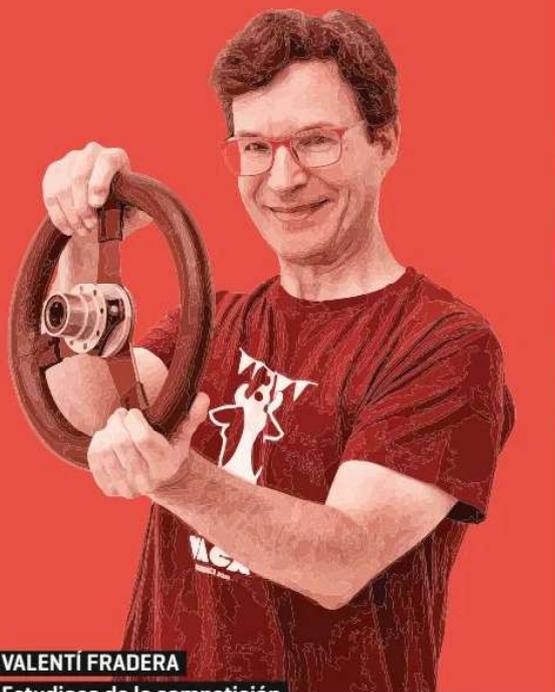
donde los monoplazas papaya se mostraron los más competitivos. De todas formas no lo tuvieron fácil los pilotos de Woking. Hicieron doblete en la quali, copando la primera línea, con Norris al frente, pero la carrera arrancó con la pista muy mojada y eso nunca es fácil para nadie. La prueba es que Sainz, en su debut con Williams, chocó contra el muro nada más comenzar detrás del safety. Ese fue una de las víctimas del gran premio, pero cuatro de los seis debutantes también terminaron fuera de carrera. De los dos que quedaron fue Antonelli, el sustituto de Hamilton en Mercedes, el que sorprendió remontando desde las decimosexta posición hasta la cuarta, para terminar detrás de su compañero de equipo. Esto les ha permitido al equipo Mercedes comenzar el año liderando el mundial de constructores, para desgracia de McLaren que lo tenía en el bolsillo con un doblete. Pero cuando empezó a llover a media prueba, después de que ya habían colocado slick porque la pista se iba secando, resultó ser una trampa para muchos, incluido Piastri que perdió muchas posiciones.

Otro damnificado por las malas condiciones de la pista y sus muros fue Alonso, que estaba también remontando con muy buenos tiempos pero acabó trompeando. Una pena porque la temporada para los españoles comienza con cero puntos, pero hay que pensar que tanto Aston Martin como Williams parece que han mejorado bastante. Sobre todo el Williams con un Albon que sorprendió con una quinta posición que podía haber sido cuarta si no es por que le acabaron quitando la penalización de cinco segundos a Antonelli.

Mencionar también al equipo Ferrari con el estreno de Hamilton vestido de rojo. La carrera fue bastante discreta con una quali también decepcionante después del potencial que se presuponía al equipo italiano. Un adelantamiento en extremis de Leclerc al británico en condiciones difíciles promete duelos interesantes este año. El caso es que terminaron octavo y décimo respectivamente, después de que Piastri adelantará al final a Hamilton en plena remontada del australiano. 



AUNQUE DOMINÓ LA CARRERA EN TODO MOMENTO, NO LO TUVO FÁCIL CON LAS CONDICIONES CAMBIANTES DE LA PISTA. ESTE PUEDE SER EL AÑO DE NORRIS.



VALENTÍ FRADERA
Estudioso de la competición

EL FICHAJE DEL MILENIO



El fichaje de Lewis Hamilton por Ferrari es el mayor bombazo en el mercado de pilotos de toda la historia de la F1. ¿De toda? ¡No! Hace treinta y tantos años, estuvo a punto de materializarse un traspaso que lo habría eclipsado. Quedó en nada y acabó con el despido de su impulsor. Pero, si hubiera prosperado, quién sabe cómo habría evolucionado la historia de la F1.

Nos referimos al posible fichaje de Ayrton Senna por Ferrari, conducido por el entonces jefe de equipo de la Scuderia, Cesare Fiorio. Desde que asumió la dirección de la Gestione Sportiva, Senna vestido de rojo pasó a ser su objeto de deseo. Es fácil imaginar a Frédéric Vasseur con esa misma fijación cuando lo nombraron jefe de Ferrari a finales de 2022. Hamilton en Maranello. Menuda imagen. Vasseur lo consiguió. Fiorio no.

Para reconstruir los hechos, tenemos que remontarnos a marzo de 1989. Hace unos meses que ha fallecido Enzo Ferrari. Fiorio está en Portugal, dirigiendo el equipo Lancia del WRC. Le contactan para que llame urgentemente a Vittorio Ghidella, el máximo directivo de Fiat, justo por debajo del "avvocato" Gianni Agnelli, nieto del fundador de la empresa. "Venga de inmediato a Turín, tengo que hablar con usted". "Pero estoy en Portugal...". "Que venga le he dicho".

Fiorio se reunió con Ghidella un domingo por la mañana y el alto ejecutivo le ofreció el puesto de director deportivo de Ferrari. "¿Y cuándo empiezo?". "Mañana". Para la historia quedó el sonado estreno de Fiorio con Ferrari, cuando, tres semanas más tarde, Nigel Mansell ganó el GP de Brasil, en Jacarepaguá, con el primer monoplaza con levas del cambio en el volante.

"En 1990, estuvo a punto de materializarse un traspaso que habría eclipsado el fichaje de Hamilton por Ferrari. Pero las intrigas internas de Maranello lo hicieron descarrilar".

Como decíamos, Fiorio enseguida puso el punto de mira en Senna. Tuvieron un primer encuentro discreto en el apartamento del piloto en Montecarlo, el viernes del GP. Senna estaba interesado, pero ya estaba ligado a McLaren para 1990. Acordaron proseguir las negociaciones de cara a 1991. Entretanto, Alain Prost anunció que no seguiría en McLaren en 1990, y Fiorio lo fichó como sustituto de Gerhard Berger.

Otra iniciativa de Fiorio fue romper el acuerdo con John Barnard, el artífice del cambio semiautomático. El ingeniero inglés se había hecho construir un centro de diseño en casa para no tener que vivir en Italia. Fiorio era consciente de que semejante método de trabajo no favorecía la cohesión del equipo. Lo sustituyó por Steve Nichols, a la sazón director técnico de McLaren.

En 1990, Fiorio volvió a ganar en Brasil, esta vez en Interlagos. Con el coche de Barnard, afinado por Nichols y pilotado por Prost. Al día siguiente, Fiorio visitó a Senna en su casa. Senna tenía mucha confianza en Nichols (fue el artífice del ultradominador McLaren MP4/4 de 1988) y Ferrari, bajo la batuta de Fiorio, era un equipo al alza. Senna estaba convencido.

Tres meses más tarde, antes del GP de Francia, en Paul Ricard, Fiorio volvió a visitar a Senna en Montecarlo. Esta vez redactaron un preacuerdo, que Senna envió para su aprobación por Ferrari al día siguiente de la carrera... ganada, de nuevo, por Ferrari y Prost.

Aquí es cuando Fiorio recibe una puñalada traperera. A sus espaldas, el presidente de Ferrari, Piero Fusaro, maquinaba para reventar la negociación. Fusaro había sido director general de Ferrari entre 1975 y 1979. En 1980, Fiat lo colocó como consejero delegado de Seat (en pleno proceso de fusión con Fiat, al final abortado). No le hizo mucha gracia, como es fácil de suponer.

El caso es que Fusaro estaba celoso del protagonismo de Fiorio. Pese a que el montante no superaba el tope máximo que Ferrari había otorgado a Fiorio para negociar, Fusaro no lo aprobó, con la peregrina excusa de que Senna pedía un Ferrari F40 de regalo. Fiorio no lo sabía, pero Fusaro había tenido al tanto a Prost, garantizándole que aquello no llegaría a buen puerto.

Finalmente, Fiorio fue defenestrado en 1991. Tampoco Prost ni Fusaro se comieron los turrones en Maranello. Este último fue sustituido por Luca Montezemolo. Su gestión, con Jean Todt en el lugar de Fiorio y Michael Schumacher en el de nuevo Senna, dio pie al periodo más triunfal de Ferrari. Vasseur y Hamilton intentarán ahora reverdecir aquellos laureles. 

CARRERA DE LA MUJER

2025



GRAN CANARIA
23 DE MARZO

VALENCIA
30 DE MARZO

MADRID
11 DE MAYO

VITORIA
1 DE JUNIO

GIJÓN
8 DE JUNIO

A CORUÑA
21 DE SEPTIEMBRE

ZARAGOZA
19 DE OCTUBRE

BARCELONA
16 DE NOVIEMBRE

SEVILLA
23 DE NOVIEMBRE



**ÚNETE A
LA MAREA ROSA**

WWW.CARRERADELAMUJER.COM

OYSHO



VEHÍCULO OFICIAL
VOLVO





SUECIA



AÑO EN BLANCO

ESTE PUEDE QUE SEA EL AÑO DEFINITIVO PARA ELFYN EVANS. TRAS SUS ACTUACIONES EN LOS DOS PRIMEROS RALLYES DEL AÑO, EL GALÉS SE HA COLOCADO LÍDER Y CON SERIAS ASPIRACIONES PARA GANAR POR FIN EL MUNDIAL. DESPUÉS DE SER CUATRO VECES SEGUNDO EN EL CAMPEONATO, ESTE 2025 PUEDE QUE SEA EL AÑO DE LA VERDAD.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:







RALLYE DE SUECIA 🇸🇪

13-16 DE FEBRERO



ELFYN EVANS

“Ha sido un fin de semana muy bueno, pero me he complicado mucho la vida en el primer tramo de esta mañana. Al menos me ha servido para centrar la mente. Hemos hecho una buena carrera en los dos últimos tramos y, obviamente, estamos muy contentos con el resultado final. En cuanto al campeonato, ha sido un buen inicio. Obviamente, es muy pronto, pero no creo que se pueda desear nada mejor”.

AÑO DE NIEVES...

...AÑO DE BIENES. ESO PARECE QUE PUEDE BARRUNTAR EL GALÉS ELFYN EVANS DESPUÉS DE UN MAGISTRAL RALLYE DONDE HA ESTADO SIEMPRE EN PUESTOS DE CABEZA Y COLOCÁNDOSE LÍDER DEL MUNDIAL TRAS SU BUENA ACTUACIÓN TAMBIÉN EN MONTECARLO. QUIZÁS ESTE PUEDA SER SU AÑO.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

Después de que el año pasado, por fin Neuville se llevase la corona, lo cierto es que el centro del mejor “segundón” se lo ha traspasado este año a Elfyn Evans. Cinco subcampeonatos en su haber creo que ya son suficientes para que opte por fin a ser el Campeón de verdad. Neuville lo consiguió el año pasado con la nueva reglamentación de puntos (que favorecía la regularidad) y parece que este año, con la puntuación como siempre, Evans

está dispuesto a dejar de ser segundo en el campeonato.

Y no ha podido comenzar mejor. Con un segundo puesto en Montecarlo, detrás de su imbatible por esas tierras y compañero de equipo Ogier, y la victoria en un rallye de Suecia con una actuación brillante. Se colocó líder desde el principio hasta el final, aunque siempre muy vigilado por pilotos como Katsuta, Tanak o Foumaux en los primeros compases. Pero el francés, en los primeros compases



JORDI PARRO
Comisario Deportivo Internacional

PENALIZACIONES EN EL DAKAR

Mucho se ha hablado sobre el trabajo de los comisarios durante el último Dakar. Evidentemente el caso que ha tenido más repercusión ha sido el de las barras de seguridad dobladas o agrietadas después de los accidentes de algunos de los participantes de mayor nombre.

No voy a extenderme mucho más sobre este tema del que ya se hablado ampliamente. Tan solo diré que los Comisarios Técnicos hacen su trabajo lo mejor posible, y que en caso de la seguridad esté en duda no se debe dejar continuar a un participante. En cuanto a la posibilidad de reparación de un arco de Seguridad durante una carrera, cualquiera que sepa un poco del tema estará de acuerdo en que con los medios disponibles en el desierto no es posible una reparación de un arco de seguridad que cumpla con los estándares exigidos.

Como ejemplo, después del vuelco de Loeb en el Dakar, Prodrive no ha tenido a punto el vehículo para la Abu Dhabi Desert Challenge celebrada a finales de febrero, debiendo participar con la unidad que en el Dakar llevaba Cristina Gutiérrez. El chasis de Loeb ha nece-

“ La mayoría de los casos que han tenido que tratar los Comisarios Deportivos durante este último Dakar han tratado sobre participantes que circulaban con los cinturones incorrectamente abrochados ”



Cualquiera que sepa un poco del tema estará de acuerdo en que con los medios disponibles en el desierto no es posible una reparación de un arco de seguridad que cumpla con los estándares exigidos



sitado una reparación más exhaustiva que la simple sustitución de una barra doblada. Para mayor inri, en Abu Dhabi el piloto francés volvió a volcar, y de nuevo el arco estaba dañado (esta vez más severamente), con lo que su participación en la tercera prueba del campeonato dependerá de que la unidad del Dakar esté finalmente reparada.

En las verificaciones previas de la prueba de Abu Dhabi se detectó un participante de la categoría Challenger con una barra doblada. Inicialmente el participante desconocía el motivo, pero una vez preguntado al equipo, ¡resultó que el vehículo había volcado al cargarlo en el camión para su transporte!

Los Oficiales de la prueba tienen un arduo trabajo durante el Dakar, muchas veces trabajando en condiciones poco adecuadas y en horarios complicados por los largos desplazamientos y la hora tardía de llegada de algunos participantes.

Algunas penalizaciones están claramente especificadas en el Reglamento, y en esos casos, el director de carrera puede aplicarlas directamente sin necesidad de convocar al participante ni de escribir una larga decisión. Como ejemplo, en este último Dakar, el director de carrera ha notificado un total de 961 decisiones.

Estas decisiones, en su mayoría tratan sobre excesos de velocidad en zonas de velocidad limitada, excesos de velocidad en los enlaces, superar la velocidad máxima permitida en cada categoría, penalizaciones por retraso en Controles Horarios, participantes que no pasan por un Waypoint, o participantes que no completan la etapa. Pero también deben aplicar penalizaciones por no detenerse o salir antes de hora al Sector Selectivo después de una neutralización, por abandonar el Parque Cerrado en la etapa 48 horas, por perder el Carnet de Ruta, por perder la rueda de recambio, por cambiar el motor, por pasar dos waypoints

correlativos en sentido inverso, por no pasar por un control horario o por no permitir el paso a un participante más rápido que solicita el adelantamiento a través del Sentinel. Finalmente, el director puede aplicar un tiempo compensatorio a un equipo que se ha detenido a ayudar a otro participante accidentado.

En cuanto al trabajo de los tres Comisarios Deportivos presentes en cada prueba, normalmente se reserva a casos cuya resolución no está claramente descrita en los reglamentos. Normalmente se convoca al participante para una audiencia y se toma una decisión argumentada.

La mayoría de los casos que han tenido que tratar los Comisarios Deportivos durante este último Dakar han tratado sobre participantes que circulaban con los cinturones incorrectamente abrochados. También han tenido que tomar diversas decisiones para aplicar tiempos compensatorios a unos cuantos participantes que perdieron tiempo en el repostaje o penalizaron en algún control horario por culpa de la organización. En otra ocasión tomaron la decisión de anular el tiempo de todos los participantes entre dos Waypoints debido a un error grave del Libro de Ruta.

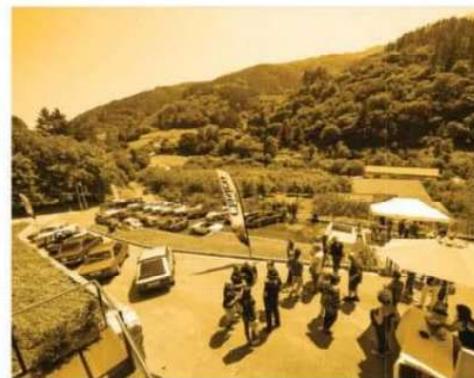
Otras penalizaciones que han aplicado los Comisarios Deportivos durante el Dakar han sido por motivos diversos como exceder la presión máxima de soplado del turbo, como trabajar en el vehículo en zona de Parque Cerrado, por utilizar guantes no homologados, por no tener los teléfonos móviles guardados dentro de la bolsa estanca dentro del Sector Selectivo, o utilizar el teléfono de un espectador durante una zona de Neutralización, sobre cruzar la línea de llegada sin haber pasado entre las dos pancartas amarillas de preaviso, y por tapar con los guantes la cámara de control interior. En total, los Comisarios Deportivos tomaron hasta 42 decisiones durante la prueba. 🚗

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



SOLO SE VIVE UNA VEZ

TOYOTA LAND CRUISER VX

TOTALMENTE ADAPTADO

LA NUEVA GENERACIÓN DEL LAND CRUISER ES CAPAZ DE DEMOSTRAR QUE NO DESENTONA EN LOS LUGARES MÁS DISTINGUIDOS, NI TAMPOCO FUERA DEL ASFALTO, EN DONDE SE HA FORJADO SU MÍTICA REPUTACIÓN A LO LARGO DE LOS AÑOS. INCLUSO SE ADAPTARÁ A LOS NUEVOS TIEMPOS CON UNA MECÁNICA HÍBRIDA.

Texto: Luis Carlos Cáceres. Fotos: Toyota





TOYOTA LAND CRUISER VX





M

Marruecos fue el lugar escogido para la presentación dinámica del Land Cruiser. Si tenemos que pensar en el paisaje típico de nuestro país vecino quizás lo primero que nos venga a la mente sea el desierto, pero esta vez la ruta nos llevaría por otros lugares, pese a que en la arena tampoco se hubiera defendido mal.

Nuestro cuartel general se situaba en la ciudad de Ifrán situada en el corazón de la Cordillera del Atlas. No siendo muy poblada, pues apenas supera los 14.000 habitantes, destaca a su entrada por una imagen bastante europeizada de sus calles y parques con bastante refinamiento. Incluso allí el rey Mohamed VI tiene una residencia de invierno. En este ambiente se desenvolvía a las mil maravillas su antecesor, quizás más burgués en su planteamiento, que ahora ha sido remozado buscando volver a sus orígenes. Aunque mirando su interior está claro que el nivel de sofisticación sigue siendo alto, ofreciendo grandes butacones (con butacas me hubiera quedado corto) muy cómodos para viajar que destacan por su calidad, lo mismo que se podría decir del resto de los ma-

**SU NUEVO
DISEÑO
VUELVE A LOS
ORÍGENES**

TOYOTA LAND CRUISER VX





A NUESTRO PAÍS SOLO LLEGARÁN VERSIONES DE SIETE PLAZAS

teriales. A su vez se ha conseguido incorporar de forma acertada un alto nivel de tecnología. Las ya imprescindibles pantallas de información son de generosas dimensiones (12,3 pulgadas ambas), incorporando el sistema Smart Connect. Y en su acabado más alto incluso incorpora un Head-up Display o un retrovisor interior digital.

El haber crecido hasta los 4,92 metros le ha permitido ofrecer un habitáculo muy amplio para todos sus ocupantes. A nuestro país llegarán solo las versiones de siete plazas, que restan algo de espacio de maletero. Mientras, los ocupantes de la segunda fila son bien mimados ya que cuentan con climatizador propio, varias tomas para alimentar diferentes dispositivos o la posibilidad de contar con un techo solar o panorámico.

Abandonando Ifrán nos dirigimos hacia los interiores más recónditos del Atlas. Es un auténtico escenario off-road donde, como comentaba antes, nuestro protagonista se ha adaptado ahora perfectamente. Robusto, sin duda, es el adjetivo que mejor define su diseño, con formas muy cuadradas, típicas estriberas para subir al habitáculo o grandes ventanales.

Pero una cosa es parecerlo y otra serlo. Por delante tuvimos 285 km de ruta, con 6,5 horas de viaje y ascensos hasta 2.200 m de altitud en donde a mí me ha convencido totalmente. Empezando por ofrecer para los menos avezados un arsenal de tecnologías para hacer del 4x4 una tarea mucho más sencilla. A un esperable selector de modos de conducción (Multi-Terrain Select), se le unen el Crawl Control, un control de cruce para circular a baja velocidad muy útil en pendientes, o una cámara para controlar todos los obstáculos que nos encontramos en el exterior, tanto de forma panorámica como solo de la parte delantera en la que te "borra" el morro.

Huelga decir que dentro de ese conjunto de botonería ubicada en la consola central tendremos todos aquellos mandos relacionados con el 4x4. Funciones como el bloqueo de los diferenciales central o trasero, la posibilidad de desconectar la barra estabilizadora delantera o pasar de marchas largas a cortas, no faltan. Porque hasta ahora no lo había dicho, pero este Land Cruiser tiene tracción total permanente de serie.

De nada hubiera servido toda esta dotación sin una buena base. En este caso se recurre a la avan-

TOYOTA LAND CRUISER VX



COMO BUEN
TODOTERRENO NO
FALTAN EN SU INTERIOR
FORMAS CUADRADAS Y
MUCHOS BOTONES. ESO
SÍ, CON DOS GRANDES
PANTALLAS AL
MANDO.

A NUESTRA
DISPOSICIÓN
ENCONTRAREMOS
MODOS DE
CONDUCCIÓN
ESPECÍFICOS, ASÍ
COMO FUNCIONES
PARA DESCONECTAR
LOS DIFERENCIALES.





TOYOTA LAND CRUISER VX

Motor: Cuatro cilindros en línea diésel. Cilindrada: 2.775 cc. Diámetro por carrera: 92,0 x 103,6.

Potencia máxima: 205 CV entre 3.000 y 3.400 rpm. Par: 500 Nm entre 1.600 y 2.800 Nm.

Transmisión: Tracción total, con cambio automático por convertidor de par de ocho velocidades.

Chasis: de escalera con suspensión de doble horquilla delantera y eje rígido detrás.

Frenos: discos ventilados de 18" delante y 17" detrás.

Llantas: 18 pulgadas.

Neumáticos: 265/65/R18

Largo/ancho/alto: 4.920/1.980/1.870 mm. Batalla: 2.850 mm. Peso: 2.330 kg.

Prestaciones: Aceleración 0-100 km/h: 12 segundos. Velocidad máxima 165 km/h. Consumo medio: 10,5 litros.

EL CHASIS SIGUE SIENDO DE ESCALERA Y MÁS RÍGIDO

zada plataforma TNGA con un chasis de escalera, que no solo permite incorporar las últimas tecnologías en materia de seguridad (Toyota Safety Sense), también ofrece al conjunto una mayor rigidez. A su vez, por primera vez en su historia, ofrece dirección eléctrica, algo que no gustará mucho a los más puristas, pero que desde la marca nos insistieron que ofrecerá la misma fiabilidad en condiciones adversas que las hidráulicas anteriores.

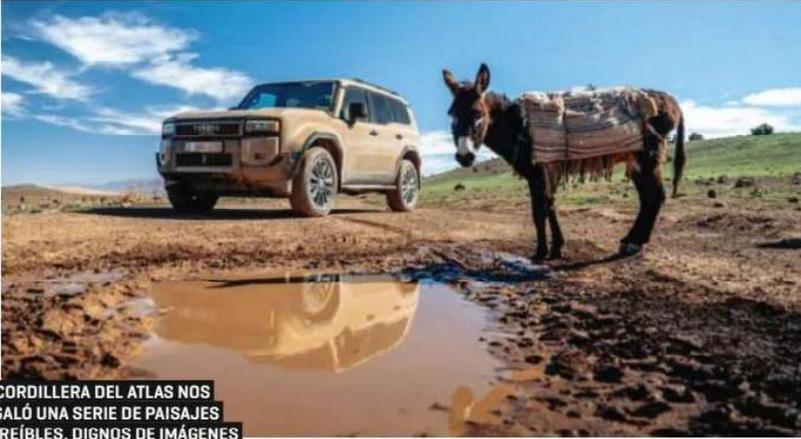
La primera parte de nuestro recorrido transcurrió por pistas bastante fáciles en la que nos fue inevitable evitar pisar los charcos y mancharlo un poco de barro. Este camino nos llevaba a un lugar habilitado por la organización en el que habían preparado diferentes pruebas para comprobar sus capacidades. Las instrucciones del monitor fueron bastante claras: marchas cortas, diferenciales activados, barra estabilizadora delantera desconectada y al lío. Pues tras completar todas y cada una de ellas te crees la frase que nos comentaron en la rueda de prensa previa "es un coche para hacer el todoterreno fácil a todo tipo de conductores". Daba igual subir, bajar, tener una o varias ruedas en el aire, todo parecían meros trámites. Y siempre utilizando los mismos neumáticos que se montan como equipo original.

A partir de ahí recorrimos otros caminos con muchas piedras, de las cuales no se quejaba mucho nuestro Land Cruiser, y también hubo tiempo para un poco de carretera. Aquí es donde descubrí el buen trabajo que hace el nuevo esquema de suspensiones con doble horquilla delantera, mientras que detrás sigue el eje rígido de cuatro brazos, pero revisado. Para mí, consigue un mejor compromiso en ambos terrenos comparado



AUNQUE NUESTRA UNIDAD DE PRUEBAS CONTABA CON CINCO ASIENTOS, EN ESPAÑA SOLO ESTARÁ DISPONIBLE CON SIETE. LA AMPLITUD ATRÁS ES NOTABLE.

TOYOTA LAND CRUISER VX



LA CORDILLERA DEL ATLAS NOS
REGALÓ UNA SERIE DE PAISAJES
INCREÍBLES, DIGNOS DE IMÁGENES
VIRALES PARA INSTAGRAM.





LA ORGANIZACIÓN PREPARÓ UNA SERIE DE PRUEBAS TODOTERRENO QUE EL LAND CRUISER COMPLETAMENTE DE SERIE COMPLETÓ SIN PROBLEMAS.

ES MÁS REFINADO QUE SUS PRINCIPALES RIVALES

con un Grenadier o un Wrangler, grandes rivales todoterreno.

Llegados a este punto todavía no he presentado al motor que lo mueve. Era difícil imaginarse en un modelo de este tipo que no fuera diésel. Es más, en realidad es el mismo 2.8 de 205 CV y 500 Nm que ya tenía su antecesor, pero con una serie de cambios obligados para adaptarse a las nuevas legislaciones de emisiones.

Y mientras antes nos quejábamos de lo ásperos que sonaban este tipo de bloques, en esta ocasión me dio la sensación como que mis oídos echaban de menos ese soniquete. Es una melodía que te recuerda a un todoterreno clásico, volviéndose silencioso cuando en carreteras circulamos a velocidades constantes. Destacan también sus prestaciones a bajas vueltas, muy útil en campo, mientras que a altas velocidades le cuestan algo más los cambios de ritmo, algo normal teniendo en cuenta que mueve más de 2.300 kg. Mientras, sus consumos están bastante cercanos a los 10,5 litros homologados.

Lo que te llevarás siempre asociado, en nuestro país, es el cambio automático de tipo de convertidor de par. Esta transmisión es completamente nueva y ofrece hasta ocho relaciones. Durante el recorrido que compartimos demostró siempre buenas maneras, tanto en el asfalto como por el campo. Y ofrece al conductor la posibilidad de poder actuar sobre él de forma manual, accionando el pomo ubicado en la consola central.

Haber optado por esta mecánica ha provocado que Toyota tenga que limitar mucho las unidades que venderá en Europa para no disparar sus emisiones. Este 2024 se despacharán 700 unidades, las cuales ya están prácticamente adjudicadas pese a que su precio comienza en 85.450 euros. Mientras para el próximo año parten en un principio de 500 unidades, aunque esperan conseguir alguna más.

La película cambiará a finales del 2025, cuando se sustituirá el motor actual por un híbrido ligero. Con la misma base añaden un sistema de 48V con un motor eléctrico de 8,4 kW (11 CV) y 65 Nm, se reducen las emisiones y se le otorga la etiqueta Eco. Y esta parte nueva irá bien aislada para seguir ofreciendo las mismas capacidades de vadeo. Pero eso ya será otra historia, espere-mos en otro país y con otra ruta tan espectacular como esta. 🚗

Conclusión

Ante la entrada de nuevos competidores en el segmento de los todoterrenos clásicos como el Grenadier o modelos chinos capaces de nadar como el Yangwang U8, en Toyota han decidido volver a los orígenes para crear una nueva entrega de su Land Cruiser. Así presenta formas más cuadradas tanto en el exterior como en el interior, pero sin dejarse nada en materia tecnológica, donde es capaz de destacar como modelo emblema. Sin olvidar unas aptitudes fuera del asfalto fuera de toda duda, que hacen que cualquiera pueda superar situaciones complicadas con suma facilidad. La pena es que las altas emisiones de su motor diésel hayan provocado que su tirada sea mucho más limitada en Europa, convirtiéndolo en un modelo de nicho y con un precio que algunos pueden calificar como prohibitivo.



NEXT



ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



BMW M5

PRIMERA TOMA DE CONTACTO CON EL NUEVO Y REVOLUCIONADO M5

QUE LLEGA CON SU NUEVA TECNOLOGÍA HÍBRIDO-ENCHUFABLE.

WRC

EN KENIA SE PODRÁ
COMPROBAR SI EVANS
OPTA DE VERDAD AL
TÍTULO Y SI LOS
HYUNDAI RESURGEN.



Motor Clásico

ESTE MES PUEDES DISFRUTAR DE



Honda NSX

AUTOMOVIL

byneon
Neon147

byneon
Neon147

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguilara
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:

encuentratrukiosco@logista.es

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



Imprime: Rotocobri. 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 DJD. 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 14-38-00298

PEFC Certificado

El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible

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



Búscala también en SportLife Ibérica Store



Tan poco convencional como tu vida



Taigo desde 19.900 €
sujeto a financiación*

La vida es muy poco convencional como para tener un coche con un diseño convencional, un tamaño convencional y una trasera convencional. Mejor tener un SUV que a la vez es un coupé. Taigo. Porque... **¿Quién quiere ser convencional?**

*PVP recomendado en Península y Baleares para un Volkswagen Taigo 1.0 TSI 70 kW (95 CV) 5 vel. (IVA, Impuestos de Matriculación, Transporte, descuento de marca y concesionario, y bonificaciones de Volkswagen Financial Services incluidos en el precio). Oferta válida hasta el 31/03/2025 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Financial Services según condiciones actuales con un capital mínimo de 15.000 € con una duración y permanencia mínima de la financiación de 60 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Volkswagen Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Modelo visualizado: Taigo R-Line con opcionales. Gama Taigo: consumo combinado WLTP (litros/100 km) de 5,3 a 5,9. Emisión CO2 combinado WLTP (g/km) de 120 a 134.