car OCTUBRE 2025 · Nº 223 · 5,50 €

www.revistacar.es

KIOSKEROS

EDICIÓN PARA COLECCIONISTAS

UN MISMO NÚMERO Y 4 PORTADAS DISTINTAS

ESPAÑA · 5,50€ · (PORTUGAL 6,50€)
Nº 223 · OCTUBRE 2025
00223
8 413042 589457

CUPRA TINDAYA

La marca española quiere exprimir tus emociones al máximo

"No drivers, no CUPRA"

Ferrari 849 Testarossa

EL SUCESOR DEL SF90 STRADALE LLEGA HASTA LOS 1.050 CV

Aston Martin Valhalla

OTRO MIEMBRO DEL CLUB DE LOS MIL (1.079 CV), PERO SOLO SE HARÁN 999

Porsche 911 Turbo S

CON SUS 711 CV SE CONVIERTE EN EL NUEVEONCE MÁS POTENTE

KIOSKEROS

SUZUKI

HASTA **10** AÑOS DE GARANTÍA*
TRANQUILIDAD SUZUKI

S-CROSS

HYBRID

ECO **HYBRID** SYSTEM

CONDUCCIÓN **4X4** ALLGRIP SELECT

SUZUKI **CONNECT** INTEGRADO

SISTEMAS DE **SEGURIDAD** AVANZADOS

Descubre el S-Cross

auto.suzuki.es

Suzuki recomienda MOTUL

*Consulte condiciones en suzuki.es

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 5,4 a 6,1. **Emisiones CO_2 WLTP (g/km):** de 121 a 141.

Editorial

La inteligencia artificial o inteligencia real...

Llevamos más de tres años hablando de la IA, de la inteligencia artificial y no del IAA que es el antiguo salón del automóvil alemán. Antes era de coches y ahora de movilidad y donde los vehículos en 3D tienen menos relevancia hasta el punto de tener que montar sus espacios en carpas repartidas por la ciudad de Múnich y no en los feriales como se hizo siempre... La verdad, es que la IA está dando una vuelta de tuerca al mundo y en concreto al mundo del automóvil. Unos dicen que es una aberración, otros que una maravilla, nosotros nos quedamos en un punto intermedio y analizando su utilidad y futuro. Los más catastrofistas opinan que los talleres de reparación, los call-center y los servicios de consultoría han empezado a reducir plantilla con esta herramienta. A nosotros, nos parece correcto, el mundo evoluciona y nada debe permanecer perpetuo o anquilosado. En nuestra última visita a Silicon Valley, en California, pudimos comprobar la efectividad de los taxis autónomos o sin conductor humano, encima no te ponen la música a tope, ni te comen la oreja cuando el Real Madrid pierde... No sé si se han dado cuenta, pero todo el mundo quiere trabajar en una burocracia de oficina calentita o fría y mojarse poco. Faltan camareros, faltan electricistas buenos, soldadores, faltan las profesiones más tradicionales, que en España han quedado en manos de gente sin experiencia. No hay soldadores, no hay chapistas, ni pintores buenos, la mayoría quieren wifi, móvil con tres cámaras y la paguita del Estado... A nosotros no nos asusta que la IA barra puestos de trabajo, lo que nos asusta es la IR, "la inteligencia ridícula", de pagar a todos aquellos listos que pretenden comer sin trabajar o decirnos que si te apuntas a un curso on-line puedes ser muy rico.

El sector del automóvil vive los mayores batacazos de la historia con las absurdas y ruinosas reglas que dicta la Unión Europea en materia de emisiones. El presidente mundial del Grupo VW se quejaba estos días en la IAA de Alemania y con gran razón, que por un lado los aranceles de Trump, por otro las leyes basuras europeas machacando a sus compatriotas con multas millonarias. Y para colmo, los chinos haciendo un trabajo perfecto, mientras que aquí nos preocupa la niña diabólica Greta y sus concupiscinos porreros náuticos. ¿Qué pretende la UE? Quiere que desaparezca la industria a golpe de impuestos, de pocas obligaciones y mucha basura política y social. Por unas horas olvide todo lo que está ocurriendo en el mundo y relájese leyendo CAR, porque somos la publicación física y digital escrita en español que cuenta, día a día, la historia del automóvil sin esperar 100 años. Por mucha IA, muchas gafas de soldador o muchos likes, una máquina no puede sustituir un artículo de dos horas de lectura, donde nuestro paciente siente que conduce o participa del reportaje que le contamos. La IA es buena, sobre todo para seleccionar vagos y maleantes y sacarlos de esta sociedad. En definitiva esto es CAR y www.revistacar.es, donde mucha información nunca es suficiente.

Emilio Olivares i Camps
Editor-Director

Nuestro editor-director (5.8) junto a Fran Silvestre (4.9), embajador de Land Rover, y el arquitecto con más seguidores del mundo.

staff

ATENCIÓN AL LECTOR
Tel. +34 915 946 930

EDITA
Team CAR Spain Publicaciones, S. L.

REDACCIÓN Y COLABORADORES
Editor-Director
Emilio Olivares i Camps
Asesor Editorial
José Mahou
Directora
Macarena López de la Vara
Subdirector de Redacción
Daniel Íñigo
Subdirector de Contenidos
Guillermo Lahoz

Redacción
Nicolás Moreno (pruebas). Enrique Llorente (área digital). Daniel Blasco (Cataluña). Manuel Lerma (ingeniero). Jorge Gómez. Máximo Seidel. Félix Daroca. Diseñadores: Íñigo Onieva y Emilio Cenzano.

Administración y Personal
Paloma Álvarez / Tel. 650 761 404

Maquetación
Pablo Barca Soler

PUBLICIDAD Y MARKETING
Pedro Pastor / Tel. 634 909 555
Estefanía Serna / Tel. 624 260 434
Barcelona **Mass Media Special Group**

IMPRENTA
Grupo Monterreina

DISTRIBUCIÓN
Boyacá

DEPARTAMENTO PERSONAL Y JURÍDICO
Ejaso Estudio Jurídico

CAR INTERNACIONAL
Reino Unido, China, India y Grecia.

CAR ES UNA MARCA REGISTRADA POR EMAP AUTOMOTIVE. LA EDICIÓN ESPAÑOLA ESTÁ PUBLICADA BAJO LICENCIA DE TEAM CAR SPAIN PUBLICACIONES SL. TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS.

Villaconejos 14. 28925
Alcorcón - Madrid

Difusión controlada por OJD
Depósito Legal **M-7320-2007**
ISSN 1887-5491

En virtud de lo dispuesto en los artículos 8 y 32.1, párrafo segundo, de la Ley de Propiedad Intelectual, quedan expresamente prohibidas la reproducción, la distribución y la comunicación pública, incluida su modalidad de puesta a disposición, de la totalidad o parte de los contenidos de esta publicación, con fines comerciales, en cualquier soporte y por cualquier medio técnico, sin la autorización de la empresa editora de la publicación, Team CAR Spain Publicaciones SL.

www.revistacar.es

Octubre 2025

6 Thomas Schäfer, CEO de Volkswagen

10 BMW renueva por completo su iX3

12 El salto de los prototipos a los modelos de producción en Citroën

14 Audi Concept C, un prototipo a medio camino entre un TT y un R8

16 Tercera generación del Mercedes GLC, protagonista del IAA de Múnich

20 Luca Cordero di Montezemolo estrena documental y nuevo puesto en McLaren

24 Mondocar, una nueva forma de alquilar vehículos

26 Ferrari 849 Testarrosa

32 Cadillac resurge de sus cenizas

34 En la *fashion week* con Mercedes-Benz

36 Hablamos con Markus Thiel, director de I+D de Bentley

38 El nuevo Audi Q3, ahora con carrocería Sportback

40 Adiós a Robert Redford, un porchista confeso

42 Novedades y nombramientos en Santana Motors

Pagani Huayra R Evo Roadster **44**

Especial Cupra **48**

64 Polestar 5

68 Porsche 911/992.2 Turbo S

BMW M3 Touring CS **76**

80 Aston Martin Valhalla

84 El DS N°8 nos ha conquistado

89 Especial Kia: hablamos con su diseñador, Karim Habib; repasamos sus novedades (EV2, EV4, EV5 y PV5), y la historia de Kia Iberia

98 Porsche 911 GT3 RS Manthey: cómo mejorar algo casi perfecto

102 Entrevistamos al fundador de Puerto Motor, Marcos Arcadio González González

104 Renault Clio VI

108 Skoda Vision 0, Epiq y Felicia Fun

109 Leapmotor B05 y B10

110 Asistimos al Rally Princesa de Asturias con Skoda

112 F1: los pilotos/ingenieros

116 La moto de Nico: Kove 800X Pro

119 Autoguía

128 Automobilia

136 Iberian Supercars Endurancex

138 Fórmula Student Spain, las olimpiadas de los ingenieros del motor en Montmeló

140 Viajamos al Hampton Court Concours de Londres de la mano de la firma relojera A. Lange & Söhne

146 Top ten: los coches de los millonarios que encabezan la lista forbes

KIOSKEROS

Kia EV4 100% eléctrico, con hasta 800 km de autonomía.*

Descúbrelo en tu Concesionario Oficial Kia.

Movement that inspires

Nueva forma. Nueva energía. Nuevas posibilidades. El Kia EV4 combina una silueta esculpida con una presencia segura. Su sistema de propulsión 100% eléctrico, suave y eficiente, ofrece hasta 800 km de autonomía. Una invitación a moverte con una nueva perspectiva y a redescubrir cada camino que tienes por delante.

Emisiones CO_2 combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100km): 14,3-14,8. *Autonomía en ciudad en modo eléctrico - dependiendo del modo de conducción, condiciones meteorológicas, climatización, batería -.

0 Emisiones DGT

KIOSKEROS

Car News 10/2025

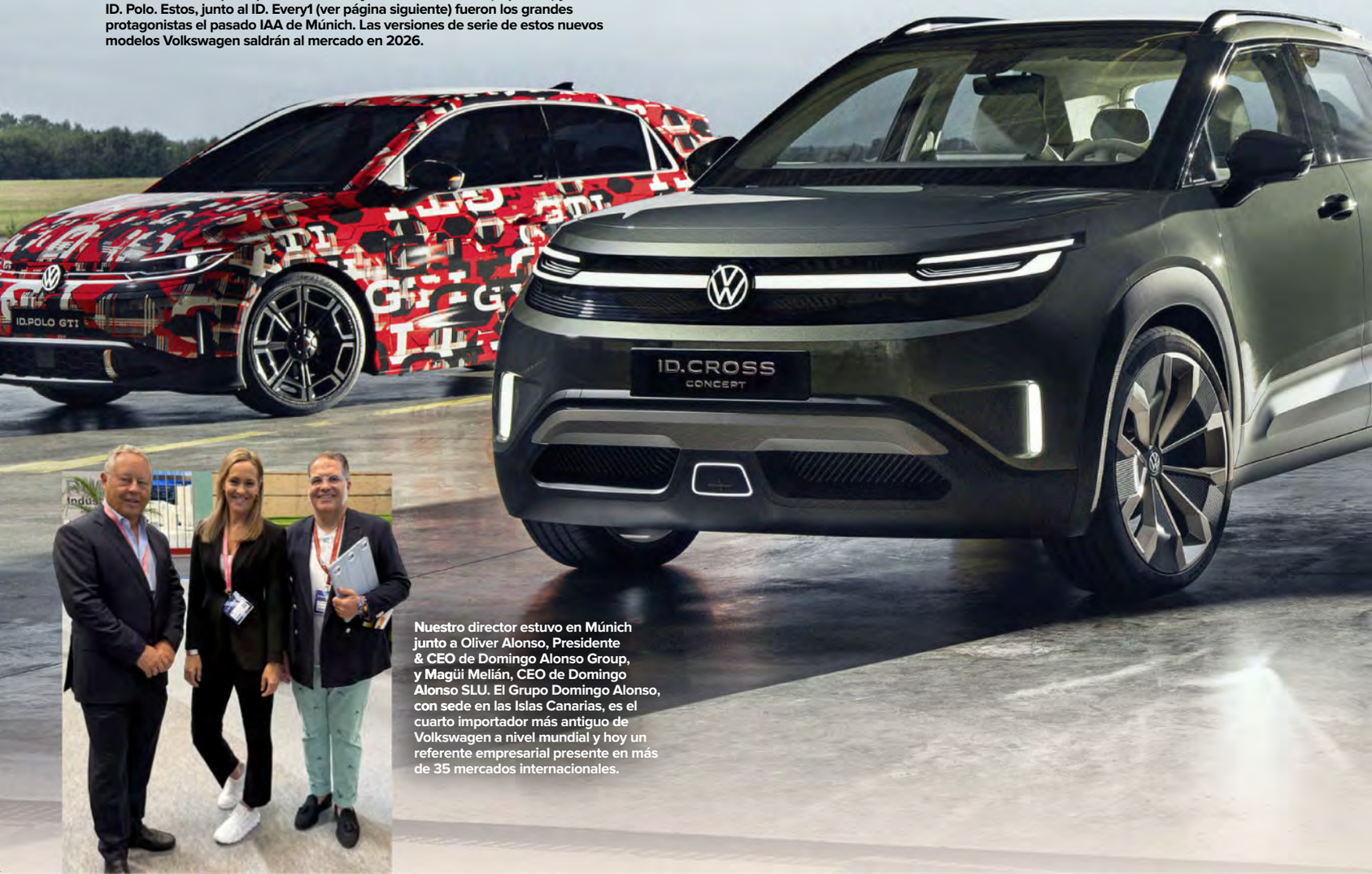
Volkswagen pasa al ataque

La marca que dirige **Thomas Schäfer** ha lanzado una nueva ofensiva de producto. El plan: rediseño total, electrificación y tecnología accesible para recuperar el liderazgo antes de 2030.

EL GIGANTE ALEMÁN está empezando a recuperar el lugar que le corresponde. China ya no es la máquina de hacer dinero que solía ser, con las marcas locales captando la atención del consumidor. Los costes en sus plantas europeas se están disparando, lo que ha provocado replanteamientos drásticos. VW también apostó fuerte y pronto por los coches eléctricos pero la familia ID recibió, como todos los eléctricos del mercado, una tibia acogida... Pero, por suerte, eso es el pasado. Ahora las cosas están cambiando. Las ventas vuelven a florecer y el Grupo ha invertido miles de millones en una joint venture con Rivian para acceder a una tecnología de primer nivel.

Quizás por todo ello Thomas Schäfer se muestra relajado en cada rueda de prensa. Nos habla del plan Future Volkswagen y sus tres fases: avanzar, atacar y lograr. La marca ya ha superado la fase de avance, en la que se enfrentó a algunas preguntas muy serias sobre sí misma. Schäfer explica: "Poner en marcha este plan fue todo un reto. Tuvimos una oportunidad única para corregir los fundamentos, de modo que podamos permitirnos una nueva ola de productos atractivos e, incluso en este panorama cambiante, demostrar que aún podemos tener éxito". Ahora toca atacar. El T-Roc de segunda generación es el primero en salir al ruedo, disponible como híbrido ligero o híbrido completo (una primicia en producción para VW), con una versión deportiva R en camino. Marca el inicio de un despliegue de futuros modelos con los que la marca pretende convertirse en el "fabricante de volumen tecnológicamente líder de aquí a 2030". El ID.2 de producción (que se llamará ID. Polo) y su versión deportiva ID.GTI llegarán el próximo año, junto con una renovación

El ID. Cross Concept en posición central, junto al ID. Polo GTI (izquierda) y el ID. Polo. Estos, junto al ID. Every1 (ver página siguiente) fueron los grandes protagonistas el pasado IAA de Múnich. Las versiones de serie de estos nuevos modelos Volkswagen saldrán al mercado en 2026.



Nuestro director estuvo en Múnich junto a Oliver Alonso, Presidente & CEO de Domingo Alonso Group, y Magüi Melián, CEO de Domingo Alonso SLU. El Grupo Domingo Alonso, con sede en las Islas Canarias, es el cuarto importador más antiguo de Volkswagen a nivel mundial y hoy un referente empresarial presente en más de 35 mercados internacionales.

completa de su modelo eléctrico más vendido: el ID.4. En el pasado salón de Múnich también vimos el primer concepto del nuevo ID.Cross, una versión crossover del inminente utilitario eléctrico.

El ID.4 necesitaba ya un lavado de cara, pero Schäfer asegura que será "completamente rediseñado", rompiendo con el protocolo habitual de actualización de mitad de ciclo. "Creemos que tenía que encajar con el nuevo lenguaje de diseño hacia el que vamos", añade Schäfer, dando a entender que el nuevo modelo tomará inspiración de los concept ID.2All e ID.Every1. "Es nuestro coche eléctrico más importante en volumen", remarca, "así que [la renovación] también es clave para seguir siendo competitivos un tiempo más". Se espera que la actualización reformule por completo las opciones de batería y motor, y que transforme en profundidad el interior centrado en las pantallas.

Schäfer añade que Volkswagen todavía tiene una herencia sobre la que apoyarse, a pesar de la presión de nuevas marcas –especialmente chinas–, pero está convencido de que muchos compradores no se mueven solo por precio. "La gente compra marcas, y eso es algo que muchas otras compañías no entienden", afirma. "Si cargas tu marca de valor y logras que la gente se emocione con ella, puedes atraerlos. ¿Que las marcas chinas también están atacando? Claro que sí. Lo mismo ocurrió con los japoneses en los 60 y los coreanos en los 80: todos quieren un trozo del pastel. Pero hay que plantarse".

"Ser el fabricante de volumen tecnológicamente líder significa estar un paso por delante de la competencia, no simplemente hacer lo que hacen los demás", concluye Schäfer. "Normalmente somos nosotros quienes escalamos funciones que se consideran premium y las llevamos al gran público. Eso es lo que somos. Y seguirá siendo así en el futuro".

"Queremos ser el fabricante de volumen líder en tecnología de aquí al año 2030", Thomas Schäfer

Desde el 1 de julio de 2022, Thomas Schäfer es miembro del Consejo de Administración del Grupo y director general de la marca Volkswagen Turismos.

ID. Every1

ID. Polo

El VW ID. 2 se ha convertido en el ID. Polo. Thomas Schäfer lo explicaba así: "Los nombres de nuestros modelos están firmemente arraigados en la mente de las personas. Son sinónimo de una marca fuerte y encarnan características como la calidad, el diseño atemporal y las tecnologías para todos. Por eso estamos trasladando nuestros nombres de siempre al futuro".

ID. Cross Concept

El ID. Cross Concept mide 4.161 mm de largo, con una batalla de 2.601 mm. El prototipo lleva un motor eléctrico que desarrolla una potencia de 211 CV y propulsa las ruedas delanteras. La previsión de autonomía en ciclo WLTP es de hasta 420 kilómetros.

Desde la aparición del escarabajo, Volkswagen ofrece a millones de personas una movilidad asequible con coches compactos y simpáticos. Ahora, el fabricante alemán quiere repetir la historia, pero en formato eléctrico, con el ID. Every1. Se convertirá en el modelo de acceso a la gama eléctrica y llegará en 2027 con un precio desde unos 20.000 euros. La versión de serie del ID. Every1 será el primer modelo de todo el Grupo que utilizará una arquitectura de software completamente nueva y muy potente. De este modo, el futuro Volkswagen puede recibir nuevas funciones a lo largo de todo el ciclo de vida si lo desean sus usuarios. Incluso después de haber comprado un coche configurado personalmente, se puede seguir actualizando y adaptando individualmente a las necesidades del cliente.

En cuanto al diseño, el prototipo también recoge elementos típicos de la marca vistos en clásicos modelos, como el up!. Al respecto, Andreas Mindt, diseñador jefe, declaró: “Nuestro objetivo era crear algo atrevido a la par que accesible. El ID. Every1 se muestra seguro de sí mismo, pero sigue siendo simpático, gracias a detalles como los faros delanteros dinámicos y la parte trasera ‘sonriente’. Estos elementos de diseño lo convierten en algo más que un coche: le dan personalidad e identidad con las que las personas pueden identificarse”.

Después del ID. Polo y de la versión deportiva ID. Polo GTI, el Every1 pertenece a la Electric Urban Car Family y se basa en la nueva plataforma modular de propulsión eléctrica. Gracias a la tracción delantera eléctrica, la MEB ofrece un aprovechamiento revolucionario del espacio y la máxima eficiencia. El prototipo alcanza una velocidad máxima de 130 km/h y está propulsado por un motor eléctrico de nuevo desarrollo con una potencia de 95 CV, y una autonomía de 250 km como mínimo. Con una longitud de 3.880 mm, se sitúa entre el antiguo up! (3.600 mm), el ID. Polo (4.050 mm) y el actual Polo (4.074 mm). En el interior ofrece espacio para cuatro personas y un volumen del maletero de 305 litros.

ID. Polo GTI

La versión más deportiva del ID. Polo también recuperará las siglas GTI. Incorporará una batería de 56 kWh y su potencia rondará los 250 CV. Se espera un chasis más duro y una suspensión deportiva para mejorar las prestaciones. También tendrá detalles exclusivos por toda la carrocería.

Thomas Schäfer

Nuestro protagonista nació en Marburgo, Alemania, en 1970. Se incorporó a la industria automovilística a través de un programa de estudios dual en Daimler AG y se graduó en ingeniería mecánica en 1994. Ocupó diversos puestos directivos en las áreas de producción y control de calidad en Alemania, Estados Unidos y Sudáfrica en Daimler hasta 2002. De 2002 a 2005, fue miembro fundador de DaimlerChrysler Malaysia como miembro del consejo de administración responsable de tecnología. En la sede central de Stuttgart, Schäfer fue responsable de las entregas de vehículos, los centros de atención al cliente y el negocio global de CKD en los mercados emergentes entre 2005 y 2012. En mayo de 2012, Schäfer se incorporó a Volkswagen AG, donde dirigió la producción internacional del grupo y fue responsable de los proyectos CKD y las negociaciones sobre nuevas plantas de producción. A partir de 2015, ocupó el cargo de presidente y director general de Volkswagen Group South Africa y fue responsable del desarrollo de las marcas del grupo en la región del África subsahariana. Schäfer se convirtió en director general de Škoda Auto en agosto de 2020. Lanzó la nueva estrategia corporativa "Next Level – Škoda Strategy 2030", impulsó la electrificación de la gama de modelos y sentó las bases para convertirse en la marca europea líder en regiones en crecimiento como la India y el norte de África. Thomas Schäfer asumió el cargo de director de operaciones de la marca Volkswagen el 1 de abril de 2022. Desde el 1 de julio de 2022, es miembro del Consejo de Administración del Grupo, director general de la marca Volkswagen Turismos y director del Grupo de Marcas Core.

Con una amplia trayectoria, este alemán de 55 años lleva en el Grupo Volkswagen desde 2012.

SEGUNDO ACTO

La marca alemana nunca elige el camino fácil. La segunda generación del SUV eléctrico es un paso adelante en tecnología, potencia y diseño.

POR: TEAM CAR

Miles de millones en I+D. Diseño desde cero. Tecnología de vanguardia. Flexibilidad de motorización inigualable... BMW se ha marcado una lista de objetivos ambiciosa con su estrategia Neue Klasse, diseñada para renovar por completo no solo su gama de modelos, sino también su forma de fabricar automóviles, para garantizar su competitividad en un mercado en constante evolución.

El nuevo iX3 es el primero de una oleada de modelos nuevos y actualizados que se beneficiarán de estos avances. Marca la pauta para el futuro previsible de BMW, así que más vale que sea bueno.

Si la gran estrategia de BMW les suena familiar, es porque el proyecto original Neue Klasse de los años 60 tenía prácticamente los mismos objetivos. La diferencia radica en que en aquel entonces BMW estaba en serios problemas: su identidad era incierta y sus beneficios, esquivos. La Neue Klasse fue un Ave María desesperado, y funcionó. Hoy, BMW goza de mucha mejor salud. Está implementando estos cambios desde una posición de fuerza, porque así lo desea, mientras se prepara para el futuro, no porque la línea de productos actual no funcione. Todo lo contrario.

Los vehículos eléctricos de BMW son competitivos en tecnología y eficiencia, además de ser fáciles de conducir, características de las que carecen muchos de sus rivales. La división M siempre está disponible cuando se necesita un rendimiento extra. Alpina, anteriormente un fabricante semi-independiente de interesantes variantes de la gama BMW, ahora es propiedad absoluta y se ha integrado internamente, lo que ofrece a BMW una nueva vía de acceso al mercado de lujo. Y si bien la era del diseño de Domagoj Dukec ha sido polarizante (se ha trasladado a Rolls-Royce, con Max Missoni y Oliver Heilmer ocupando su puesto), ha logrado diferenciar a BMW de sus rivales alemanes de gama alta. Los diseños impactantes tampoco han

KIOSKEROS

1 Rivaliza frente al nuevo Mercedes GLC eléctrico, sin perder de vista al Audi Q6 e-tron y Porsche Macan.

2 Dotado con una batería de 108,7 kWh, homologa nada menos que 805 km de autonomía bajo el ciclo combinado WLTP. Gracias a la arquitectura de 800V, admite cargas a 400 kW, lo que supone 21 minutos para pasar del 10 al 80%.

3 Este SUV, que mide 4,78 metros de largo y pesa 2.360 kg, ofrece un maletero de 520 litros... y añade un 'frunk' delantero con 58 litros.

4 El nuevo BMW iX3 50 xDrive 2026 arranca su comercialización en nuestro país desde 69.900 euros, con el acabado de serie. Con el paquete M Sport, la tarifa se sitúa en 74.227 euros, mientras que el M Sport Pro alcanza 77.302 euros.

afectado las ventas. A pesar de todos estos aspectos positivos, BMW ha apostado fuerte por una nueva Neue Klasse. No menos de 40 modelos nuevos y revisados se beneficiarán de los avances en diseño, tecnología y motorización de la Neue Klasse de aquí a 2027, renovando prácticamente todas las variantes del modelo O de BMW en muy poco tiempo. ¿Por qué correr semejante riesgo? "No creo que sea una apuesta arriesgada", replica Joachim Post, miembro del consejo de desarrollo. Post afirma que se trata más bien de garantizar que BMW esté preparada para todos los resultados futuros en cuanto a motorización y tecnología, y señala los diferentes niveles de adopción de la electrificación en todo el mundo y sus innumerables desafíos geopolíticos. Los vehículos eléctricos de nueva generación se benefician de los motores eléctricos de sexta generación de BMW, diseñados para reducir las pérdidas en torno a un 40 % en comparación con los motores Gen5. El modelo de lanzamiento del iX3 xDrive 50 cuenta con dos, que generan un total de 464 CV y 475 Nm, lo que permite una aceleración de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos y una velocidad máxima de 210 km/h.

Comienza en la versión de doble motor y tracción total 50 xDrive. Rinde una potencia de 345 kW (469 CV) y 645 Nm de par; con semejantes cifras, acelera de 0 a 100 km/h en sólo 4,9 segundos, mientras que la velocidad punta se limita a 210 km/h.

De los prototipos a la realidad

El interior del C3 también refleja la filosofía de diseño del Öli, ofreciendo un espacio arquitectónico optimizado que prioriza la comodidad y la innovación tecnológica.

El nuevo Citroën C3, especialmente sus versiones 100% eléctricas, heredan el lenguaje de diseño introducido por el concept-car Öli y llevan su apuesta por la practicidad, y la electrificación asequible a nuestras carreteras.

HACE CASI TRES años, el concept-car Citroën Öli no dejó a nadie indiferente en el mundo del automóvil. Su audacia estética, su compromiso radical con la sostenibilidad y su nueva visión asequible y práctica de la movilidad eléctrica lo convirtieron en protagonista principal. Actualmente, buena parte de sus postulados de diseño y filosofía tienen su reflejo en el nuevo Citroën C3. Este urbanita versátil y espacioso adopta elementos distintivos que reflejan la filosofía de vanguardia del Öli, marcando un nuevo capítulo en la historia de la Marca.

El diseño del nuevo Citroën C3 se caracteriza por una equilibrada combinación de geometría vertical y superficies horizontales en un estilo ya esbozado en el concept-car. En el frontal, aparece el logotipo ovalado y los chevrones presentados en el Öli y que remiten a los primeros tiempos de la Marca. Esta nueva identidad destaca al estar flanqueada por rejillas negras brillantes que reinterpretan de manera ingeniosa el icónico Doble Chevrón de Citroën, ofreciendo una imagen robusta y sofisticada.

De noche, el Citroën C3 introduce una nueva firma luminosa que se inspira directamente en el Öli. Las luces delanteras y traseras presentan un diseño en tres niveles, con una lente horizontal central y dos verticales a los lados, creando un patrón visual similar a las aspas que no solo es estéticamente atractivo sino también mejora la visibilidad y seguridad en carretera. Esta nueva seña de identidad para el Doble Chevrón ya se ha implantado en los últimos lanzamientos de la Marca, como los C4 y C4 X y estará presente en la próxima generación del Citroën C5 Aircross.

Como el Öli, el nuevo C3 va a contracorriente con el uso de materiales reciclados y reciclables, la ligereza y la búsqueda de lo suficiente y necesario.

El interior del C3 también refleja la filosofía de diseño del Öli, ofreciendo un espacio arquitectónico optimizado que prioriza la comodidad y la innovación tecnológica. Su sorprendente salpicadero, basado en un travesaño en el que se podían encontrar un proyector HMI Smartband y el sistema de infoentretenimiento "Bring your own device" prefiguran el innovador Head-Up Display y el confort C-Zen Lounge que se pueden disfrutar a bordo del Citroën C3.

En el apartado de la sostenibilidad, el Citroën C3 plasma las grandes líneas defendidas por el concept-car Citroën Öli, como punta de lanza de un futuro eléctrico que no solo respeta el medio ambiente, sino que, además, busca mejorar la vida diaria de todo tipo de personas. Como el Öli, el nuevo C3 va a contracorriente con el uso de materiales reciclados y reciclables, la ligereza y la búsqueda de lo suficiente y necesario, frente a un mercado que incide en aumentar cada vez más el peso y la huella medioambiental de los automóviles.

Por todo ello, no es de extrañar que el urbanita Citroën ë-C3 es el segundo modelo más popular en el Segmento B Eléctricos, con 1.934 unidades matriculadas en lo que va de año –hasta julio– en nuestro país. Lo que representan un 25,4% de cuota en una categoría clave en el mercado, en la que cada vez aparecen más rivales. En cuanto al conjunto del Citroën C3, figura en el Top 10 del Segmento B Berlinas, con 6.251 matriculaciones y un 4,9% de penetración. No obstante, Citroën basa gran parte de su estrategia para los próximos años en la electrificación de su gama, con alternativas asequibles que ofrecen autonomías y prestaciones cada vez mayores.

Los nuevos Citroën ë-C3 y ë-C4, se sitúan en el Top 5 de sus respectivos segmentos en el mercado "cero emisiones"

UN ICÓNICO CON MÁS DE 100 AÑOS

Todo comenzó en 1900, cuando André Citroën se inspiró en los engranajes en forma de espiga que observó en los molinos de Polonia. Compró la patente y, en 1913, empezó a fabricarlos en acero en el Quai de Grenelle de París. Nacía la Compagnie des Engrenages Citroën, su primera aventura empresarial, que le daría experiencia y pericia técnica para metas más ambiciosas, como la fundación de su propia firma de automóviles en 1919. Los primeros automóviles de la marca, como el pionero Tipo A, ya exhibían el Doble Chevrón en la parte superior de su radiador. Además, el símbolo, coloreado en amarillo sobre un óvalo azul, se hizo omnipresente en Francia y en otros países europeos por las iniciativas publicitarias del siempre inquieto André Citroën, entre ellas las primeras señales de tráfico o los primeros talleres oficiales. Las dos espigas también dieron el salto a la calandra de sus automóviles con el Rosalie, en una seña de identidad que seguiría en el Traction Avant hasta bien entrados los años 50. En 1932, con la introducción del motor flotante, Citroën añadió, hasta 1935, un cisne al doble chevrón. Obra del prolífico director artístico Pierre Louys, simbolizaba el confort y la seguridad que la marca buscaba ofrecer a sus clientes. Más tarde, con el nacimiento del Grupo PSA, se tomaron decisiones radicales en materia de identidad de marca. En 1985, los chevrones no desaparecieron, pero se tiñeron de blanco y se enmarcaron en un cuadrado rojo que, por primera vez, se convirtió en el color corporativo de Citroën. El Rojo Aden pasó a la historia por los éxitos de Loeb y los Xsara y C4 WRC rojos en el Mundial de Rallies. En 2022, Citroën dio un paso más en su evolución al presentar un nuevo logo que retoma la estética original de los chevrones, pero con un aire contemporáneo. Este diseño no solo honra la rica historia de la marca, sino que también mira hacia el futuro, simbolizando la innovación constante y el compromiso de Citroën con la movilidad sostenible y el diseño vanguardista.

El logo de Citroën no es solo un símbolo, es una narrativa de más de un siglo de innovación, diseño y pasión por el automóvil.

LOS NUEVOS CITROËN Ë-C3 Y Ë-C4 ELECTRIZAN LAS MATRICULACIONES DE LA MARCA EN JULIO

35.848 matriculaciones

De turismos y vehículos comerciales y un **4,4%** de cuota de mercado.

Citroën C4 9.532 matriculaciones

Entre el TT y el R8 de la IA

Un coche salido del cine para anticipar el futuro. La firma de los aros reinterpreta el mítico R8 de “Yo, robot” con estética radical y alma eléctrica. Tecnología, diseño y emoción en una máquina que volverá a hacernos soñar... dentro y fuera de la pantalla. **Por:** E. Llorente Roda

Nadie indiferente, desde Oliver Blume CEO del Grupo VW y de Porsche, hasta nuestro redactor, todos quieren sentir el futuro desde el asiento del piloto.

OTROS CONCEPT

Audi Nanuk Quattro Concept
Crossover radical con mecánica V10 TDI de 544 CV, tracción quattro, suspensión adaptativa y capacidades off-road.

Audi TT Clubsport Turbo Concept
Deportivo con 600 CV, 2.5 TFSI de cinco cilindros con e-biturbo, capaz de pasar de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos y punta de 310 km/h.

Audi AI-TRAIL Quattro Concept Concept todoterreno eléctrico con 4 motores, autonomía de hasta 300 km en carretera, cabina panorámica, drones-luces y tracción total off-road

QUERIDOS lectores, hablaros de este coche me hace especial ilusión. Como amante del motor (y del cine), este modelo une de forma perfecta mis dos grandes pasiones.

Cine y automóvil se han cruzado muchas veces para crear verdaderos iconos culturales. Algunos coches acaban robando la atención del espectador, como el DeLorean de *Regreso al Futuro* con el que Marty McFly viajaba a través del tiempo o los Aston Martin de James Bond, que combinan elegancia, tecnología y armamento oculto. Dentro de esa lista de coches de película se encuentra nuestro protagonista. Nacido de una historia que nos advirtió sobre un futuro dominado por la inteligencia artificial, este coche vuelve a escena en el momento perfecto, cuando las máquinas comienzan a formar parte de cada rincón de nuestras vidas, hasta el punto incluso de llegar a sustituirnos en muchos ámbitos.

Hablamos de la reinterpretación del Audi R8 de *Yo, robot,* convertido ahora en el espectacular Audi Concept C. Confieso que aquel R8 sigue siendo el mejor jamás creado, pero estoy seguro de que el detective Spooner lo habría cambiado por este nuevo modelo, más tecnológico, radical y con una estética desmesurada.

Aunque aún no lleva la denominación "R", este concept podría describirse como una fusión entre el mítico R8 y un TT llevado al extremo. Lo que enamora es su estética futurista, sus faros divididos en cuatro secciones y un techo tipo targa, nunca antes visto en un Audi, ¿descapotable y con techo rígido? Nuestros amigos alemanes vienen más fuertes que nunca. Fiel al personaje, Spooner habría sido fan de este nuevo modelo, rompedor e impecable. Como sus Converse siempre impolutas. Como su culto al detalle.

Audi vuelve con fuerza. Vuelve esa chispa creativa que convierte a la marca en algo especial. El Concept C es aire fresco para Ingolstadt, un manifiesto visual que, incluso sin datos técnicos confirmados (más allá de su propulsión 100% eléctrica), ya capta todas las miradas. Su parrilla vertical, sus líneas limpias y su perfil de nave espacial terrestre invitan a soñar, incluso, sin motor.

Y el interior está a la altura. Lo hemos visto y palpado todo, un lujo minimalista con texturas contrastadas, asientos ergonómicos y una pantalla oculta que solo aparece si el conductor lo desea. Una "desintoxicación digital" pensada para reconectar con la carretera y dejar que hablen los materiales, la luz y el silencio. Porque, a veces, lo más puro es lo más emocionante y en Audi conocen esta sensación a la perfección.

Este concept representa el futuro de la marca con la determinación de quien lucha contra lo establecido. Como Spooner frente a las máquinas, la marca ha iniciado una nueva etapa que nos recuerda por qué nos enamoramos de sus coches. Y cuando lo veas reflejado en tu retrovisor, entenderás el aura de este metalizado compañero. Porque, una vez más, cine y automóvil han escrito juntos otra escena inolvidable y me apostaría cualquier cosa a que este nuevo capítulo lo volveremos a ver en la gran pantalla.

En la imagen, Gernot Döllner, CEO de Audi, posando junto al Concept C, una de las estrellas del pasado IAA de Múnich.

Audi RS6 GTO Concept Homenaje al Quattro de 40 años, mezcla de RS6 Avant con inspiración de carreras —llantas monotuerca, baquets, escapes laterales y alerón agresivo.

Audi Skysphere Concept Roadster eléctrico y autónomo con empuje dual: modo deportivo o Grand Touring. Su chasis cambia de 4,94 a 5,19 metros para variar espacio y emoción.

Audi EP 4 Concept Versión eléctrica del NSU Prinz 4 restaurado por aprendices de Audi. Una potencia de 240 CV, estética retro futurista y homenaje al legado clásico.

¿Nos conocemos?

La firma de la estrella presenta la tercera generación de su SUV más exitoso. Una potencia eléctrica de 490 CV, más de 700 km de autonomía y tracción a las cuatro ruedas: All-in. **Por:** Team CAR

Es capaz de remolcar hasta 2,4 toneladas y soportar 100 kg sobre bola, y lo que lo convierte en uno de los SUV modernos más versátiles.

Si bien el mercado ha ido avanzando con el paso de los años y lo que más gusta es el segmento SUV, nuestros amigos de Mercedes-Benz no iban a quedarse atrás. La marca alemana presenta la nueva generación de su ya tan conocido GLC, esta vez con EQ Technology –de momento no se sabe nada de los motores de combustión–, siendo el primer modelo de una nueva familia diseñada desde cero bajo el principio “electric-first”. Como les contamos, este modelo ha sido un éxito desde su estreno en 2015 (llegó como sustituto del GLK), y ahora se presenta como un modelo acorde a lo que se pide, algo grande, bonito y sostenible. Aunque la competencia sea del más alto nivel (BMW iX3, Porsche Macan eléctrico y Audi Q6 e-tron) el GLC cumple con todos los estándares. Su llegada está prevista para la primera mitad de 2026.

Exteriormente, el nuevo GLC encarna una evolución del lenguaje estético de la marca, tanto delante como detrás. Estrena la primera parrilla iluminada con marco cromado, que cambia por completo, aunque siga teniendo altos parecidos, el rostro de Mercedes-Benz. La silueta mantiene proporciones equilibradas propias de un SUV del segmento D, con hombros esculpidos y pasos de rueda enfatizados, transmitiendo una presencia poderosa y sofisticada. El techo panorámico opcional Sky Control con vidrio electrocrómico divide su superficie en nueve zonas con control

El Salón de Múnich fue el lugar idóneo para presentar un modelo tan importante como el GLC eléctrico, además de otras novedades, como el Concept AMG GT XX.

de transparencia individual, e integra 162 estrellas retroiluminadas que recrean un cielo nocturno, símbolo de alta gama.

Con 84 mm más de batalla que su equivalente térmico, la variante eléctrica ofrece una habitabilidad superior: hasta 47 mm más de espacio para piernas en las plazas traseras (importante ya que la población cada vez es más alta) y un maletero de 570 litros, ampliable a 1.740 litros con los asientos abatidos. A ello se suma un compartimento frontal (frunk) de 128 litros con apertura eléctrica parcial. El interior, presidido por el nuevo MBUX Hyperscreen de 99,3 cm, envuelve conductor y acompañante en una interfaz digital nunca antes vista en un Mercedes. Su retroiluminación matricial y diseño sin juntas refuerzan la sensación de lujo minimalista. La iluminación ambiental dinámica, los 11 estilos visuales personalizables y los materiales sostenibles elevan la experiencia sensorial. Como primicia mundial, Mercedes ofrece un paquete opcional con interiores 100 % veganos certificados por The Vegan Society.

El GLC eléctrico debuta con el sistema operativo MB.OS, que juega el papel de cerebro central y es capaz de gestionar en tiempo real todo el área

de infoentretenimiento, asistencia a la conducción, confort y carga. Su inteligencia artificial combina tecnología de Google y Microsoft, permitiendo conversaciones fluidas con el asistente virtual y aprendizaje continuo del usuario. Los sistemas se actualizan mediante OTA gracias a su arquitectura chip-to-cloud, lo que garantiza conectividad segura y evolución constante de funciones.

Desde el punto de vista mecánico, el tope de gama será el GLC 400 4Matic, con 360 kW de potencia (490 CV) y una autonomía estimada de hasta 713 km según el ciclo WLTP. La batería de 94 kWh se basa en una arquitectura modular de nueva generación y permite recargar hasta 303 km en solo 10 minutos gracias al sistema de 800 voltios, sí, en 10 minutos. Un convertidor DC adicional permite compatibilidad con estaciones de carga de 400 V. El modelo admite también carga bidireccional, facilitando el uso del vehículo como acumulador de energía para el hogar (V2H) o la red eléctrica (V2G).

Esta mecánica eficiente se complementa con un sistema de frenado One-Box, que prioriza la regeneración de la carga (hasta 300 kW) en más del 99% de las frenadas cotidianas. Dispone de cuatro niveles de recuperación: D−, D, D+ y D Auto, este último con función adaptativa inteligente. Para climas fríos, incorpora una bomba de calor multisistema de serie, que aprovecha el calor residual del motor eléctrico y la batería con el objetivo de climatizar el habitáculo y, obviamente, mejorar la eficiencia térmica global. El compromiso medioambiental es clave.

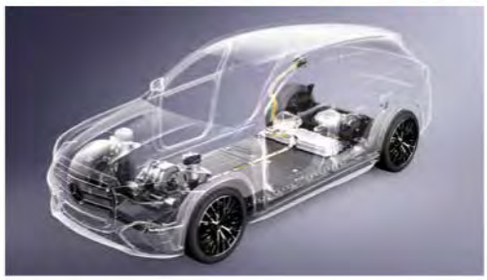
En opción, incorpora la suspensión neumática Airmatic heredada de la Clase S, que ajusta electrónicamente la dureza de los amortiguadores y la altura del vehículo según las condiciones de la carretera. Este sistema no solo reacciona a la velocidad o al modo de conducción, sino que se anticipa utilizando datos de navegación de Google Maps para mantener la carrocería baja durante más tiempo y así mejorar la aerodinámica. Gracias a la nueva función Car-to-X, desarrollada por Mercedes y patentada, puede adaptar

TRACCIÓN TOTAL
La versión GLC 400 4MATIC goza de 490 CV y tracción total eléctrica, ofreciendo máximo agarre y estabilidad.

MUY AMPLIO
Su batalla crece 84 mm para ofrecer mayor habitabilidad, maletero de 570 litros y frunk delantero de apertura parcial.

PARRILLA DIGITAL
La parrilla iluminada con marco cromado y las nuevas ópticas DIGITAL LIGHT nos hacen viajar en el tiempo y recordar generaciones pasadas del GLC.

CÓMODO COMO UN CLASE S
Suspensión AIRMATIC y eje trasero direccional de 4,5° que garantizan esa agilidad heredada del Mercedes Clase S.



Batería de 94 kWh, 800 V, carga bidireccional, hasta 713 km de autonomía y recarga de 303 km en 10 minutos con convertidor DC y gestión térmica avanzadara.

la suspensión en tiempo real para suavizar baches prolongados, incrementando el confort especialmente en las plazas traseras.

Adicionalmente, la dirección en el eje trasero –con un ángulo de giro de hasta 4,5 grados– mejora tanto la maniobrabilidad en ciudad (reduciendo el radio de giro en 90 cm) como la estabilidad en autopista, al girar las ruedas traseras en la misma dirección que las delanteras por encima de 60 km/h. Para cerrar el apartado dinámico, el sistema de frenos One-Box asegura una respuesta precisa y constante del pedal, con una recuperación energética de hasta 300 kW que permite frenar en más del 99% de las situaciones sin activar el sistema hidráulico, ofreciendo una experiencia de conducción con verdadero “one-pedal feeling”.

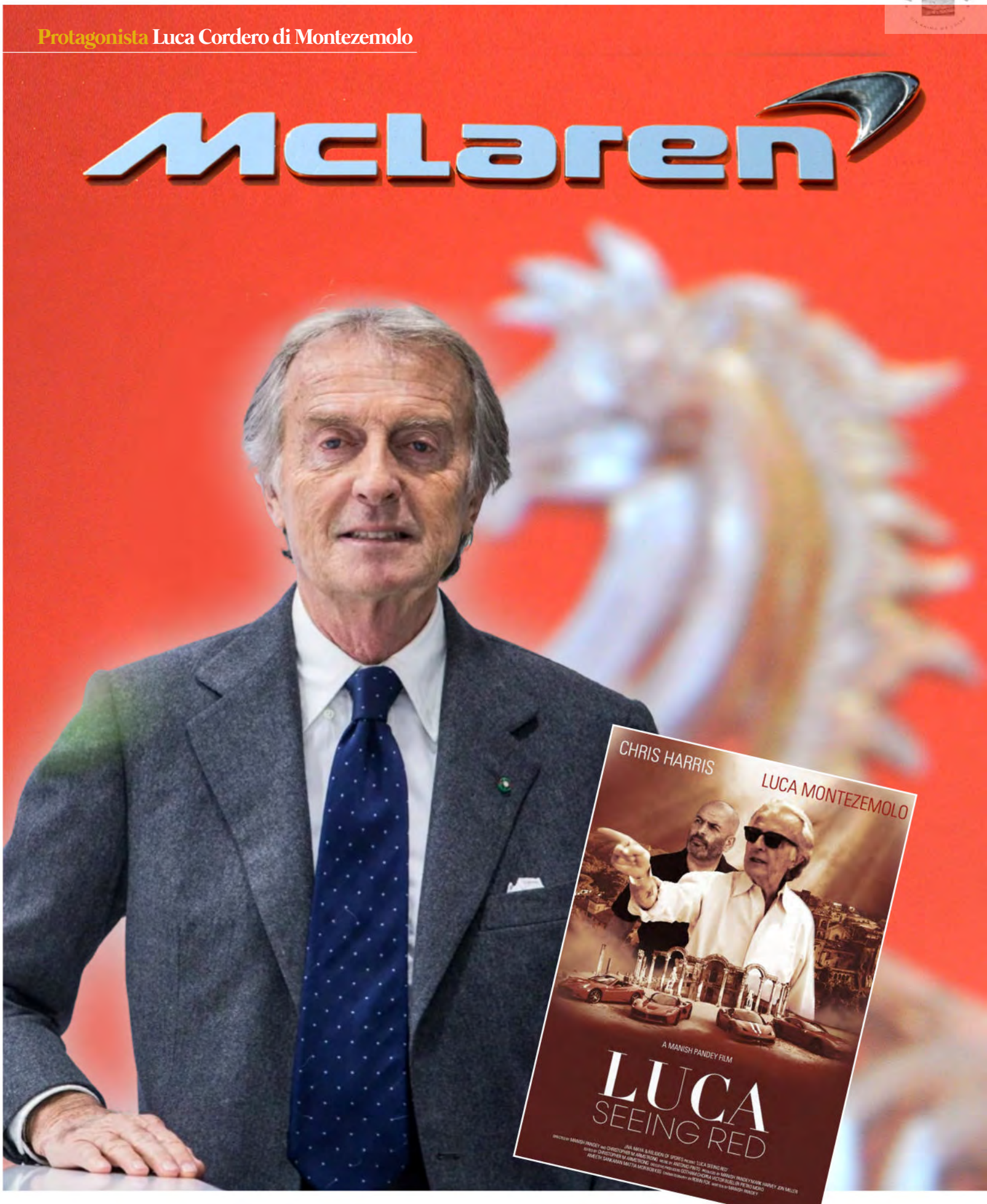
La capacidad de remolque de hasta 2,4 toneladas, con asistencia activa para maniobras y estabilización mediante ESP, permite transportar caravanas, embarcaciones o remolques de carga con total confianza. El GLC también soporta hasta 100 kg de carga sobre bola, ideal para bicicletas eléctricas. Con ello, se convierte en una opción polivalente para clientes activos y familias.

En materia de asistencia a la conducción, este vehículo incorpora el nuevo sistema MB.DRIVE, que integra diez cámaras externas, cinco radares y doce sensores ultrasónicos conectados a una unidad central de alta capacidad. Esto permite funciones avanzadas como asistencia cooperativa en giros, frenado predictivo y navegación envolvente MBUX Surround Navigation. La capacidad de actualización remota permite añadir nuevas funciones tras la compra, reforzando su longevidad tecnológica.

En términos de confort, se incorporan asientos de nueva generación con certificación AGR, respaldados por la organización alemana para la salud de la espalda. El volante estrena mandos físicos de tipo balancín y rueda para volumen, en respuesta a las preferencias de los clientes. Los programas Energizing Comfort, con sonidos personalizables y animaciones 3D/4D integradas en el Hyperscreen, promueven el bienestar a bordo con luz, música, masaje y climatización coordinados.

A nivel lumínico, el GLC estrena la última evolución del sistema Digital llGHT con tecnología micro-LED. Su campo de proyección de alta resolución ha duplicado su superficie útil, permitiendo mayor alcance, mejor adaptación en curva y un consumo energético un 50 % inferior al de su antecesor. La luz larga Ultra Range ahora gira dinámicamente con el haz de curva.

Al desbloquear el coche, la parrilla iluminada, las ópticas y la ambientación interior se sincronizan en una secuencia de bienvenida, acompañada por una firma sonora personalizada, ¿a quién no le gusta eso?


McLaren
CHRIS HARRIS
LUCA MONTEZEMOLO
A MANISH PANDEY FILM
LUCA
SEEING RED

Te echábamos de menos

Presidente de Ferrari entre 1991 y 2004, ha sido el hombre más importante de la historia de la empresa italiana después del fundador. Su carisma le convirtió en una especie de rock star del automóvil, y ahora vuelve a estar de actualidad porque entra en el consejo de dirección de McLaren y se estrena un documental sobre su figura. **Por:** Guillermo Lahoz

Proximamente se estrenará "Luca, seeing red", un documental sobre Montezemolo con el periodista Chris Harris como una especie de entrevistador, una voz en segundo plano.

LEVA FUERA DE FERRARI MÁS DE VEINTE AÑOS, pero los periodistas se siguen agolpando a su alrededor para conocer sus opiniones. Porque Luca Cordero di Montezemolo (Bolonia 1947) es el hombre que volvió a hacer grande a Ferrari. Dos veces. Hace muy poco declaraba a Sky Sports Italia: "Lo que me entristece actualmente es ver a Ferrari (F1) sin líder. No hay liderazgo y, sobre todo, veo falta de un espíritu fuerte y decidido". Estas declaraciones suponen un gancho directo a la barbilla de Frederic Vasseur, quien lleva algo más de dos años como director de la Scuderia de F1. El equipo italiano no gana el título mundial de pilotos desde 2007 con Raikkonen (por un punto de diferencia sobre Alonso y Hamilton), y Montezemolo fue responsable directo de las últimas etapas gloriosas de la escuadra roja: los mundiales de 1975 y 1977, y muchos años después (2000-2004), de los cinco títulos de Schumacher. Por lo tanto cuando Montezemolo habla, el mundo escucha.

A lo largo de los años hemos sido testigos del revuelo que causa su presencia, ya fuera en los salones del automóvil o en los circuitos. Ferrarista hasta la médula, siempre ha dicho que Ferrari es lo más importante en su vida, después de su familia. Por eso ha sorprendido tanto que haya aceptado un puesto en McLaren Automotive como director de McLaren Group Holdings. La empresa comienza una nueva etapa bajo el control total de CYVN Holdings, con sede en Abu Dhabi. "Mi corazón es y siempre será rojo, me he convertido en miembro de la junta directiva de McLaren Automotive, que produce coches de calle, y no está involucrado en la F1", declaró Montezemolo a la agencia de noticias italiana ANSA. Además, McLaren Racing y su empresa matriz McLaren Group sigue bajo el control de Mumtalakat, el fondo soberano de Bahrein. En mayo los nuevos dueños nombraron a Nick Collins nuevo CEO McLaren Automotive, de modo que Montezemolo actuará sobre todo como asesor. Sería por tanto malintencionado interpretar el nuevo papel del ejecutivo italiano como una traición a su marca, siendo más bien el último asalto (cumplió 78 en agosto) para un genio empresarial y un líder nato. Su nueva función coincide además con un documental que se ha rodado sobre su vida "Luca, seeing red", junto al célebre periodista de motor británico Chris Harris.

Algún genio dijo que para llegar arriba, lo mejor es empezar arriba. Y estamos hablando de un tipo que ha coronado con el éxito todos los retos que ha emprendido durante su vida profe-

KIOSKEROS

A los 26 años se ganó la confianza de Enzo (izquierda) y fue nombrado director de la Scuderia Ferrari. Junto al gran Niki Lauda (derecha) ganaron el mundial de F1 en 1975 y 1977.

A la izquierda con Gianni Agnelli, y junto estas líneas con Niki Lauda.

Como ferrarista de corazón también tiene buen gusto para las mujeres. Durante diecisiete años fue pareja de la bellísima actriz Edwige Fenech, en la imagen. En 2018 se separó de Ludovica, su última esposa, con la que tuvo tres hijos.

sional. Tanto es así que algunos medios británicos le apodaban Lucky Luca (Luca el afortunado). Con 26 años ya era director de la Scuderia Ferrari. Un puesto que para cualquiera supondría la culminación de una gran carrera profesional, para él solo fue el punto de partida. Procedente de una familia noble, estudió Leyes en Roma y después se especializó en derecho internacional en Nueva York. Según le gusta contar a él mismo todo comenzó en 1971, cuando aún era estudiante y un prometedor piloto de rallies. En cierto programa de radio estaban criticando duramente a Enzo Ferrari, y Montezemolo llamó para defenderle. Lo que el joven Luca no sabía es que el Commendatore estaba oyendo el programa, y quiso conocer a aquel joven con las ideas tan claras. En 1973 se convirtió en asistente de Enzo Ferrari, quien le designó como director de la Scuderia en 1974. Gracias a la conjunción de talentos como el ingeniero Mauro Forghieri y Niki Lauda, ganaron el mundial de F1 en 1975 y 1977, y después Luca se convirtió en el jefe de comunicación del grupo Fiat.

"UN FERRARI PARA CADA FERRARISTA"

Fue director del Mundial Italia 90' y retornó a Ferrari como presidente en 1991, tras la muerte del fundador en 1988. Su llegada supuso un momento crucial para la marca. La Scuderia llevaba desde 1979 sin ganar el Mundial y los coches de calle adolecían de una clara falta de calidad. Cuenta que, en su primera reunión con el comité de dirección, le preguntaron sobre su nuevo coche de empresa, un 348 amarillo: "¿Que tal, fantástico?". Y él respondió: "Yo soy un cliente. Se bien los problemas que tiene el coche y los he apuntado en una lista". El tiempo le ha dado la razón, porque el 348 es el modelo V8 de la marca peor valorado por los aficionados, y en cambio su sucesor, el F355 lanzado en 1994, está considerado un deportivo extraordinario. Otra decisión brillante fue volver a introducir en la gama un deportivo biplaza con motor V12 delantero (el 550 Maranello de 1996), que compartía plataforma con el 456 de 1992. Esto enlazó con su política de ofrecer "un Ferrari para cada ferrarista". Unos más radicales, otros más amplios y cómodos, pero siempre con la magia, la tecnología y las prestaciones siderales que se esperan de un coche de Maranello.

En el terreno deportivo el éxito tardó más en llegar, pero cuando lo hizo fue en tromba, gracias a los cinco campeonatos de Michael Schumacher (2000-2004) y el ingeniero Ross Brawn. En 2004, cuando Montezemolo fue nombrado presidente del Grupo Fiat, muchos daban por muerta a la multinacional italiana, abrumada por las pérdidas y la caída de las ventas. Pero una vez más su receta de creatividad, determinación y coraje, y la fundamental contribución de Sergio Marchionne, permitió a la multinacional reconducir la situación. Entre 2004 y 2008 Luca ocupó además la presidencia de Confindustria, la patronal italiana.

Alguna vez ha declarado: "lo mejor que puedes hacer es buscarte como segundo a alguien que sea mejor que tu". Eligió a hombres de confianza como Sergio Marchionne (CEO de Fiat Group y de Ferrari), Amadeo Felisa (consejero delegado de Ferrari) o Stefano Domenicali (director de la Scuderia de F1). Los tres eran talentos reflexivos y discretos, opuestos al tópico del italiano fanfarrón. Según sus propias palabras, a Montezemolo le gusta rodearse de gente "que tenga pelotas". Sabe buscar pasión y entusiasmo para sacar lo mejor de cada uno de sus subordinados, y quiere que estén orgullosos de formar parte de una gran marca. Su iniciativa hizo posible la llamada fórmula Uomo (hombre en italiano), un conjunto de medidas encaminadas a crear las mejores condiciones posibles para los trabajadores. En la fábrica se crearon instalaciones iluminadas con luz natural, jardines o restaurantes donde todos los empleados comen juntos, sin distinción de cargos. Tanto es así que durante su mandato Ferrari fue elegida como la mejor empresa

Bajo su supervisión Ferrari lanzó deportivos sensacionales, como el F430. En los salones (foto Ginebra 2005) él siempre fue la cara más buscada. A la derecha podemos verle junto a Clay Regazzoni y Niki Lauda.

Alonso y Montezemolo mantienen una buena relación desde el paso del asturiano por la Scuderia. Estuvo en Ferrari entre 2010 y 2014, logrando 11 victorias y tres subcampeonatos, siempre por detrás de Vettel y su Red Bull.

La etapa de Schumacher, con cinco mundiales seguidos (2000-2004), parece irrepetible, y todos nos aprendimos el himno italiano... En la foto, en el GP de Italia de 2006, ganó Michael pero el Mundial fue para Fernando Alonso.

A la izquierda, en 2006 junto a Sergio Marchionne, el hombre que enderezó el Grupo Fiat y presidió Ferrari tras la salida de Montezemolo en 2014.

del país para trabajar en ella. Y además de todo esto siempre ha sido un tipo muy mediático, un gran comunicador. Habla inglés con un marcado acento italiano que, con toda seguri-dad, no tiene ningún interés en camuflar. Es elegante y consciente de la importancia de la imagen. No obstante, la formalidad rígida no es su estilo, y con frecuencia combina sus trajes con las mismas camisas soft roll collar (con cuello blan-do) de la marca Brooks Brothers que llevaba Giovanni Agnelli. Un directivo alemán nunca vestiría como él.

Como le ocurría a Enzo Ferrari y a muchos ferraristas, otra de sus debilidades han sido las mujeres. Suele establecer paralelismos entre un Ferrari y una hermosa dama, e incluso ha llegado a decir que el motor es el "órgano sexual" de sus coches. Una de sus relaciones más importantes, que duró diecisiete años, la mantuvo con la bellísima Edwige Fenech, conocida por protagonizar películas sutilmente eróticas en los 70. Recuerdo ver a nuestro protagonista en vivo durante una rueda de prensa en Italia, cuando hizo una comparación políticamente incorrecta. Así que un periodista le preguntó: "usted ha dicho que un Ferrari es como una mujer... ¿cómo debe ser una mujer?" Montezemolo sonríe y responde: "Lo que he dicho es que un Ferrari es como una mujer hermosa. Bueno, no lo sé, hay muchas mujeres fantásticas en el mundo, pero te diré algo. Puedes quedar con una chica e ir con ella a cenar, y puede que cuando la conozcas te guste o puede que no, quizá te decepcione. Pero el LaFerrari nunca te decepcionará...".

Cuando se casó en 2000 con Ludovica Andreoni (quince años más joven), Gianni Agnelli fue su padrino y le regaló un Ferrari único: un 360 "barchetta", (con el parabrisas y los cristales laterales más bajos) de color gris metalizado. Fruto de ese enlace nacieron dos niñas y un niño. Además tiene otros dos hijos mayores: Matteo de su primer matrimonio (se casó en 1975, a los 27 años) y Clementina, de su relación con la periodista Barbara Parodi. En 2018 se separó de Ludovica, el mismo año en que vendió su participación en Italo-NTV (trenes de alta velocidad) por 240 millones de euros.

Luca es amigo de Lawrence Stroll desde hace muchos años, cuando el canadiense patrocinaba a Ferrari con su marca Tommy Hilfiger. Le ha asesorado sobre Aston Martin F1 y le recomendó el fichaje de Alonso, a quien considera uno de los más grandes.

Su entrada en McLaren como asesor no debe ser considerada una traición a "su marca": "Mi corazón es y siempre será rojo, me he convertido en miembro de la junta directiva de McLaren Automotive, que produce coches de calle, y no está involucrado en la F1".

"Le encanta reír y bromear. Quizá, por encima de todas sus habilidades, ese sea su don más auténtico", Chris Harris

¿EL ÚLTIMO BAILE?

A un personaje con esta biografía le faltaba una película, y eso es lo que ha dirigido Manish Pandey, el productor del sensacional documental sobre *Senna* (2010) y director de *Lucky!* (2022) sobre Bernie Ecclestone. Manish comentó al periodista Chris Harris que estaba preparando algo sobre Montezemolo, y quería un enfoque diferente al de *Lucky!* Quizá una segunda voz en segundo plano que ayudara a sacar adelante la historia. Meses después Harris fue a Roma a conocer al italiano, y congeniaron. Lo explicaba recientemente en la revista británica Motorsport, aportando deliciosas anécdotas: "(el documental) no es una biografía repleta de datos: es una carta de amor a un hombre con el que tanto Manish como yo nos sentimos profundamente privilegiados de haber compartido tiempo. Como cualquiera sobrecargado de carisma y talento, es complejo e inspirador. No tolera a los necios y tiene muy claro lo que considera correcto y lo que no". Y añade: "es un hombre sonriente. Le encanta reír y bromear. Quiere salir de una habitación sabiendo que hizo sentir mejor a todos de lo que estaban cuando llegó. Quizá, por encima de todas sus demás habilidades, ese sea su don más auténtico. La gente simplemente lo adora". Harris compartió varias semanas con Luca en Roma y en su villa en las colinas sobre Bolonia. "Y adora a los animales. En la villa viven Alex, su enorme perro boyero de Berna, y su rebaño de vacas Angus que cuida su hijo menor, Lupo. Conoce a cada oveja, cabra y gallina por su nombre, y es evidente que los adora a todos. Y luego está Gina, la burra. "Es fantástica", dice siempre cuando se menciona su nombre, con una enorme sonrisa. Gina también le tiene tomada la medida: rara vez hace lo que él le pide. Conocí a Luca por primera vez cuando jugaba a ser una estrella del rock en el escenario de Ferrari; la última vez que lo vi, estaba gritando: "¡Gina, Gina!" a una burra traviesa. Si juntas ambas escenas, tienes la esencia del hombre más interesante que he conocido en mi vida profesional". *Luca, seeing red* se estrena en el Reino Unido el 25 de septiembre. car

Suscripción de coches online

ESTO NO ES una promo, es más bien un cotilleo, ¿qué os parecería poder suscribiros a un catálogo de coches de los que poder hacer uso como quien se abona a una plataforma de streaming tipo Netflix? Esa es la premisa de Mondocar, una plataforma digital nacida en España que rompe con los esquemas del renting tradicional, y lo hace con una fórmula cada vez más deseada por las nuevas generaciones, flexibilidad, cero ataduras y todo incluido. Basta un clic para conducir un coche nuevo sin preocuparse del seguro, el mantenimiento, ni de pasar por el taller. ¿Estamos ante el principio del fin del coche en propiedad? Mondocar responde a una realidad innegable, cada vez hay más personas que valoran el acceso sobre la posesión. Por eso, su servicio se basa en una suscripción mensual (desde tres meses de duración) en la que el usuario elige coche, kilometraje y tiempo de uso. Sin entrada, sin letra pequeña y sin papeleos. Todo se gestiona desde la web o desde su app. Una vez aceptado el contrato, el coche se entrega en casa, como buen señorito de alta cuna o se recoge en un punto acordado. En la práctica, es como tener coche propio... pero sin el peso de ser propietario. La cuota fija mensual incluye el seguro a todo riesgo, mantenimiento, asistencia en carretera, impuestos, ITV y gestiones administrativas, (me estoy convenciendo a mí mismo solo de contároslo) lo cual aporta una transparencia que el renting a veces diluye entre cláusulas. Entre los modelos disponibles hay desde urbanos como el Hyundai i30 o el Citroën C4, hasta SUV premium como el Mercedes-Benz GLA o eléctricos como el Mini Cooper SE. También ofrecen vehículos híbridos enchufables, y permiten cambiar de coche cada cierto tiempo si el cliente lo desea. Los kilometrajes oscilan entre los 1.200 y los 2.500 km mensuales.

Vuestro redactor de confianza siempre ha creído que la forma en que nos relacionamos con los coches está cambiando. En un mundo dominado por suscripciones, experiencias y movilidad fluida, este modelo tiene sentido. Ideal para quienes viajan, cambian de ciudad o simplemente no quieren amarrarse a un contrato de renting de cinco años.

¿El precio? A partir de 390 €/mes, pero los modelos más deseables pueden superar los 700 €. Puede parecer elevado, pero si sumamos todos los gastos que implica tener coche en propiedad, la cuenta no está tan lejos. Y eso sin contar el valor del tiempo o el desgaste emocional de gestionar averías y el gran peso, que para muchos puede ser una losa en el cuello, de tener la obligación de comprometerse durante años con algo cuyo resultado es, digamos, incierto.

No obstante, la propuesta sigue siendo revolucionaria. Mondocar no viene a reemplazar el coche propio, pero sí a ofrecer una alternativa útil, moderna y adaptada a los nuevos ritmos de vida. Para quienes no conducen todos los días, para quienes no quieren comprometerse o simplemente buscan una solución temporal, esta suscripción puede ser la llave (digital) a una nueva manera de moverse.

En la práctica, es como tener coche propio... pero sin el peso de ser propietario

KIOSKEROS

PORSCHE

La valentía de desafiar lo establecido

PORSCHE PANAMERA, LA BERLINA DE LAS EMOCIONES DE CONDUCCIÓN

Un auténtico vehículo deportivo para cuatro personas, que combina prestaciones, tecnología y confort. Porsche Panamera desafió lo establecido para demostrar al mundo que sí era posible unir el dinamismo de un deportivo con el máximo refinamiento y amplitud interior. Disponible en versiones E-Hybrid o gasolina, representa una armonía única entre potencia y exclusividad. Viaje en primera clase.

Centro Porsche Madrid Norte
Av. de Burgos, 87
28050 (Madrid)
Tel.: 912 035 410
www.porsche-madridnorte.com

Centro Porsche Madrid Oeste
C. Ciruela, 5
28222 Majadahonda
Tel.: 916 347 810
www.porsche-madridoeste.com

Modelos Panamera (híbridos): Consumo de combustible combinado - ponderado (WLTP*): 3,0 - 4,5 l/100 km.
Consumo eléctrico combinado - ponderado (WLTP): 17,6 - 19,8 kWh/100 km. Emisiones de CO_2 combinado - ponderado (WLTP): 69 - 102 g/km.

UNA BATALLA

El sucesor del SF90 Stradale es el Ferrari más potente de la gama con su sistema híbrido de 1.050 CV, y también presume de la mejor relación peso-potencia. Además su diseño es rompedor, muy avanzado pero al mismo tiempo inspirado en modelos del pasado. Pero, ¿por qué lo han llamado Testarossa?

Por: Guillermo Lahoz

Posiblemente la vista más bella de este nuevo modelo sea la de la parte trasera desde arriba, con toda la magia de los sport prototipos de los años 70.

TRAS OTRA

FUE EN JULIO DE 2019 CUANDO informamos por primera vez sobre el lanzamiento del SF90. Fue un coche interesante por muchos motivos. Hacía años que Ferrari no lanzaba un modelo para un nuevo segmento, concretamente desde el primer California de 2008. El SF90 (su nombre conmemoró los 90 años de la Scuderia) empleó un 4.0 V8 biturbo derivado del tipo 154 que llevaba el F8 Tributo. Con sus 780 CV y los 220 CV del sistema híbrido, alcanzó 1.000 CV. Se posicionó así por encima del F12 Superfast tanto por potencia como por precio, aunque el F12 seguía presumiendo del inigualable V12. Pero lo más destacado es que se trataba del primer híbrido fabricado en serie por Ferrari (el LaFerrari no lo contamos al ser de serie limitada). Seis años después ahora ve la luz su sucesor, el nuevo 849 Testarossa.

Con ese nombre y antes de verlo, esperábamos alguna similitud estética con el modelo de los años 80, pero a primera vista no la vemos. Su denominación la explican así desde la marca: "Este modelo ha sido concebido para los clientes más exigentes: aquellos que buscan lo máximo en un Ferrari. Y es precisamente esa ambición la que ha motivado el regreso de un nombre legendario en la historia de Maranello: Testarossa. Utilizado por primera vez en 1956 en el 500 TR, el nombre hacía referencia al color rojo

Partiendo de la plataforma del SF90, en el Centro Stile Ferrari han dado forma a algo que parece totalmente nuevo

de las culatas de algunos de los motores de competición más extremos e icónicos. Volvió a emplearse el término en el 250 TR y décadas más tarde, se convirtió en sinónimo de deseo automovilístico con el inolvidable Testarossa de 1984, uno de los modelos de carretera más queridos de Ferrari". No hemos visto fotos de las culatas pero imaginamos que hacen honor al nombre.

HABLEMOS DE DISEÑO

En todo caso su denominación es poco más que una anécdota si lo comparamos con todo lo demás que ofrece. Lo primero es un atrevido diseño que en las redes sociales, siempre dadas a la crítica fácil, ha sido algo polémico. Un gran estilista decía que si un diseño te gusta de primeras, es que es demasiado convencional o poco arriesgado. Pero otros dicen que si un diseño hay que explicarlo, malo... A nosotros el 849 Testarossa nos gustó de primeras, y cada vez nos gusta más. Pero es que en Car somos de Flavio Manzoni como otros son de Simeone o de Morante, sin fisuras. El diseñador italiano es un genio que ya forma parte de la historia del automóvil, y se reta a sí mismo con cada nuevo modelo. El 849 está inspirado nada menos que en los sport prototipos de los años 70, especialmente en el 512 S, el rival del Porsche 917. Partiendo de la plataforma del SF90, en el Centro Stile Ferrari han dado forma a algo que parece totalmente nuevo. Lo que permanece intacto es la zona de la cabina, con su contraste negro sobre el color de la carrocería.

KIOSKEROS

ESTUDIADO AL MILÍMETRO

En palabras de sus creadores, "su lenguaje estilístico se dirige hacia una expresión arquitectónica y futurista, logrando un equilibrio refinado entre volúmenes esculturales y elementos gráficos". Podríamos pasar horas gateando a su alrededor. Cada centímetro de su carrocería está estudiado al milímetro, y nos fijamos por ejemplo en las tomas de aire laterales. En los Ferrari con motor central las hemos visto de todo tipo, desde las del Dino pasando por las del 308/328, las icónicas con líneas horizontales del Testarossa y 348, o las de F355, etc... hasta los recientes 296 o el SF90. En el nuevo 849 la entrada de aire para los intercoolers también va arriba, pero acompañada de una gran pieza negra y vertical de fibra de carbono. En efecto, aquí vemos como "las líneas verticales y transversales configuran un esquema visual inédito, inspirado en la aeronáutica". En el perfil lateral, lo que llaman "la línea de carácter" se prolonga hasta la zaga de una manera diferente a como lo hacía en el SF90, y enlaza con una doble cola clarísimamente inspirada en el 512 S de competición. Junto a las tomas de aire en los flancos destacan las puertas, que son esculturas por sí mismas. El borde de estas está realizado en una sola pieza de aleación de aluminio, lo que da lugar a una solución constructiva única, patentada por Ferrari. Además la vista trasera es extremadamente agresiva y técnica, gracias a la armónica combinación de varios elementos. Nos referimos a los finos grupos ópticos al estilo del 12Cilindri, las aletas laterales, el alerón activo, los grandes escapes en el centro y el enorme difusor inferior. Desde la marca destacan además que la implementación de un proceso de extracción no convencional ha permitido conformar el panel sin necesidad de encajes, superando así las limitaciones del estampado tradicional. "Esta solución innovadora se complementa con una estructura realizada mediante tecnología de fundición a presión, en sustitución de la anterior configuración en chapa. El resultado es una superficie de gran complejidad y profundidad". El frontal está marcado por una banda negra horizontal que conecta visualmente los grupos ópticos. Es similar al estilo del nuevo F80, que a su vez es parecido al del 12Cilindri, inspirado en los "Daytona" con los faros "plexiglás" (carenados, no escamoteables). Los diseñadores añaden que "el frontal presenta volúmenes estructurados que evocan las geometrías icónicas de los Ferrari de los años 80", un estilo muy horizontal que también estaba presente en el Testarossa del 84. Y todo esto sin olvidar que la forma no es caprichosa sino que está al servicio de la función y el rendimiento, especialmente de la eficacia aerodinámica. Esperamos no habernos extendido demasiado hablando del diseño, pero esta escultura rodante lo merece.

Pasamos al apartado técnico, un área de la que también hay mucho que contar. El nuevo 849 Testarossa, al ser una evolución del SF90, emplea una estructura monocasco de aluminio. Otros fabricantes como McLaren, o Lamborghini en el Revuelto, prefieren "bañeras" de fibra de carbono con subchasis de aluminio delantero y trasero. El Ferrari F80 de serie limitada sí emplea la fibra de carbono en su estructura. El nuevo 849 pesa exactamente lo mismo que el SF90 (1.570 kilos en vacío), y logra la mejor relación-peso potencia de un Ferrari de calle. El motor del nuevo coche, el alma de cualquier Ferrari, sigue siendo el 4.0 V8 biturbo (no cambia la cilindrada), pero ha sido rediseñado para alcanzar nuevas cotas de rendimiento (código interno F154FC). Rinde nade menos que 208 CV por litro, y si en el SF90 rendía 780 CV, en el nuevo sube hasta los 830. Se combina con un sistema híbrido enchufable con tres motores eléctricos que aporta otros 220 CV, lo mismo que en el SF90. Puede circular en modo eléctrico, muy útil para momentos en que se busque rodar con la máxima discreción.

Una banda horizontal conecta visualmente los grupos ópticos. Es similar al estilo del F80, a su vez parecido al 12Cilindri

Los clientes pueden pedir como opción el paquete Assetto Fiorano, que potencia al máximo el rendimiento y la deportividad. Más ligero, en la foto superior vemos detalles aerodinámicos como el splitter delantero más grande, las "alas" en la parte posterior o las líneas longitudinales.

PARKING GRATIS

Además dispone de etiqueta Cero de la DGT, para poder circular sin límite por el centro de las ciudades. Uno de los motores eléctricos va en el eje trasero y los otros dos en el eje delantero, de modo que es tracción total. Incorpora un nuevo turbocompresor de mayor tamaño, equipado con cojinetes de baja fricción derivados del F80 y un innovador escudo térmico en la carcasa de la turbina, inspirado en el 296 GT3, que mejora la gestión térmica del compartimento motor. Las ruedas del compresor y la turbina han sido optimizadas tanto en materiales como en aerodinámica, mientras que una estrategia de calibración perfeccionada permite reducir al mínimo el retraso del turbo. No obstante, no incorpora turbos eléctricos, como sí lleva el F80 o el nuevo Porsche 992.2 Turbo S. También se ha rediseñado el intercooler para mejorar la refrigeración, y se han aligerado elementos como ejes de levas más ligeros o la tornillería de titanio. Mejora además el escape fabricado en Inconel, que ha sido rediseñado con un aumento del 20 por ciento en el diámetro de los conductos y un 10 por ciento en su longitud, lo que mejora tanto el rendimiento como el característico sonido. El sistema integra un filtro de partículas y un catalizador cerámico de nueva generación, con lo que cumple con las normativas vigentes sin un incremento significativo del peso.

Los ingenieros de Ferrari cuidan el placer de conducción de sus coches como lo que es, un tesoro de valor incalculable. Y lo evalúan por medio de cinco indicadores clave: aceleración lateral y longitudinal, cambio de marchas, frenado

En la unión de las puertas con el paso de rueda trasero, las líneas verticales y transversales configuran un esquema visual inédito

Leyendas con las culatas rojas

Ferrari 250 TR (Testa Rossa) 1957

Ferrari 849 Testarossa 2025

La denominación Testa Rossa se estrenó en el 500 TR (1956) y después en el 250 TR (1957), en la foto.

Esta unidad, inconfundible por su color negro, fue subastada en 2009 por nueve millones de euros. Hoy se cotiza en el triple, aproximadamente.

Las puertas son auténticas esculturas. Están fabricadas en una pieza de aleación de aluminio que da lugar a una solución constructiva única, patentada por Ferrari.

En el perfil lateral “la línea de carácter” se prolonga hasta la zaga con una doble cola, clarísimamente inspirada en el 512 S.

En palabras de los diseñadores “el frontal presenta volúmenes estructurados que evocan las geometrías icónicas de los Ferrari de los años 80”.

y sonido. Según la marca, todos estos parámetros han sido sutilmente mejorados respecto a lo que ofrecía el SF90. La aceleración lateral, mediante ajustes en la configuración y gestión de los controles, logrando una respuesta más rápida a la dirección y un mejor apoyo del eje trasero. La aceleración se beneficia de una mayor reactividad al acelerador y del aumento de la potencia máxima. El cambio ha sido perfeccionado para ofrecer una sensación más progresiva y tiempos de transición reducidos (es difícil pensar que pueda ser aún más inmediato que los actuales). La frenada (by wire / con cable, como en el SF90) se beneficia de la incorporación del ABS Evo en todas las condiciones de conducción, tecnología derivada del SF90 XX Stradale. Y el sonido, factor esencial para el éxtasis, se ha calibrado para garantizar una progresividad natural en el habitáculo, a medida que aumentan las revoluciones. En definitiva, el piloto solo tiene que disfrutar, pero detrás de todo brilla una tecnología apabullante.

Incluye el sistema FIVE (Ferrari Integrated Vehicle Estimator (FIVE), una gran paso adelante en cuanto a sistemas de control dinámico. Desde la marca explican así su funcionamiento: “Se trata de un sistema de estimación capaz de generar un gemelo digital que replica en tiempo real el comportamiento del vehículo, basado en un modelo matemático simplificado alimentado por mediciones reales (aceleraciones longitudinales y laterales, sensor 6D). El FIVE permite estimar con gran precisión magnitudes que no pueden medirse directamente, como la velocidad (con un margen de error inferior a 1 km/h) y el ángulo de alineación (con un margen inferior a 1°), mejorando así el control de tracción, la gestión del diferencial electrónico y la entrega de potencia del sistema e4WD. Estas estimaciones alimentan todos los sistemas de control dinámico del vehículo, lo que se traduce en una respuesta más precisa y repetible”.

La vista trasera es extremadamente agresiva y técnica, gracias a la combinación de los finos grupos ópticos similares a los del 12Cilindri, las aletas laterales, el alerón activo, los grandes escapes en el centro y el enorme difusor inferior.

MEJORAS INTERESANTES

El interior es similar al del SF90 pero vemos mejoras interesantes. Nos parece un acierto la vuelta del botón rojo físico “engine star/stop” en el volante, que en el SF90 era de tipo háptico (al tacto). También cambia la consola central, con los mandos del cambio colocados más altos, y se incrementa la sensación de ir en un monoplaza con un perfil de fibra de carbono que rodea al conductor por la parte derecha. Los asientos están disponibles en versiones Confort y Racing, en fibra de carbono. Por otra parte es de agradecer que no hayan caído en la tentación de colocarle una gran pantalla, y en todo caso el sistema multimedia es compatible con Apple y Android, y también incluye recarga inalámbrica para el smartphone. Para los que siempre

El 4.0 V8 biturbo ha sido rediseñado. Rinde 208 CV por litro, hasta los 830 CV. A ellos se suman los 220 CV “eléctricos”

Testarossa (1984)

SF90 Stradale (2019)

Todos los factores que concentran el placer de conducción, como la aceleración, el cambio o el sonido, han sido potenciados

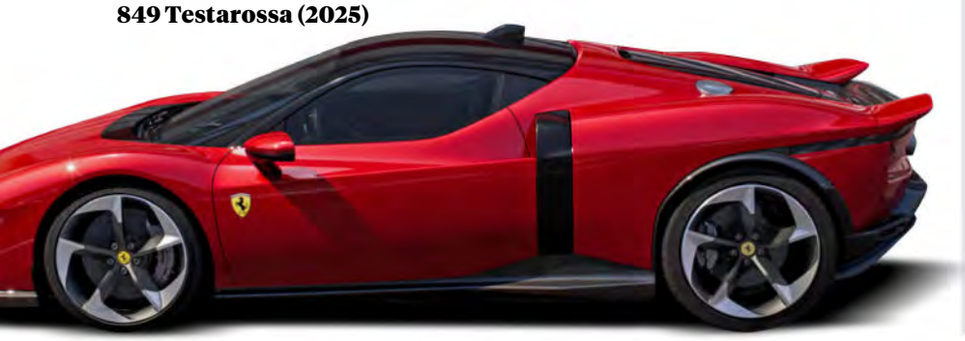
Es un acierto que, en el volante, el botón de arranque vuelve a ser físico. El cliente puede elegir entre los asientos Confort o Racing, en fibra de carbono.

quieren más está disponible la opción Asetto Fiorano, para optimizar al máximo el rendimiento y la deportividad. Implica un peso reducido en 30 kg, con el uso adicional de carbono y titanio. Esta dieta se concentra sobre todo en los asientos tubulares ultraligeros (-18 kilos respecto a los estándar) y las llantas de fibra de carbono de 20 pulgadas. El Asetto Fiorano también incluye mejoras aerodinámicas como un splitter delantero más extremo, o las "alas" gemelas en lugar de las "colas", que triplican la carga vertical. También hay cambios de importancia en el chasis. Incorpora suspensiones rígidas Multimatic, muelles aligerados en un 35 por ciento y una reducción de la inclinación del 10 por ciento. Con estas mejoras se busca un mayor control de los movimientos de la carrocería y una eficacia aerodinámica superior. Por primera vez, el Assetto Fiorano puede equiparse con el sistema de elevación del eje delantero, aunque esto requiere conservar las suspensiones semiactivas MagneRide (con control magnetoreológico).

Aún no hemos tenido ocasión de ponernos al mando del 849, pero una vez más hay que agradecer a Ferrari el enorme esfuerzo que hacen para que cualquier conductor de nivel medio, no solo los pilotos expertos, pueda disfrutar con seguridad de una máquina con 1.000 CV. En este sentido siempre son de gran ayuda los modos de conducción, seleccionables en el manettino del volante, que por supuesto incluye la posición "ESC off". Con este biplaza Ferrari nos demuestra que siguen en la vanguardia mundial en cuanto a diseño, prestaciones y emoción al volante, los valores que han hecho a sus deportivos ser las máquinas (no solo los automóviles) más deseadas y cotizadas del planeta. CAR

El parecido del nuevo 849 con el Testarossa de los 80 se reduce a la geometría horizontal del frontal. En el centro, es interesante comprobar las similitudes y diferencias entre el SF90 y el nuevo modelo, con el innovador diseño de la toma de aire lateral.

849 Testarossa (2025)



512 S, fuente de inspiración

Nos parece fascinante que el equipo de diseño de Ferrari se haya inspirado en el legendario 512 S, uno de los coches de competición más bellos de la historia. Presentado en 1970 y concebido bajo la dirección del genial Mauro Forghieri, empleaba un V12 de casi 5 litros con cuatro válvulas por cilindro. En general, fue inferior al Porsche 917, aunque logró importantes victorias en Sebring y Kyalami. Uno de los veinticinco 512 S fabricados estuvo encuadrado dentro de la Escudería Montjuich, el equipo con sede en Barcelona que brilló a finales de los 60 y parte de los 70 en los circuitos internacionales. Dispusieron de los mejores coches de la época, incluyendo el Porsche 917 o el Ford GT40 (el que hemos visto rodar en el último Goodwood Revival con el gran Joaquín Folch al volante). En Le Mans de 1971 compitieron nueve Ferrari 512 S contra siete Porsche 917. El 512M amarillo "Tergal" llegó a ir en cabeza con José María Juncadella (Barcelona, 1936) y Nino Vaccarella, aunque luego abandonaron por fallo en la transmisión. José María además es el tío de Dani Juncadella (hijo de Javier, también piloto), uno de los mejores pilotos españoles de GT, ganador en Daytona, Nürburgring o Spa. Además, se acaba de anunciar que la próxima temporada Dani pilotará el hypercar de Genesis Magma Racing, la apuesta de Hyundai Motor para el WEC. Estamos ante una estirpe de grandes pilotos españoles, porque un tío de Daniel (hermano de su madre, Nuria) es Luis Pérez-Sala, piloto de F1 en 1988 y 1989 con Minardi. Además la hermana de José María y Javier, Mercedes, está casada con Álex Soler Roig (Barcelona, 1931) exitoso piloto de turismos y sport prototipos que también compitió en F1 entre 1970 y 1972.

Auge, caída y renacimiento de Cadillac

De los excesos del pasado al lujo eléctrico del Celestiq, la marca americana vuelve a soñar con liderar el diseño y la ambición global gracias, en parte, a la máxima competición.

HUBO UN TIEMPO en que Cadillac era sinónimo de lujo absoluto. Con su lema de 1908, "The Standard of the World", la marca americana se adelantó a Rolls-Royce con motores V16, estrenó el cambio automático de cuatro velocidades, la dirección asistida, el aire acondicionado y los faros automáticos mientras Europa aún conducía utilitarios temblorosos. Cadillac era el reflejo motorizado del sueño americano.

Pero el sueño se torció en los años 80. General Motors, empeñada en democratizar el lujo, lanzó el Cimarron en 1982: un Opel Cavalier con corbata dorada. Aquello dañó tanto la imagen de Cadillac que aún hoy cuesta repararla.

Sin embargo, en 2025, Cadillac vuelve a aspirar a la cima. La ofensiva incluye eléctricos lujosos, una destacada participación en Le Mans con el V-Series.R y una plaza confirmada en la parrilla de Fórmula 1 a partir de 2026.

El próximo año volverá a participar en las 24 Horas de Le Mans con el V-Series.R y tienen una plaza confirmada en la parrilla de Fórmula 1 a partir de 2026.

Aunque la gama cuenta con tres berlinas y ocho SUV, el Escalade sigue siendo el estandarte indiscutible de la firma

La marca lleva años intentándolo. En 2003 presentó el deportivo XLR; en 2004, la berlina CTS-V. Pero esos modelos, aunque técnicamente logrados, no transmitían el alma americana del Cadillac clásico: exuberante, grande y ostentoso. Hoy, Cadillac ofrece tres berlinas y ocho SUV. El Escalade sigue siendo el símbolo de la marca, con chasis de pick-up y un V8 atmosférico. Pero el futuro se llama Celestiq.

Construido a mano en Michigan, este fastback eléctrico ofrece 655 CV, 876 Nm y una silueta más baja y ancha que la de un Phantom. Solo se fabricarán unas 300 unidades al año, con un precio que supera los 260.000 euros. No está confirmado para Europa, pero ya se promociona en Corea y Oriente Medio.

Y hay más. GM estudia lanzar un deportivo biplaza sobre la base del Corvette eléctrico. Una suerte de XLR moderno con inspiración directa en el hypercar de resistencia.

Tras décadas de errores, Cadillac vuelve a importarle al mundo. Y eso, por sí solo, ya es una victoria.

El Celestiq es eléctrico puro del que se fabricarán 300 unidades al año. Su llegada a Europa todavía no está confirmada.

Cadillac quiere volver a ser el reflejo motorizado del sueño americano

THE FULL FORCE OF McLAREN.

ARTURA

DISPONIBLE EN McLAREN BARCELONA

Carrer de la Botànica, 81, Hospitalet de Llobregat, Barcelona
930 15 53 46

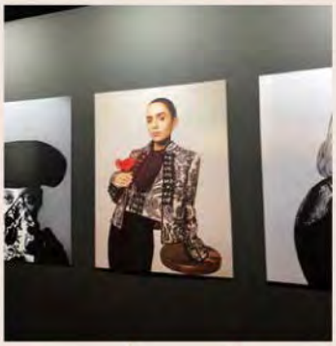
Consumo estimado de combustible: 5.6/100km I CO2 estimado combinadas: 129g/km. Estas cifras se actualizarán cuando sean definitivas. Se han confirmado las cifras de las pruebas. Para ver nuestra declaración de emisiones, visite cars.mclaren.com

Prepare.
Commit.
Belong.

www.barcelona.mclaren.com

Mercedes Benz Fashion Week Madrid

Tonos rosas y diamantes, es la forma de brillar de Mercedes Benz en la Fashion Week 2025.



La marca de la estrella apuesta por la creatividad con un stand que exhibe el nuevo CLA eléctrico.

DURANTE CINCO días, la ciudad se transformó en un gran escaparate creativo: desde el centro urbano, con los Desfiles en la Ciudad, hasta el recinto ferial de IFEMA. Los amantes de la moda pudieron disfrutar de desfiles únicos, descubrir las propuestas de firmas emergentes y consolidadas, y sumergirse en el Cibelespacio, donde el diseño, la innovación y las tendencias de la próxima primavera/verano 2026 serán los grandes protagonistas. Cada edición, Mercedes-Benz vuelve a convertirse en el epicentro creativo del evento de moda más importante de nuestro país. Este año, la firma da un paso más allá con un stand que rompe moldes: un universo rosa y plata donde el nuevo CLA se alza como auténtica obra de arte, reinterpretado por la rapera estadounidense Ice Spice, protagonista de la iniciativa internacional "Class of Creators".

Una decoración que no dejó indiferente a nadie, gracias a su manto de cromo fundido que recubre el vehículo, con cadenas de diamantes incrustadas y el emblemático "Princess", el icónico colgante de la conocida como "Princesa del rap". El resultado: una combinación fascinante entre automóvil y el imaginario visual de la nominada en cuatro ocasiones en los Premios Grammy del pasado año.

Y todo ello en un entorno urbano, tintado de rosa y plata, donde los fashionistas volvieron a encontrar en el Lounge el punto de encuentro perfecto para ver los desfiles en directo; así como la exclusiva Boutique de Mercedes-Benz, donde se pudieron adquirir complementos y merchandising oficial con la mítica estrella de tres puntas. Y, para los invitados VIP, cada edición Mercedes-Benz reserva experiencias únicas en su Rooftop: una terraza privada desde la que contemplar MBFWMadrid a vista de pájaro.

El día que fuimos, disfrutamos del Front Raw en el desfile de Claro Couture.

La pasarela de moda más emblemática de España regresa con más fuerza que nunca, de la mano de Mercedes-Benz, patrocinador desde hace 29 ediciones

KIOSKEROS

LAMBORGHINI TEMERARIO

YOU CAN'T HIDE WHO YOU ARE

LAMBORGHINI MADRID
Distribuidor oficial

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

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

https://lamborghini-madrid.es

Consumo de energía (combinado): 26,8 kWh/100 Km más 11,2 l/100km; Emisiones de CO_2 combinadas: 272 g/km;
Clase de eficiencia de CO_2 en ciclo combinado: G; Clase de CO_2 con batería descargada: G;
Consumo de combustible combinado con batería descargada: 14 l/100km.

La búsqueda de la imperfección

La firma inglesa se enfrenta al reto de electrificar su gama sin perder alma ni carácter. Markus Thiel lidera esta transformación buscando imperfecciones que mantengan viva la emoción al volante, incluso en silencio.

PUEDE UN COCHE ser demasiado perfecto? Markus Thiel, director de I+D en dinámica de vehículos de Bentley, cree que sí. "Si algo es demasiado perfecto la gente puede percibir cierta falta de emoción". Es una reflexión interesante por parte de un hombre que está dando los toques dinámicos finales al primer Bentley eléctrico de la historia, cuyo lanzamiento está previsto para el próximo año. Se trata de un momento de cambio significativo –acompañado de mucha presión– para Bentley. Hay un nuevo CEO al mando y un plan para lanzar un coche eléctrico o híbrido enchufable nuevo cada año durante la próxima década.

La atención inmediata de Thiel está centrada en el coche eléctrico. Apodado por Crewe como un SUV de "lujo urbano", será más corto que cualquier otro Bentley actual, y los directivos han afirmado que creará un segmento completamente nuevo, tal como hizo el Continental GT en 2003.

No debe de ser fácil para Bentley acertar con los detalles de una cadena cinemática completamente nueva y una clase de coche totalmente distinta con plena confianza, en un momento en el que los clientes adinerados están, en general, dejando de lado los coches eléctricos de lujo, con la excepción del Rolls-Royce Spectre.

Pero a los ingenieros les encantan los retos, y se esfuerzan por lograr esos pequeños márgenes que marcan una gran diferencia en la experiencia de conducción. Demasiado "carácter" podría limitar su atractivo, pero si resulta demasiado pulido, esos entusiastas adinerados buscarán emoción eléctrica en otra parte.

Thiel ha aumentado el dinamismo del Bentayga Speed.

A Thiel le gustan las ventajas que ofrecen los coches eléctricos, pero admite que está resultando "más desafiante" de lo que esperaba integrar el ADN de la marca y una conexión emocional. "No se trata únicamente de cifras impactantes o de una aceleración brutal. Se trata de sentir y conducir como un Bentley". Nuestro hombre cree que ya empieza a sentirse como un Bentley. Pero, ¿suena como uno? Thiel considera que el zumbido natural de un motor eléctrico es, de momento, solo ruido. Eliminar un zumbido molesto es la parte fácil de la tarea: "El coche será silencioso porque, para un Bentley, en los modos de confort, el sonido del silencio no debería ser un problema para nosotros". Pero decidir cómo debe sonar un Bentley eléctrico en modos más deportivos –encontrar una firma sonora que tenga "una carga emocional"– es mucho más complicado. "Tus oídos, tus sentidos, tienen que percibir algo para que conectes de verdad".

El coche eléctrico no es la única preocupación de Thiel. También tiene la misión de redefinir cómo se conduce un Bentley. El nuevo Bentayga Speed lleva su sello, con un enfoque más centrado en el conductor y un sistema de escape rebelde. Al igual que el actual Continental GT, el Bentayga Speed muestra la ambiciosa amplitud de capacidades que Thiel quiere aportar a los Bentley.

Entonces, ¿cuáles son las características clave? Le pido que las resuma en cinco palabras y Thiel se lanza en una larga disertación, seguida inmediatamente de una disculpa por haberse pasado del límite. Habla de todo, desde el confort y la facilidad de conducción hasta hacer que los Bentley sean potentes y con un comportamiento progresivo.

"Un Bentley tiene que comportarse... y nunca deberías tener miedo de tu automóvil", afirma. "El vehículo tiene que hacerte sentir bien". Añade que "tienes que percibir cuándo te estás acercando al límite" y habla de hacer que los coches sean más "positivamente sorprendentes". Para nosotros, eso suena a hacer los Bentley aún más orientados al conductor... y nos encanta.

Nada de esto está exento de riesgos. "Es un gran desafío, porque si lo haces mal, pierdes por todos lados y diluyes todo... Intentamos entender lo esencial y conservar el ADN. Si mantenemos eso, hay oportunidades para hacer el producto más emocionante".

"Puedes tener un coche bastante bueno pero sin alma, o puedes tener uno que además de muy bueno te haga sentir bien, uno que te saque una sonrisa"

CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI

RED DE CONCESIONARIOS FERRARI ESPAÑA

Nuevo Ferrari Amalfi: Una mezcla de elegancia moderna y rendimiento.

El Ferrari Amalfi es una fusión de elegancia desenfadada, deportividad y potencia, diseñada para conquistar con estilo y rendimiento. Este modelo establece un nuevo referente en deportividad y estilo, combinando prestaciones, diversión, facilidad de conducción y versatilidad. Con líneas fluidas y minimalistas, su diseño moderno y fresco es también altamente escultural. Equipado con un motor V8 turbo mejorado que entrega 640 cv, la Ferrari Amalfi puede acelerar de 0 a 100 km/h en 3,3 segundos y de 0 a 200 km/h en 9,0 segundos.

Además, cuenta con un sistema de infotainment integrado con conectividad completa, Apple CarPlay y Android Auto, y carga inalámbrica para smartphones. El Ferrari Amalfi es un óptimo GT de altas prestaciones tanto para el uso diario en la ciudad como para escapadas de fin de semana, ofreciendo una experiencia de conducción deportiva entrelazada con glamour y sofisticación.

Ferrari Barcelona
Paseo de la Zona Franca, 10
08038 Barcelona
Tel: +34 93 289 63 63
ferrari@quadis.es
www.barcelona.ferraridealers.com
Centro Carroceria Autorizado

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

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

Ferrari Service Valencia
Avda. Maestro Rodrigo, 107
46035 Valencia.
Tel: +34 96 347 91 99
ferrari@quadis.es
www.barcelona.ferraridealers.com

Ferrari Classiche

Ferrari Classiche

Ferrari.com

Recién llegado

Lo vimos en exclusiva hace unos meses, y ahora ya es real y puedes ir a por él. La versión Sportback fue todo un acierto en el diseño en su primera generación, y viene de nuevo con las mismas intenciones. **Por:** Macarena López

Ha sido un modelo revolucionario desde su lanzamiento. El diseño de la primera generación marcó un antes y un después en Audi, convirtiéndose en la carrocería más deseada por los usuarios de Q3. Es la típica silueta que no ha envejecido, a día de hoy sigues viéndolo por la calle y parece un coche completamente nuevo. El listón está alto, y el reto lanzado. Ahora lleva su renovación, también arriesgada. Ya veremos qué pasa esta vez...

Combina las ventajas y la versatilidad de un SUV, como el fácil acceso, la excelente visibilidad y la práctica distribución interior, con la estética de un coupé. Su línea del techo, que desciende desde el pilar A, es 29 mm más baja que la del SUV y confiere al Q3 Sportback un aspecto aún más deportivo y una silueta más ágil. El menor volumen de la carrocería en la parte trasera hace que los blisters, parezcan aún más anchos y musculosos. La superficie acristalada de la carrocería presenta un aspecto aún más vanguardista y emocional en su forma coupé.

La edición S line está disponible como opción. Cuenta con paragolpes delantero y trasero específicos y elementos adicionales en Plata Selenita, así como llantas Audi Sport de 19 pulgadas e interior S line con asientos deportivos en combinación Tela Impressum/microfibra en negro. Adicionalmente, también se puede optar por el acabado más aspiracional Black line, que incluye el paquete exterior en negro, llantas Audi Sport de 20 pulgadas o los cristales oscurecidos. En el interior destacan los asientos deportivos S line en microfibra. Además, el Qes el primer Audi en utilizar los faros digitales Matrix LED con el módulo micro-LED, que sustituye al anterior módulo DMD. En comparación con el modelo anterior se han mejorado considerablemente el diseño y la funcionalidad. Su diseño de alto contraste coloca deliberadamente los elementos en primer plano o en segundo plano, creando una sensación acogedora.

¿El punto fuerte? Sin duda está debajo del capó y su amplia oferta de posibilidades. Cuenta con una amplia oferta. La versión TFSI, que equipa un motor de gasolina de cuatro cilindros con tecnología de hibridación ligera MHEV y cambio S tronic de siete velocidades, luce la etiqueta ECO

Eficiencia, dinámica de conducción y confort: nuevo sistema de amortiguación, potente versión e-hybrid y eficientes motores de combustión

La segunda generación del Audi Q3 Sportback combina los puntos fuertes de este tipo de vehículos con la estética de un coupé. Su línea del techo, que desciende desde el pilar A, es 29 mm más baja que la del SUV.

de la DGT. Ofrece una potencia de 150 CV. Lo más destacado del 1.5 TFSI es el sistema de desconexión selectiva de cilindros Audi cylinder on demand (COD), que desactiva temporalmente el segundo y el tercer cilindro en condiciones de carga baja y media.

También está disponible el Q3 TFSI quattro, con una potencia de 204 CV y 320 Nm de par. La versión más potente con motor de combustión es el Q3 TFSI quattro, con un motor 2.0 de cuatro cilindros, cambio S tronic de siete velocidades y tracción quattro, que entrega una potencia de 265 CV y tiene 400 Nm de par. Por su parte, la oferta diésel viene protagonizada por el Q3 TDI, una variante especialmente adecuada para recorrer largas distancias. Con tracción delantera y cambio S tronic de siete velocidades, sus 150 CV y 360 Nm de par garantizan un bajo consumo de combustible en viajes largos. La versión híbrida enchufable (PHEV) está igualmente predestinada para largas distancias, pero cuenta con asistencia eléctrica y es más

El modelo con motor híbrido enchufable consigue una autonomía eléctrica de hasta 119 km

potente y eficiente que nunca. En combinación con el motor eléctrico, el Q3 e-hybrid 200 kW ofrece una potencia total del sistema de 272 CV con 400 Nm de par. Se ha instalado una batería de alto voltaje con una capacidad bruta de 25,7 kWh (19,7 kWh neta), lo que supone casi el doble que la de su predecesor, conservando unas dimensiones prácticamente idénticas. Las 96 celdas prismáticas de la batería, divididas en cuatro módulos, almacenan una cantidad de energía significativamente mayor que antes. Gracias a la química optimizada de las celdas y a un mejor diseño, los módulos tienen ahora una capacidad de carga de 73 Ah, en lugar de 37. Esto aumenta la autonomía eléctrica hasta 119 km en el ciclo de pruebas WLTP en el Q3 SUV e-hybrid, mientras que el Q3 Sportback e-hybrid puede recorrer hasta 118 km en modo eléctrico con una carga completa de la batería. El Q3 e-hybrid admite carga rápida con corriente continua a una potencia de hasta 50 kW en condiciones ideales, lo que permite viajar cómodamente con propulsión eléctrica. Una batería descargada al 10% se puede recargar hasta el 80% en menos de media hora.

Con todos estos ingredientes, tenemos uno de los coches que más revolucionó el mercado, listo para volver a salir a la cancha a repetir la jugada. ¿Y cuánto vale? Como casi todo en la vida, el precio también ha subido si lo comparamos con el anterior, pero también ha mejorado en muchos aspectos. Está disponible desde 48.490 euros.

Cumpleaños

Lanzado hace 25 años, el Audi A2 polarizó las opiniones. Con su innovadora carrocería de aluminio, este compacto era ligero, aerodinámico y eficiente. Y desde 2003, la edición especial "colour. storm" llamó la atención con sus exclusivos colores de pintura. Audi puso fin a la producción en 2005 tras unos cinco años y 176.377 unidades fabricadas. El innovador Audi A2 ha encontrado una "segunda vida": convertido en un clásico moderno de valor estable, cuenta con una fiel base de seguidores y aún hoy se deja ver en las carreteras como compañero de uso diario. A lo largo de la vida comercial del Audi A2 se ofrecieron en total dos motores de gasolina y tres variantes diésel. Los dos modelos de gasolina montaban un bloque de cuatro cilindros en línea y estaban disponibles con transmisión manual de cinco velocidades y tracción delantera. Para el lanzamiento al mercado, el 30 de junio de 2000, se ofrecía un motor de gasolina y un TDI, ambos con una potencia de 75 CV.

Adiós a un porchista

La muerte del gran actor estadounidense nos deja sin una de las grandes leyendas del séptimo arte. Siempre fue un tipo vital amante de las experiencias intensas, y es normal por tanto que disfrutara especialmente al volante de sus Porsche.

UN DEPORTIVO clásico puede tener muchas vidas y renacer tantas veces como sea necesario, pero por desgracia las personas tenemos los días contados. No obstante, los actores pertenecen a una raza especial. Sus interpretaciones viven para siempre porque forman parte de las vivencias y recuerdos de millones de personas. Veíamos a Redford (1936-2025) en los últimos años y pensábamos "que mayor está", porque en nuestra mente siempre será el simpático seductor que brillaba en "El golpe" (1973) junto al gran Paul Newman (1925-2008).

En 1969 rodó "Downhill racer" (1969) donde Redford interpreta a un esquiador que conduce un 911 amarillo, especialmente llamativo gracias a los skis en el techo. En realidad el coche no pertenece a su personaje, David Chappellet. Es de Carole Stahl (interpretada por la sueca Camilla Sparv), una esquiadora con aspecto de chica Bond que llama la atención de David. "¿Es tuyo?" Le pregunta Chappellet a Carole, señalando el Porsche detrás de sus gafas de espejo. "Sí", responde ella con una sonrisa, "¿te gusta?", y él responde con una especie de mezcla de risa y admiración. Luego ella le deja conducir y el actor demuestra su amor por la velocidad (dos años después otro "superstar", Steve McQueen, condujo un 911 en "Le Mans"). Fue también en 1969 cuando Redford rodó la inolvidable "Dos hombres y un destino" junto a Paul Newman, donde se cimentó una amistad que duraría de por vida. En aquellos tiempos Redford tenía nada menos que un Porsche 904 GTS de 1964, un coche que estrenó Steve Earle, fundador de las Monterey Historic Races en Laguna Seca. Después lo vendió y Redford fue su tercer propietario, disfrutándolo durante una década. Redford contaba que invitó a Newman a conducir su Porsche en Utah, y que fue allí donde nació la pasión de Paul Newman por las carreras. De hecho Redford aseguraba que Newman se entusiasmó tanto, que durante algún tiempo casi todas sus conversaciones tenían que ver con los coches. Como es bien sabido Paul Newman desarrolló una brillante carrera en el automovilismo, a pesar de empezar a los 47 años. Es el piloto más veterano en ganar las 24 Horas de Daytona, en 1995 con 70 años. Su segundo puesto en Le Mans en 1979, con Porsche 935, es algo que hoy solo está al alcance de pilotos profesionales. Volviendo a Redford, tuvo entre otros un 911 Turbo y un 911 3.0 SC Targa durante los años 70 y 80, y la última vez que le vimos en la pantalla al volante de un Porsche fue en la excelente "Spy Game" (2001), junto a Brad Pitt. Ambos son agentes de la CIA y Redford se lo juega todo por ayudar a su compañero, cautivo en China. Finalmente, cuando ha cumplido con su deber, sale de la sede de la agencia al volante de un Porsche 912 de 1969, color "irish green".

Invitó a Paul Newman a conducir su Porsche, y que fue allí donde nació la pasión de Newman por las carreras

El 904 GTS era ultra ligero y montaba el seis cilindros bóxer de 210 CV en posición central. El de Redford fue subastado en 2021 por 1,34 millones de dólares.

Aston Martin Barcelona | Passeig de la Zona Franca, 06-08 · 08038 | 932 896 363 | www.quadisgallery.es/p/astonmartinbarcelona

Aston Martin Madrid: ventas y exposición I Glorieta López de Hoyos, 5 · 28002 I 914 577 634 I www.tayre.es

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

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

Novedades en Linares

La histórica planta de Jaén será el centro de una nueva etapa industrial con el desarrollo de vehículos todoterreno de última generación.

SANTANA MOTORS S.L., Zhengzhou Nissan Automobile Co. (ZZ Nissan) y Anhui Coronet Tech Co. han firmado un acuerdo de colaboración estratégica para la fabricación de una nueva gama de vehículos todoterreno en la planta de Santana Factory, ubicada en Linares (España).

La alianza fue formalizada durante un acto oficial en el que participaron Yao Liwen, CEO de ZZ Nissan; Zewen Liu, CEO de Anhui Coronet Tech Co.; y Edu Blanco, CEO de Santana Motors S.L. Las tres compañías trabajarán de forma conjunta en el desarrollo, certificación y comercialización de vehículos diseñados para satisfacer las demandas actuales y futuras del mercado en Europa, África y América. Según Edu Blanco, "esta alianza representa un paso clave en la consolidación de Santana Motors como fabricante competitivo a nivel internacional. El objetivo es combinar nuestra experiencia histórica con tecnologías avanzadas, contribuyendo al desarrollo industrial y económico de Linares". Los nuevos modelos, cuyo lanzamiento está previsto en los próximos meses, estarán disponibles en versiones diésel de última generación y variantes híbridas enchufables (PHEV). La planta de Linares será el centro de producción y tecnología de este proyecto, que aspira a posicionarse como una referencia en el segmento todoterreno.

Así luce la Nissan Frontier Pro híbrida, lo que nos da una pequeña pista de lo que esconde Santana Motors bajo la sábana.

Arriba, Enrique Lorenzana (izquierda), junto a Eduardo Blanco, CEO de Santana Motors.

Nombramiento Enrique Lorenzana

Santana Motors ha nombrado a Enrique Lorenzana como Chief Commercial Officer (CCO), en el marco de su estrategia de relanzamiento. Con esta incorporación, la histórica marca española de todoterrenos refuerza su estructura directiva para afrontar una nueva etapa centrada en la robustez, la tecnología y la capacidad off-road. Con cerca de 30 años de trayectoria en el sector del automóvil, Lorenzana ha trabajado en Audi, Maserati, Aston Martin, Genesis y Piaggio, ocupando puestos clave en ventas, desarrollo de red y postventa. Su perfil internacional, junto con su conocimiento del mercado europeo, será fundamental para consolidar la expansión de Santana Motors. Uno de sus principales retos será crear una red comercial de primer nivel en España, como base para una futura proyección internacional. La marca apuesta por alianzas estratégicas que garanticen una experiencia de cliente alineada con la calidad de sus nuevos modelos.
La producción se llevará a cabo en la planta de Linares (Jaén), en colaboración con ZZ Nissan y Anhui Coronet Tech Co. Esta alianza internacional permitirá desarrollar una nueva gama de vehículos todoterreno, combinando tradición y tecnología avanzada. La empresa prevé presentar su nueva línea de productos a finales de 2025, junto con su hoja de ruta a largo plazo.

Esta colaboración apostará por la producción de nuevos todoterrenos en Linares con versiones diésel y PHEV para mercados globales

LAMBORGHINI TEMERARIO

YOU CAN´T HIDE WHO YOU ARE

LAMBORGHINI BARCELONA
Distribuidor oficial

EXPOSICIÓN Y VENTA
Calle Ganduxer, 71
08017 Barcelona
Tel: +34 93 362 41 23
info@lamborghini-barcelona.es

SERVICIO TÉCNICO
Passeig de la Zona Franca 8
08038 Barcelona

www.lamborghini-barcelona.es

Consumo energético combinado: 26,8 kWh/100 km + 11,2 l/100 km; emisiones de CO_2 combinadas: 272 g/km; clase de eficiencia de CO_2: G; clase de CO_2 con batería descargada: G; consumo de combustible con batería descargada: 14 l/100 km.

Arte in pista

Este Pagani solo se puede conducir en circuito y fue diseñado para una élite que busca emociones sin concesiones. A través del programa “Arte in Pista”, la marca ofrece una experiencia exclusiva donde la ingeniería extrema y la conducción al límite se encuentran en los templos del motor... y Car estuvo allí. **Por:** Team CAR

Huayra R Evo Roadster

Dim.: 5.180 x 2.077 x 1.164 mm.
Motor: 5.987 cc; 12 cil. en V.
Potencia/par: 888 CV/770 Nm.
Tracción: trasera.
Cambio: manual, de 6 vel.
Vel. máx.: 350 km/h.
0-100 km/h: no disponible.
Cons.: no disponible.
Peso: 1.060 kg.
Precio: 4.500.000 euros aprox.

Sus cifras son escalofriantes: potencia cercana a los 900 caballos, peso por debajo de los 1.100 kilos, tiempos por vuelta similares a un LMP2 y un sonido que parece salido de un Gran Premio de Fórmula 1 de los años noventa.

Todo está enfocado a la función: volante de fibra de carbono, botonera estilo GT3, paneles digitales, materiales nobles.

HACE 38 GRADOS Y ESTOY sujeto al asiento baquet de un misil de fibra de carbono que surca la recta principal a más de 290 km/h. El calor es abrasador, el sonido ensordecedor, y la tensión en los antebrazos me recuerda que no hay margen para el error. Vestido con un mono ignífugo de doble capa, empapado en sudor, avanzo como una exhalación mientras una sinfonía metálica ruge a centímetros de mi cabeza. Cada frenada es un desafío, cada curva un acto de fe. Para muchos, esto sería una ventana al infierno. Para otros, un pasaje directo al cielo. Y para un puñado de elegidos, una razón más que suficiente para desembolsar cifras que quitan el aliento con tal de vivir el trackday definitivo.

La criatura que provoca todo esto es el Pagani Huayra R Evo Roadster, la versión aún más extrema del ya brutal Huayra R. Un coche diseñado exclusivamente para circuito, más potente, más aerodinámico y, sobre todo, más visceral. Sus cifras son escalofriantes: potencia cercana a los 900 caballos, peso por debajo de los 1.100 kilos, tiempos por vuelta similares a un LMP2 y un sonido que parece salido de un Gran Premio de Fórmula 1 de los años noventa. No es homologable, no se puede conducir por la calle y ni siquiera es apto para cualquier circuito abierto. Pero Pagani tiene la solución: se llama Arte in Pista, y es mucho más que un programa de eventos. Es una declaración de intenciones.

Pagani entiende que sus clientes buscan algo más que prestaciones. Quieren una experiencia completa, inmersiva, exclusiva. Arte in Pista ofrece exactamente eso: diez eventos a lo largo de dos años en algunos de los mejores circuitos del mundo, con un despliegue logístico y humano propio de un equipo de fábrica. Es un club tan selecto como discreto, donde los propietarios de los Pagani más radicales pueden convivir con otros apasionados, mejorar su pilotaje y, sobre todo, disfrutar de sus coches en el entorno para el que fueron creados.

Arte in Pista ofrece diez eventos a lo largo de dos años en algunos de los mejores circuitos del mundo –en este caso en Monza–, con un despliegue logístico y humano propio de un equipo de fábrica.

MILANO MONZA MOTOR SHOW

Uno de esos escenarios es Monza, el templo de la velocidad. Construido en solo 110 días en 1922, fue el tercer circuito permanente del mundo, solo por detrás de Brooklands e Indianápolis. Rodar allí con un coche como el Huayra R Evo Roadster tiene algo de ritual. Durante el evento, que coincide con el Milano Monza Motor Show, se combinan tandas abiertas al público con otras más privadas, aunque Pagani también organiza jornadas de pista exclusiva para sus clientes más reservados. Algunos de ellos prefieren no aparecer en fotos, otros disfrutan del ambiente social. Hay pilotos experimentados, procedentes de campeonatos GT o fórmulas, pero también debutantes en el mundo del trackday.

Cada cliente cuenta con su propio mecánico jefe dedicado exclusivamente a su coche, además de otros dos mecánicos que se reparten entre los demás coches. También hay un equipo de ingenieros de carreras, cada uno responsable de dos coches, así como instructores y un entrenador jefe de pilotos.

Y... AL OTRO LADO DEL RING... LA VERSIÓN DE FERRARI

Pagani lanzó su programa Arte in Pista en 2021, pero no fue el primero en identificar esta oportunidad, ni siquiera en Módena. Ferrari, siempre alerta a las tendencias, lleva desarrollando su exitoso esquema Corse Clienti desde principios de los años 2000. Hoy funciona como paraguas para diversas actividades de pista enfocadas a clientes, con un nivel de sofisticación y alcance inigualables. ¿Tienes un viejo Fórmula 1 de Ferrari y necesitas ayuda para hacerlo rodar? Ahí entra F1 Clienti. ¿Quieres conducir tu 499P Modificata en Spa? Perfecto, para eso está Sport Prototipi Clienti. ¿Prefieres competir? Bienvenido a la Ferrari Challenge, una serie monomarca con coches idénticos (ahora con el 296 Challenge) que sirve de plataforma de acceso al mundo GT.

Las iniciativas más comparables con Arte in Pista son el XX Programme y el Club Challenge, este último una versión no competitiva de la Challenge. Como Pagani, Ferrari ofrece almacenamiento y transporte del vehículo, o la posibilidad de que el cliente gestione su propia logística. Además, el aspecto social es clave: los propietarios disfrutan tanto del ambiente como de la conducción. El punto culminante de la temporada es la Finali Mondiali, donde los clientes de Corse Clienti se reúnen en un circuito icónico –este año será Mugello– para un evento que reúne exhibiciones, carreras y el espíritu Ferrari. Los F1 Clienti y XX Programme brillan en las exhibiciones, mientras que los pilotos de la Challenge se enfrentan en una única carrera Trofeo Pirelli internacional.

¿Y si tienes un accidente en pista con un F1 clásico de los años 80? Ferrari guarda otro as bajo la manga: como siempre ha fabricado sus propios chasis y motores, conserva los planos originales de cada pieza producida. Esto permite reconstruir cualquier monoplaza a sus especificaciones originales.

Pero lo que realmente diferencia a Corse Clienti es su vocación competitiva. Para Ferrari, todo programa es una rampa de acceso al automovilismo profesional. Nadie iguala su red ni su alcance. El ejemplo perfecto: Nicklas Nielsen, hoy piloto oficial de Ferrari, comenzó su carrera en 2017 en la Ferrari Challenge con un coche prestado. En 2024, ganó Le Mans con el 499P.

Solo pesa 1.060 kg, pero aún así se necesitan ocho hombres para empujarlo.

La experiencia comienza mucho antes de llegar al circuito. En este caso, el alojamiento se realiza en el Portrait Milano, un hotel cinco estrellas ubicado en el corazón de la capital lombarda. Allí se celebra la cena inaugural, una ocasión para conocerse entre propietarios, compartir impresiones y, por qué no, admirar las máquinas aparcadas con discreción junto al pórtico. Los días siguientes incluyen cenas más informales y actividades para acompañantes, cuidadosamente diseñadas para que la experiencia sea inclusiva. En Valencia, por ejemplo, se organizaron talleres de paella. En Italia, visitas privadas a bodegas o clases de cocina tradicional. “Queremos ofrecer una propuesta que valore el tiempo de nuestros clientes”, explica Francis Falconer, director de motorsport de Pagani. “Su mayor lujo es el tiempo, y nuestro deber es que cada minuto cuente”.

Pero el núcleo de Arte in Pista es, sin duda, el circuito. Allí es donde todo cobra sentido. Cada cliente cuenta con un equipo técnico personalizado: un mecánico exclusivo, dos técnicos compartidos, ingenieros de pista, instructores y, como colofón, un jefe de formación de primer nivel. Se trata de Andrea Montermini, ex piloto de Fórmula 1 y diseñador del simulador oficial de Pagani, que se desplaza a cada evento como herramienta de entrenamiento. Antes de salir a pista, los clientes pueden ensayar sus vueltas virtuales en el simulador, afinando líneas, puntos de frenada y trayectorias. Incluso los más experimentados se benefician de los consejos de Montermini: mantener el vértice en Lesmo, trazar Parabólica desde dentro y abrir pronto... Detalles que marcan diferencias.

El Huayra R Evo Roadster es una criatura intimidante. Entrar en su habitáculo requiere flexibilidad y cierta dosis de valentía. El asiento es más bajo que el nivel del suelo, las

EN CURVA ES UN BISTURÍ. LA DIRECCIÓN ES ULTRA PRECISA, SIN JUEGO, SIN RETARDO

piernas quedan en alto y el entorno recuerda a un coche de Le Mans. Todo está enfocado a la función: volante de fibra de carbono, botonera estilo GT3, paneles digitales, materiales nobles. Pero la calidad de ejecución es apabullante. Aunque esté construido para devorar circuitos, su nivel de detalle es el de un coche de colección.

SOLO TIENEN EL NOMBRE EN COMÚN

Visualmente, el Evo Roadster toma inspiración en los prototipos long tail de Le Mans de los años 60 y 70, y en los monoplazas que Horacio Pagani vio en las calles de Nashville durante una carrera de la IndyCar. No comparte ni una sola pieza de carrocería con el Huayra R, y ha sido desarrollado en paralelo al Pagani Utopia. Su carrocería es completamente nueva, con una extensión de 101 mm en el frontal y 190 mm en la zaga, lo que permite una superficie aerodinámica mayor y un diseño aún más agresivo. El resultado es un 45% más de carga aerodinámica y un 21% más de eficiencia. Curiosamente, solo sin el techo –que puede desmontarse– se alcanza el rendimiento máximo.

Pulsando el limitador de pitlane y seleccionando el modo Drive, salgo a pista. El sonido que se genera a medida que se abren los escapes es indescriptible. Es puro, salvaje, sin filtros. No hay sobrealimentación, ni filtros de partículas, ni simulaciones digitales. Es un canto mecánico que se vuelve más intenso cuanto más se acerca a las 9.200 rpm. El motor, desarrollado por HWA, es un V12 atmosférico de seis litros, con trompetas de admisión rediseñadas, colectores revisados y árboles de levas específicos. Desarrolla 900 CV y 770 Nm de par, 50 CV más que el Huayra R. Pero más allá de las cifras, lo que impresiona es la entrega: lineal, directa, constante, con una respuesta que parece anticipar tus pensamientos.

En curva, el coche es un bisturí. La dirección es ultra precisa, sin juego, sin retardo. Los frenos ofrecen un tacto perfecto, con mordiente y dosificación ideales. En las chicanes, el coche frena con una estabilidad que roza lo antinatural. El nuevo amortiguador vertical –heave damper– mantiene la altura constante, evitando alteraciones en la carga aerodinámica. Las suspensiones permiten cierta flexibilidad, pero el coche va absolutamente pegado al asfalto. Y lo mejor: no impone. Es un coche exigente, sí, pero accesible. No hay reacciones bruscas, ni latigazos. La electrónica es configurable y el control de tracción actúa solo cuando debe.

AUNQUE SU RITMO ESTÉ A LA ALTURA DE UN LMP2, NO EXIGE REFLEJOS DE UN PILOTO PROFESIONAL

Pagani ha querido que este coche sea tan eficaz como intuitivo. Y lo ha logrado. Aunque su ritmo esté a la altura de un LMP2, no exige reflejos de piloto profesional. Puedes explorar sus límites gradualmente, sin miedo. La calibración entre motor, cambio, suspensión y aerodinámica ha sido milimétrica. Cada sistema trabaja en armonía, transmitiendo al conductor una confianza que rara vez se encuentra en un coche de este calibre.

¿POR QUÉ NO COMPETIR OFICIALMENTE?

Tras varias vueltas, vuelvo a boxes. El equipo me recibe como si llegara de las 24 Horas de Le Mans. Me ofrecen agua, refrescos, comida, fisioterapia. Podría relajarme, pero decido buscar a Horacio Pagani. Quiero saber por qué, con un coche tan eficaz, no se plantea competir oficialmente. Su respuesta es simple: "Nuestros clientes no quieren competir. Quieren una relación íntima con su coche. Buscan un entorno sin contacto, sin riesgos, donde puedan conectar con la máquina sin distracciones". Y añade: "Muchos dirigen empresas con miles de empleados. Lo que les ofrecemos es un espacio donde puedan desconectar, incluso disfrutar con la familia en pista. Ese es nuestro propósito".

La jornada termina con visitas privadas a los boxes, encuentros con aficionados y fotos con los últimos románticos que aún esperan junto a las gradas. Horacio se detiene con cada uno, dedica tiempo, escucha y sonríe. No necesita entrar en competición. No hay trofeos que justifiquen el esfuerzo. Porque ya ha ganado algo mucho más difícil: construir un universo propio donde sus coches, sus clientes y su filosofía conviven en armonía. En ese sentido, el Huayra R Evo Roadster no es solo un coche de circuito. Es una obra de arte viva que se mueve, ruge y emociona como ninguna otra. car

Se inspira en los Long Tail de Le Mans. Nos cuentan que la aerodinámica es, curiosamente, mejor sin los paneles del techo puestos.

El coche sabe lo que quieres hacer antes que tú. Esto no es conducir, es telepatía con banda sonora.

VOLCÁN ELÉCTRICO

La firma española nos presenta un showcar con proporciones de gran turismo, tecnología “phygital” y un interior orientado al conductor. Esta es la visión realista del coche eléctrico que viene. Y lo hemos explorado a solas, detalle a detalle. **Por:** Nicolás Moreno Mavrikis

CUANDO SIENTES QUE LA EXPERIENCIA de conocer un nuevo proyecto de una marca tan importante para nuestro país, como es Cupra, comienza desde el mismo Aeropuerto de Madrid-Barajas, sabes que estás en buenas manos. Volamos desde Madrid a Múnich la semana previa al Salón del Automóvil para descubrir, en primicia, uno de los secretos mejor guardados de Cupra: el Tindaya. Nos recibieron en un plató cuidadosamente diseñado con inspiración volcánica –un homenaje visual a la montaña de Fuerteventura que da nombre al modelo–, donde el coche reposaba en un entorno que parecía más un altar que una simple presentación estática. Allí me esperaba David Jofré, responsable de diseño de interiores de Cupra, quien, con una generosidad inusual en estos encuentros, me ofreció una explicación detallada, paso a paso, solo para mí. Hablamos largo y tendido, sin intermediarios, recorriendo cada línea del Tindaya con la complicidad de quien comparte una visión. La primera impresión fue, sinceramente, espectacular: es el coche más grande que ha creado Cupra hasta la fecha, y también uno de los más expresivos.

Con una longitud de 4,72 metros, el Tindaya no solo impone por sus dimensiones, sino por cómo las utiliza para construir una silueta poderosa, musculosa, casi esculpida a cincel. Cada centímetro de este showcar está pensado para transmitir dinamismo, incluso en reposo. Las enormes llantas de 23 pulgadas –un auténtico guiño al mundo del concept car más atrevido– no son un simple ejercicio de diseño exagerado, sino una declaración de intenciones: este coche está hecho para destacar. La silueta fastback, en lugar de ocultar su tamaño, lo

EL FRONTAL LUCE UNA MÁSCARA NEGRA LUMINOSA, FAROS TRIANGULARES Y QUILLAS DE GUIADO AERODINÁMICO

Tuvimos el placer de contar con David Jofré, responsable de Diseño Interior de Cupra, y gozamos de una explicación detallada sobre el nuevo Tindaya.

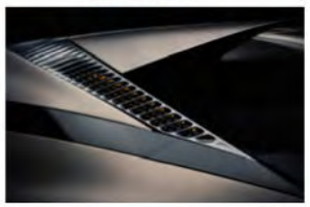
abraza con elegancia atlética, generando una imagen de gran turismo elevado con aires de coupé deportivo.

La carrocería sigue una proporción clásica de los GT europeos, con una relación 1/3 – 2/3 entre habitáculo y volumen exterior. Esta fórmula, bien conocida en el mundo del diseño automovilístico, permite situar visualmente al conductor en una posición centrada y dominante, con un largo capó por delante y una zaga poderosa detrás. La altura libre al suelo, más generosa de lo habitual para un coche de esta categoría, refuerza su presencia y lo eleva a un terreno casi conceptual, entre el SUV coupé y el deportivo de alto nivel.

Desde la vista lateral, el contraste es sorprendente: el habitáculo parece contenido, casi recogido en el centro del coche, mientras la carrocería se expande hacia fuera como si estuviera en tensión, a punto de lanzarse hacia delante. Las líneas son limpias, pero cargadas de intención. La que nace en el frontal se alarga con precisión milimétrica por los flancos hasta desembocar en unos hombros traseros inspirados en la anatomía humana. No es casualidad: Cupra ha querido que el Tindaya parezca más un organismo vivo que una máquina. Y lo ha logrado. En persona, esa línea tensa evoca la espina dorsal de un felino en alerta.

Los elementos de cristal interiores presentan un tono cobrizo refinado, evolución del copper clásico.

Las llantas de 23 pulgadas acentúan la presencia visual del coche y sugiere su potencial dinámico.



Los pilotos traseros tipo "máscara digital" flotan visualmente sobre la carrocería con efecto tridimensional.

NUEVA IDENTIDAD

El frontal estrena lo que será, probablemente, la nueva identidad visual de la marca. El logotipo de Cupra aparece retroiluminado, suspendido en el centro de una imponente "máscara negra delantera" que no solo parece una pieza escultórica, sino que "respira" luz. Literalmente. El sistema de iluminación frontal está compuesto por tres triángulos centrales que funcionan como pupilas, creando un efecto de mirada viva, casi desafiante. Desde ahí, la energía visual se dirige hacia los faros integrados en el capó, cuya firma luminosa triangular marca un tránsito conceptual entre lo digital y lo físico. Es un juego de percepción que solo se entiende al verlo encendido: parece que el coche despierta cuando se ilumina.

Las quillas laterales canalizan el flujo de aire con precisión, como si fueran aletas de un vehículo submarino. Y el capó, con sus pliegues marcados, añade una capa de sofisticación y agresividad bien dosificada. Es una pieza central del diseño que no solo decora, sino que comunica carácter.

En la zaga, el Tindaya mantiene y eleva la narrativa. El alerón doble que corona la parte trasera es un ejercicio de diseño

El alerón doble conecta las formas fastback y shooting brake, reforzando la musculatura trasera.

El capó esculpido combina agresividad formal y sofisticación técnica en una superficie fluida.

La línea lateral, con hombros traseros inspirados en la anatomía humana, sugiere impulso y tensión.

David Jofré nos habla de la variedad de materiales utilizados para este proyecto. La suma de aluminio, cristal y fibra de lino hace que el Tindaya sea realista y sostenible.

funcional: conecta las formas fastback y shooting brake con una solución técnica que mejora la aerodinámica y refuerza la identidad visual. Los pilotos traseros adoptan una firma de luz "coast-to-coast" con estética de "máscara digital", suspendida sobre la carrocería como si flotara en el aire. Este efecto se consigue gracias a una fuente luminosa interior, encapsulada en recortes triangulares que mantienen la coherencia formal de todo el conjunto. Abajo, el paragolpes posterior integra dos quillas aerodinámicas unidas por canales de aire que desembocan en un generoso difusor, subrayando la intención dinámica del coche. Todo respira velocidad, incluso cuando está parado.

UNA METÁFORA VISUAL

Una de las soluciones más llamativas y originales del Cupra Tindaya está en el techo. La marca ha desarrollado una estruc-

FIBRA DE LINO BCOMP Y ALUMINIO 3D APORTAN LIGEREZA, COMPLEJIDAD FORMAL Y COHERENCIA ESTÉTICA

LOS HERMANOS DEL TINDAYA

RAVAL Todavía es un concept, pero sí sabemos que será 100% eléctrico, deportivo y atrevido.

BORN El primer 100% eléctrico de la marca, con diseño deportivo y hasta 595 km de autonomía (VZ).

LEÓN Diseño agresivo con motores potentes, incluyendo versiones microhíbridas e híbridas enchufables.

FORMENTOR SUV coupé deportivo, con versiones microhíbridas y PHEV con hasta 120 km de autonomía.

TAVASCAN Un SUV coupé 100% eléctrico, con hasta 340 CV y diseño futurista.

TERRAMAR Otro SUV, con motor de gasolina, micro híbrido e híbrido enchufable con más de 120 km eléctricos.

ATECA Un SUV de altas prestaciones, con motor 2.0 TSI de 300 CV y tracción total 4Drive.

EL VOLANTE TIPO "YOKE" FUSIONA INSPIRACIÓN EN VIDEOJUEGOS Y COMPETICIÓN CON MANDOS SATÉLITE INTEGRADOS.

La consola central combina materiales blandos y rígidos, fluyendo con la estructura técnica inferior. La barra central late, literalmente.

La carrocería sigue una proporción 1/3–2/3 entre habitáculo y volumen exterior, típica de un gran turismo.

tura en forma de "ýpsilon" que conecta el capó con los paneles superiores desmontables. No solo es un gesto técnico valiente, sino una metáfora visual: esta columna actúa como una espina dorsal externa, que refuerza el concepto de "cuerpo vivo" que define al coche. Además, en ciertos puntos, la carrocería deja ver el esqueleto técnico de fibra expuesta, como si nos permitiera mirar bajo la piel del vehículo.

El interior es un manifiesto en sí mismo. Ellos lo llaman "Driver Axis" y no es una expresión vacía: el puesto de conducción está elevado, centrado, diseñado como un monoplaza envolvente y completamente orientado al conductor. Aquí no hay pantallas flotando al gusto del copiloto, ni botones decorativos sin función. Todo está dispuesto para maximizar el placer de conducción, con un enfoque que recuerda tanto a los simuladores de última generación como a los coches de competición.

El salpicadero, formado por capas superpuestas, acoge una pantalla central de 24 pulgadas de forma libre, que flota en el espacio con una sensación casi escultórica. El volante tipo "yoke" –más cercano al de un avión o a un coche de Fórmula E que al de un turismo convencional– incorpora botones satélite para minimizar distracciones y maximizar el control. No hay concesiones al exceso: solo soluciones que refuercen la conexión directa entre piloto y máquina. La consola central, elevada y contundente, se prolonga hasta la parte trasera como si fuera la espina dorsal del habitáculo. En su centro se encuentra "The Jewel", una pieza de cristal con capacidad sensorial que actúa como llave de contacto, selector de modos y transformador de ambientes. Esta interfaz, de aspecto prismático y tacto reactivo, simboliza el concepto "phygital" que Cupra explora en el Tindaya: una fusión armoniosa entre lo físico y lo digital.

A ello se suma el Cupra Monitor+, una fina banda de información proyectada sobre el parabrisas que complementa los datos mostrados en la pantalla principal. Este sistema inteligente ofrece tres modos: uno inmersivo, enfocado en la conducción pura; otro de rendimiento, con información como la velocidad o las fuerzas G; y un tercero más conectado, donde se despliega toda la interacción social y tecnológica con la comunidad de la propia firma.

EL INTERIOR ELEVA LA EXPERIENCIA

La configuración interior es 2+2, con puertas de apertura enfrentada que elevan la experiencia de acceso a un nivel casi ceremonial. Los asientos CUPBucket de nueva generación reinterpretan en clave deportiva el icónico sillón Eames Lounge, combinando confort ergonómico, líneas fluidas y materiales sostenibles. La tapicería utiliza cuero vegano de origen bioló-

EL TECHO INCORPORA UNA COLUMNA EN "ÝPSILON" QUE UNE EL CAPÓ CON LOS PANELES DESMONTABLES

gico y microfibra bronce encerada, lo que aporta calidez y textura sin renunciar a la responsabilidad medioambiental.

Otro punto clave en el diseño del Tindaya es la elección de materiales alternativos. Cupra recurre a la fibra de lino Bcomp –utilizada también en la Fórmula E y el mundo náutico– teñida en beige para reforzar visualmente la conexión con la carrocería. Este material, además de ligero y resistente, permite formas orgánicas y se utiliza tanto en estructuras como en revestimientos interiores. El patrón paramétrico de estos paneles recuerda a las nervaduras de las hojas, reforzando una narrativa de diseño bioinspirado.

El aluminio impreso en 3D, por su parte, permite a los diseñadores crear piezas complejas con una lógica interna fluida, como si fueran huesos generados por evolución. Esta libertad de formas no es solo estética, sino también funcional y estructural.

El difusor trasero de gran tamaño remata la zaga con una clara intención aerodinámica y escultural.

La firma luminosa triangular de los faros del capó refleja el paso visual del mundo digital al físico.

DEL GRIS METALIZADO AL CÁLIDO BEIGE

El color exterior merece una mención especial: no se trata de un tono fijo, sino de un degradado que parte de un gris metalizado intenso en el frontal y se funde en un cálido beige hacia la parte trasera. Esta transición cromática está inspirada en el contraste entre el océano Atlántico y la tierra árida de Fuerteventura. Cupra lo convierte en una metáfora visual del viaje, del cambio de estado, del movimiento. A ello se suman detalles en tono copper –el color insignia de la marca– que iluminan discretamente zonas clave sin alterar la pureza del conjunto.

Por último, la interacción digital del Tindaya está diseñada para ser tan intuitiva como envolvente. La gran pantalla central responde de forma coherente a estímulos visuales, táctiles y hápticos. En función del modo de conducción, el contenido varía: desde la información esencial en modo inmersivo hasta una telemetría avanzada en modo rendimiento, pasando por la conectividad total con el entorno en modo social. El Cupra Radar, una herramienta aún conceptual, promete convertirse en el vínculo directo entre el coche y un ecosistema digital en constante crecimiento.

Sin duda alguna hemos podido presenciar una pieza conceptual que sitúa la conducción en el centro de la experiencia automovilística, sin renunciar a la tecnología ni al diseño, como es lógico en el momento en el que estamos. Con un lenguaje estético musculoso, superficies táctiles, soluciones técnicas avanzadas y una arquitectura interior orientada al placer de conducir, lo tiene todo. No llegará a los concesionarios –al menos no como lo vimos allí–, pero este showcar actúa como anticipo de lo que la marca integrará en sus futuros modelos: diseño emocional, tecnología inmersiva y una experiencia de conducción pensada para quienes aún disfrutamos estar al volante. Eso sí, el lema sigue siendo el mismo, y eso me gusta: "No drivers, no Cupra". car

El color exterior evoluciona del gris metalizado al beige cálido, evocando mar y tierra de Fuerteventura.

DENTRO VEMOS ASIENTOS CUPBUCKET 2+2 CON DISEÑO TIPO EAMES, CUERO VEGANO Y MICROFIBRA BRONCE ENCERADA

EL SABOR DE LA VICTORIA

Desde que Cupra se unió a la Fórmula E en la temporada 2022-2023, este ha sido su año más satisfactorio en cuanto a resultados. Han sido años de mucho esfuerzo de la mano del director de equipo, Xavi Serra, que no ha cesado en la lucha por seguir mejorando.

EL EQUIPO CUPRA KIRO DE FÓRMULA E ha finalizado en Londres la temporada 2024-2025, en la que ha evolucionado notablemente hasta conseguir una victoria, un podio, una pole position y estar regularmente en los puntos.

El equipo eligió para este nuevo reto como pilotos al británico Dan Ticktum y al alemán David Beckmann, ambos jóvenes con experiencia en monoplazas eléctricos y categorías formativas.

La temporada comenzó con una primera aparición en el E-Prix de São Paulo, donde Cupra Kiro presentó una decoración provisional de su monoplaza. Más adelante, en el E-Prix de México, la escudería reveló su imagen definitiva: un diseño que combinaba el característico tono "Copper" de Cupra con los colores corporativos de Kiro, reflejando una apuesta clara por el rendimiento y la electrificación.

Desde el punto de vista deportivo, el equipo tuvo un arranque modesto, logrando sumar puntos en algunas de las primeras carreras, pero sin destacar de inmediato. Sin embargo, el progreso fue notable con el paso de las rondas. El primer gran hito llegó en el E-Prix de Tokio, donde Dan Ticktum consiguió el primer podio en la historia de la escudería, al terminar en tercera posición. El momento más destacado de la temporada fue su victoria en el E-Prix de Yakarta, una actuación que consolidó a Ticktum como el líder del equipo y marcó un antes y un después en la trayectoria de Cupra Kiro.

La temporada concluyó con otra alegría para el equipo en el E-Prix de Londres, donde Ticktum logró la primera pole position de Cupra Kiro, demostrando el crecimiento competitivo de la escudería en tan solo un año de vida.

En resumen, lograron establecerse rápidamente como un equipo competitivo, consiguiendo un podio, una victoria y una pole en su primer año, lo cual no es habitual para una escudería debutante en una categoría tan exigente. Aunque todavía hay margen de mejora, el futuro parece brillante para esta nueva alianza entre tecnología, juventud y ambición. car

EL EQUIPO CUPRA KIRO HA LOGRADO LA PRIMERA VICTORIA EN LA FÓRMULA E DE LA MANO DEL PILOTO BRITÁNICO DAN TICKTUM

Este desafío forma parte de una serie de videos que cuentan con referentes globales como Neymar, Serena Williams y Stephen Curry.

DE YOUTUBE A LA PISTA

CUPRA KIRO se unió al YouTuber de renombre mundial, MrBeast, para un desafío lleno de adrenalina durante las Formula E EVO Sessions en Miami. En este contenido exclusivo, el amigo de MrBeast, Ronnie, se enfrentó al piloto de carreras profesional, Dan Ticktum, que compite con el vanguardista monoplaza de Fórmula E Gen3 EVO de CUPRA KIRO. Dan Ticktum debía completar cuatro vueltas de carrera antes de que Ronnie pudiera completar tres, preparando el escenario para una competencia frenética y llena de acción. Todo ello ejemplifica el compromiso de Cupra por superar los límites y abrazar el futuro de las carreras: rápidas, sostenibles e innovadoras. Este desafío fue parte de la serie de videos "1 vs 1" de MrBeast, donde referentes mundiales del deporte, como Neymar, Serena Williams y Stephen Curry, se enfrentaron a suscriptores en emocionantes retos uno contra uno. Este episodio especial llevó la velocidad y el espectáculo de la Fórmula E a millones de espectadores en todo el mundo. La asociación con MrBeast permitió a Cupra conectarse con nuevas audiencias y mostrar la emoción de la electrificación de una manera dinámica y auténtica. Cupra se integra en las nuevas tendencias de comunicación digital, apostando también por una presencia sólida en redes sociales y colaboraciones con influencers de referencia mundial. Su presencia en este entorno no solo posiciona a la marca en un ecosistema más dinámico, sino que también le permite llegar a nuevas audiencias, especialmente a generaciones más jóvenes que valoran la autenticidad, el diseño y la innovación.

CARÁCTER REBELDE

Las ediciones exclusivas de los Cupra Formentor, León, León Sportstourer y Terramar introducen un nuevo concepto de individualización para clientes atrevidos que valoran el diseño impactante y la sostenibilidad de vanguardia. **Por:** TEAM CAR

LEÓN SPORTSTOURER

TERRAMAR

ESTAS VERSIONES ESTRENAN EL NUEVO COLOR EXTERIOR MANGANESE MATE, ASÍ COMO CONCEPTOS DE DISEÑO INTERIOR ÚNICOS

CUPRA TRABAJA INCESANTEMENTE por ofrecer vehículos que lleguen al corazón de su Tribu, atendiendo al deseo de individualidad y a la creciente demanda de soluciones sostenibles", afirma Ignasi Prieto, Chief Brand Officer de Cupra. "Las exclusivas Tribe Editions de Cupra aportan distinción y equilibrio medioambiental a varios modelos de la marca, tanto en el exterior como en el habitáculo, mediante la integración de tecnologías de última hornada que inspiran una nueva forma de pensar".

El diseño exterior de las versiones Tribe Edition se ve realzado por una llamativa paleta de colores, que incluye: Bronce Century Mate (exclusivo de Terramar), Gris Magnetic Mate (exclusivo de León y Formentor), Negro Midnight y el nuevo Manganese Mate (disponible para toda la gama Tribe Edition).

Los emblemas Cupra con acabado cromado oscuro en la parte delantera y trasera, junto con las denominaciones de los modelos en la trasera, son otro detalle distintivo. Como los nuevos diseños de llantas de aleación, que integran un color inédito –Verde Sulphur–. Todas ellas se benefician de un 20% de material reciclado, combinando el estilo con la estrategia circular de la empresa.

Cupra siempre ha apostado por la innovación y la sostenibilidad en sus vehículos, y las Tribe Editions impulsan esta tendencia hacia una nueva era. Como ejemplo, los modelos de la edición exclusiva emplean materiales reciclados en sus paragolpes (el delantero con spoiler contiene un 20% de plástico reciclado).

Esto representa un enfoque más equilibrado de la movilidad. El reciclaje y los procesos de producción innovadores también están presentes en el diseño interior. La nueva pintura Verde Sulphur de la empresa 'Manckiewicz', formulada con un 15% de material de origen biológico, se utiliza en la moldura de la consola y en los marcos interiores de los difusores de aire. Para reforzar la sostenibilidad, las Tribe Editions de Cupra incorporan un 30% de materiales reciclados en los plásticos del habitáculo. Del mismo modo, los modelos Cupra Tribe Edition van un paso más allá al utilizar la fabricación aditiva con tecnología de tejido 3D en los asientos Bucket. Las secciones centrales de los asientos delanteros y traseros están fabricadas con material 100% reciclado, mediante una máquina de tejer controlada por ordenador que crea el tapizado en su forma tridimensional, eliminando la necesidad de cortar y coser, lo que reduce por completo el desperdicio de material.

Disponibles con todas las motorizaciones, las nuevas versiones Tribe Edition comenzarán a fabricarse en el último trimestre de este mismo año. car

Los nuevos conceptos de diseño interior incluyen tecnología de tejido 3D para minimizar los residuos y potenciar la economía circular.

FORMENTOR

LEÓN

Estas versiones estarán disponibles en todas las motorizaciones. Del mismo modo, las nuevas llantas de aleación que incorporan cuentan con un 20% de material reciclado.

VÍCTOR SARASOLA

DIRECTOR COMERCIAL DE CUPRA ESPAÑA

Hablamos con uno de los responsables directos del gran éxito de la marca española, una de las que más crece en Europa y que muy pronto llegará a la mágica cifra de un millón de unidades producidas. **Por:** Team CAR

KIOSKEROS

CUPRA es el gran fenómeno comercial en España y en toda Europa durante los últimos años, y tú has estado allí desde el principio. ¿Cuáles crees que han sido los principales factores de este éxito? La marca Cupra ha sabido romper el statu quo del sector automovilístico. En un mercado maduro, hemos demostrado que hay un hueco para una marca disruptiva, entre las marcas generalistas y las premium tradicionales. El éxito se ha basado en una combinación de diseño provocador, tecnología avanzada, una comunicación diferencial y una estrategia de marketing que conecta con nuevas generaciones.

Cuando lanzasteis el Formentor a finales de 2020 ¿imaginasteis que se podría vender tanto? Sabíamos que el Formentor era especial, ha sido y sigue siendo nuestro mejor embajador de la marca, pero su impacto ha superado nuestras expectativas. Desde el primer momento, generó una conexión emocional con el público. Su diseño, carácter y tecnología lo convirtieron en un icono. Hoy sigue siendo nuestro modelo más vendido en España y también nivel global. Definitivamente está marcando el rumbo de Cupra como marca independiente.

Queréis llegar al 2030 con toda la gama electrificada, aunque no 100% eléctrica. ¿Estás satisfecho con las matriculaciones que estáis logrando con los modelos electrificados? Probablemente es una de las cosas de las que estoy más satisfecho. Aparte de posicionar a la marca en España en imagen y notoriedad, desde el principio recalcamos a la prensa y a nuestra red de Cupra Garages un lema: Cupra es una marca para amantes de los automóviles y de la conducción, en la era de la electrificación. Es decir, desde el inicio, Cupra nació con un ADN electrificado, y eso nos ha llevado a donde estamos hoy en España: Cupra es la tercera marca más vendida de vehículos híbridos enchufables y la quinta de modelos etiqueta o.

Además de la electrificación, Cupra siempre ha estado asociada a las altas prestaciones ¿Vais a seguir estando enfocados en este tipo de modelos? Por supuesto. Cupra es al acrónimo de Cup Racing, nuestro ADN proviene de la competición, y estamos presentes en la Fórmula E, donde este año hemos logrado nuestra primera victoria y nuestro primer pódium. Independientemente de la tecnología, ofrecemos coches de altas prestaciones y comportamiento deportivo. Y sólo te puedo decir que muy pronto os daremos alguna sorpresa en este sentido.

Cupra ha lanzado siete modelos en siete años de vida ¿Nos puedes avanzar alguna de las próximas novedades de Cupra. Así es, el crecimiento de Cupra ha sido exponencial en ventas, y seguimos invirtiendo en nuevos productos. El año que viene será nuestro octavo año de vida y lanzaremos nuestro octavo modelo, el Cupra Raval. Será un vehículo eléctrico urbano, diseñado, desarrollado y producido en España, que llega para ayudar a democratizar la electrificación, porque será el Cupra más accesible, pero al mismo tiempo, manteniendo nuestro foco en el diseño y la deportividad ¡En marzo lo conoceréis en detalle! car

1.000.000 CUPRA

Durante el primer semestre de 2025, Cupra ha mantenido su trayectoria positiva, aprovechando su gama completa de siete modelos lanzados en los últimos siete años. La marca española, desafiante y poco convencional, ha alcanzado su mejor primer semestre hasta la fecha entre enero y junio de 2025, entregando 167.600 vehículos, un incremento del 33,4% respecto al mismo periodo del año anterior. Desde su lanzamiento en 2018, Cupra ha entregado más de 900.000 vehículos a nivel mundial y está en camino de superar el millón de unidades vendidas en los próximos meses.

El Cupra Formentor se ha mantenido como el modelo más venido de la compañía durante los seis primeros meses del 2025, con 54.700 unidades entregadas. Las entregas de vehículos electrificados (PHEV y BEV) aumentaron un 76,1%, mientras que los vehículos 100% eléctricos han incrementado sus cifras más del doble respecto al año anterior (+105,3%), impulsados por la fuerte demanda del Cupra Born y el Tavascan, resaltando la aceleración de la estrategia de electrificación de la compañía.

"Confiamos plenamente en nuestra capacidad de afrontar los retos que tenemos por delante," Markus Haupt, CEO interino de Seat Y Cupra. "Con un porfolio fuerte y diverso, que incluye la gama completa de los siete modelos Cupra, contamos con una base firme para un crecimiento continuado. Seguimos plenamente comprometidos con la electrificación, liderando el proyecto de la familia del coche eléctrico urbano del Grupo Volkswagen, y preparando el inicio de la producción y lanzamiento del Cupra Raval en 2026, un hito clave para la compañía y un modelo que ayudará a democratizar la movilidad eléctrica en Europa".

La marca nació en 2018 y la presentación tuvo lugar en la pista oval de Terramar, en Sitges, cerca de Barcelona. Tal es la conexión con el lugar que uno de sus modelos lleva su nombre.

RAVAL

Debe su nombre al famoso barrio de Barcelona y será el octavo modelo de la gama. Compacto y eléctrico, su versión “camuflada” fue una de las estrellas en el pasado Salón del Automóvil de Múnich. **Por:** Team CAR

“ESTAMOS CONVIRTIENDO EL PAÍS EN UN CENTRO DE MOVILIDAD ELÉCTRICA, HACIENDO COCHES ACCESIBLES A MILLONES DE PERSONAS”, NARKUS HAUPT, CEO INTERINO DE CUPRA

Se lanzará al mercado en 2026 y se fabricará en la planta de Martorell, junto al Volkswagen ID. Polo, con el que comparte plataforma.

Todas las versiones tendrán un marcado carácter deportivo, pero la VZ, con 266 CV será la más potente.

Markus Haupt, CEO interino de Cupra, ha presentado un Cupra Raval cubierto con un vinilo que reproduce un mapa del barrio del Raval en Barcelona.

EL CUPRA RAVAL TOMA SU NOMBRE y su espíritu de una de las zonas más emblemáticas y dinámicas de Barcelona. El barrio del Raval es un símbolo de movimiento constante, energía pura y carácter urbano intrépido, los mismos valores que definen la esencia del nuevo modelo de Cupra. De hecho, el diseño del vinilo de camuflaje que ha cubierto el coche durante la presentación en el IAA de Múnich también rinde homenaje al distrito, con un mapa que captura la actitud y el carácter de sus vibrantes calles. Al igual que el barrio en el que se inspira, el Cupra Raval ha nacido para destacar y desafiar las convenciones.

El Cupra Raval es un modelo 100% eléctrico diseñado para llevar la marca más allá de los límites tradicionales. Capaz de combinar a la perfección y de forma equilibrada un diseño llamativo con un rendimiento electrizante y unas características poco convencionales, el nuevo Cupra se mueve por la emoción y se ha desarrollado para superar cualquier expectativa. Basado en la plataforma MEB+ del Grupo Volkswagen y con tracción delantera, el Cupra Raval ofrecerá una experiencia muy dinámica y, como es costumbre en la marca, centrada en el conductor –“No drivers, no Cupra”–. Con solo 4 metros de longitud, es un coche compacto que, no obstante, no se limita a la vida urbana. Sus 2,6 metros de batalla garantizan un habitáculo de lo más amplio.

SU LLEGADA ESTÁ PREVISTA PARA 2026

En 2026, la marca celebrará su octavo aniversario y lanzará su octavo modelo: el Cupra Raval. Con una gama completa y un amplio número de seguidores que no para de crecer, Cupra se sitúa como una de las marcas que más crecen en el mercado europeo. Del mismo modo, la marca española no se detiene y quiere demostrar a todo el mundo que los coches eléctricos pueden ser emocionantes y deseables para todos aquellos que aman la conducción. Tanto es así, que todas las versiones del Cupra Raval se han diseñado para ofrecer el ADN de competición de la marca. Algunos detalles que lo corroboran son un chasis deportivo 15 mm más bajo, la puesta a punto específica de la suspensión, la dirección progresiva que mejora la agilidad y el ESC Sport.

Y, para los que siempre quieren un poco más, la versión superior, Raval VZ, aumentará la cifra de potencia hasta los 166 kW, equivalentes a 226 CV. Otros detalles exclusivos serán los asientos CUPBucket, suspensión DCC Sport, modo ESC OFF, llantas de 19 pulgadas con neumáticos de 235 mm y diferencial electrónico de deslizamiento limitado VAQ.

“El Cupra Raval da forma hoy a nuestro futuro. Porque con él hemos conseguido combinar todo lo que representa Cupra: emoción, diseño impactante, rendimiento electrizante y, como siempre, enfoque en el conductor”, declaró Markus Haupt, CEO interino de Seat y Cupra, en el pasado IAA de Múnich. “Para nosotros, el Cupra Raval es más que un coche. Lo que realmente lo hace especial es el proyecto que hay detrás: la familia de vehículos eléctricos urbanos que lideramos con orgullo desde España. Estamos reforzando las sinergias dentro del Brand Group Core y convirtiendo el país en un centro de movilidad eléctrica, haciendo coches accesibles a millones de personas”, ha añadido. car

TENDENCIA

Bienvenidos a un nuevo territorio creativo. La firma española nos propone un proyecto que llega más allá del diseño automovilístico y que tendrá colaboraciones interesantes. **Por:** Team CAR

SABÍAMOS QUE CUPRA CADA VEZ LE da más importancia al diseño de sus vehículos, pero, siendo honestos, ¿alguien esperaba este nivel de importancia? Se trata de la Cupra Design House, presentada en la Milan Design Week este mismo año. Esta nueva etapa busca conectar creatividad, tecnología y emoción a través de colaboraciones con perfiles visionarios de distintas disciplinas.

Estructurada en tres pilares –Cupra Collection, Cupra Collabs y Cupra Beyond–, la iniciativa impulsará proyectos que van desde productos exclusivos hasta experiencias inmersivas, siempre fiel al espíritu inconformista de la marca. "El diseño es el corazón de Cupra, la energía que impulsa cada detalle", explica Jorge Díez, al frente del proyecto como Chief Design Officer.

Junto a él, Cécilia Taïeb asume el rol de Chief Operating Officer para dar forma a un espacio creativo donde las ideas se transforman en propuestas tangibles y llegando aún más lejos de lo común, como bien hemos visto con el Tindaya. "Queremos inspirar, experimentar y construir algo que deje huella", afirma Ignasi Prieto, Chief Brand Officer.

Estamos ante una plataforma que servirá para explorar (dentro de lo más nuevo) todo aquello que pertenezca a la estética, a esos materiales innovadores y todas aquellas formas de poder conectar con el público como bien lo hace Cupra, con una perspectiva atractiva, emocional y sorprendente, como lo es este mismo proyecto. car

De izquierda a derecha: Jorge Diez, Chief Design Officer; Francesca Sangalli, Creative Head of Color&Trim and Concept&Strategy; Cécilia Taïeb, Chief Operating Officer; e Ignasi Prieto, Chief Brand Officer.

CUPRA LANZA UNA DIVISIÓN PARA DESARROLLAR PRODUCTOS, COLABORACIONES Y PROYECTOS MÁS ALLÁ DEL AUTOMÓVIL

Harper Collective Colaboración basada en una colección de equipaje sostenible e innovadora, con diseño inspirado en los showcars de la marca y materiales reciclados. Disponible desde el 22 de septiembre en City Garages, Selfridges y web oficial.

Vichy Catalan Esta bebida llegó a Alemania este septiembre. Presume de ingredientes naturales como lima, jengibre y agua mineral natural. Se presentó y estuvo disponible durante City Garages en la IAA de Múnich.

Lounge Chair Se trata de una silla que transforma el acto de sentarse en una experiencia sensorial. Contiene texturas paramétricas activas y una base ligera y resistente. Sirve para establecer mayor conexión con el usuario.

Adaptative Knitting Piece También encontramos prendas técnicas que actúan como una segunda piel, adaptándose al cuerpo con tejido 3D y diseño paramétrico. Estos prototipos inspiran la futura colección Active Wear, prevista para finales de año.

Cupra Scent Es la nueva fragancia de la marca, creada con Lucta y Fundación Ernesto Ventós. Un viaje olfativo que nos recuerda a bergamota, jalapeño y cuero

Zellerfeld x Cupra 3D Printed Sneakers Unas zapatillas impresas en 3D con diseño monomaterial y estética paramétrica. Disponibles en blanco (foto), negro y gris .

El quinto fantástico

Exhibe su silueta aerodinámica y proporciones GT con líneas tensas y detalles escandinavos minimalistas.

Así luce la última estrella polar de la marca sueca: el Polestar 5. Disponible en dos variantes (Dual Motor y Performance) con potencias de hasta 650 kW, autonomías entre 565 y 670 km y un chasis completamente fabricado en aluminio que soporta una batería de 112 kWh.

Por: Nicolás Moreno Mavrikis.

ESTAMOS ACOSTUMBRÁNDONOS a ver coches eléctricos de altas prestaciones, y ni eso consigue que el Polestar 5 pase desapercibido. Para mí han dado en el clavo en su entrada al segmento Gran Turismo. No porque haya sido desarrollado sobre la plataforma Polestar Performance Architecture (PPA), que ofrece una rigidez estructural superior incluso a la de deportivos biplaza (estamos ante una berlina de 5 metros de longitud). Sino porque el bastidor está compuesto por un 83% de aluminio procedente de fundiciones alimentadas por energía renovable y un 13% reciclado, lo que reduce significativamente la huella de carbono.

Está disponible en dos versiones –Dual Motor y Performance–, y emplea un sistema de tracción total con motores eléctricos desarrollados internamente. La versión Dual Motor entrega 550 kW (748 CV) y 812 Nm de par, mientras que la Performance alcanza 650 kW (884 CV) y 1.015 Nm. Esta última acelera de 0 a 100 km/h en apenas 3,2 segundos, mientras que la versión estándar lo hace en 3,9 segundos. Ambas versiones están limitadas electrónicamente a 250 km/h. Son cifras muy altas.

POCO MÁS DE 20 MINUTOS

El sistema de propulsión cuenta con una arquitectura eléctrica de 800 V, alimentada por una batería NMC de 112 kWh (106 kWh útiles) dividida en ocho módulos con un total de 192 celdas. La carga en corriente continua alcanza hasta 350 kW, lo que permite recuperar del 10 al 80% en tan solo 22 minutos. En corriente alterna admite 11 kW. En condiciones óptimas, el Polestar 5 Dual Motor ofrece una autonomía de hasta 670 km WLTP, mientras que el Performance logra 565 km WLTP. Para optimizar la eficiencia, el motor trasero puede desconectarse.

El sistema de suspensión difiere según la versión. El Dual Motor recurre a amortiguadores pasivos BWI con topes hidráulicos de rebote, mientras que la variante más potente em-

KIOSKEROS

PANTALLA CENTRAL DE 14,5", HEAD-UP DISPLAY, 21 ALTAVOCES BOWERS & WILKINS Y SUSPENSIÓN ADAPTATIVA MAGNERIDE EN VERSIÓN PERFORMANCE

plea tecnología MagneRide de la misma firma, con respuesta adaptativa cada milisegundo gracias a fluido magnetorreológico. Ambas versiones incorporan eje delantero de doble triángulo compacto y dirección con la cremallera situada por delante del eje, lo que mejora el comportamiento dinámico.

La frenada está firmada por Brembo, con pinzas monobloque de cuatro pistones en el eje anterior, compartidas con el Polestar 3. En combinación con discos delanteros bimetálicos de 400 mm, se logra una reducción de 12 kg en masa no suspendida respecto al SUV. Los neumáticos Michelin han sido desarrollados a medida para llantas de 20 a 22 pulgadas, adaptándose a cada configuración.

MUY AFILADO

Aerodinámicamente optimizado, presenta un coeficiente de resistencia de 0,24 Cx en la variante Dual Motor. Destaca el diseño inspirado en la aviación, con perfil alar, línea de techo fluida, venturi posterior y tiradores escamoteables. Se ofrece en seis colores, incluidos dos acabados mate: Storm y Magnesium. La luna trasera virtual, que ya conocimos en el Polestar 4, y el mayor techo panorámico jamás instalado en un modelo de la marca –más de 2 metros de largo por 1,25 m de ancho–, maximizan la sensación de espacio.

En el interior encontramos una configuración 4+1, con asientos delanteros diseñados junto a Recaro. De serie se tapizan en MicroTech Charcoal, con opción a cuero Nappa Bridge of Weir en tonos Charcoal o Zinc, con ventilación, calefacción, ajuste eléctrico y masaje. Las plazas traseras replican la forma de los delanteros, incluyen climatización

Asientos delanteros firmados por Recaro, con sujeción envolvente, punto de cadera bajo y tapicerías sostenibles.

Cabina orientada al conductor con volante deportivo, pantalla de 9" integrada en la columna y materiales de nueva generación.

Mide 5,09 metros de largo, con una arquitectura de techo fluida y manetas enrasadas para máxima eficiencia.

cuatrizona, función de masaje, calefacción y ventilación, con respaldo reclinable de manera individual. El reposabrazos central abatible convierte el coche en cinco plazas, mientras que la "foot garage" bajo los asientos traseros mejora la ergonomía de piernas. La capacidad del maletero trasero es de 365 litros, con un maletero delantero adicional de 62 litros.

Materiales sostenibles como el lino técnico ampliTex, el composite BComp y paneles en NFPP (polipropileno natural con fibras de lino) se integran en puertas, respaldos y compartimentos. El recubrimiento UltraSilent de AutoNeum, en el maletero delantero, reduce un 60% el peso respecto al plástico convencional. Además, el interior incorpora PET reciclado, Econyl procedente de redes de pesca, y revestimientos textiles de punto reciclado.

PENSANDO EN EL CONDUCTOR

El puesto de conducción, de enfoque deportivo, incluye una instrumentación digital de 9 pulgadas unida a la columna de dirección ajustable eléctricamente, complementada por un head-up display de 9,5 pulgadas. La pantalla central vertical de 14,5 pulgadas opera mediante Android Automotive OS, con Google integrado, mosaicos personalizables y acceso rápido a funciones preferidas. En opción, el sistema de audio Bowers & Wilkins ofrece 21 altavoces, tecnología Tweeter-on-Top y 1.680 W de potencia. Una barra de sonido trasera, iluminación ambiental láser y cancelación activa de ruido completan la experiencia sensorial.

En materia de seguridad y asistencia, el Polestar 5 incluye el sistema Pilot Assist con centrado de carril y control de velocidad hasta 150 km/h. El conjunto ADAS se compone de 11 cámaras exteriores, 1 de monitorización del conductor, 1 radar frontal de medio alcance y 12 sensores ultrasónicos, complementados por un sistema de radar interior para identificación de ocupantes. Cuenta con 8 airbags y estructuras internas pensadas para un despliegue adaptativo según la posición y tipo de pasajero.

Desde el 8 de septiembre de 2025, el configurador oficial está disponible para los primeros 24 mercados globales de Polestar, entre ellos España. El precio parte desde 121.900 euros para el Dual Motor y alcanza los 145.300 euros en el Performance. CAR

POLESTAR ASTURIAS

Polestar continúa su expansión en España con la inauguración de su cuarto Space en el país, ubicado en la calle Cerdeño, 29 de Oviedo, en el epicentro comercial del motor asturiano. Con 178 metros cuadrados de superficie y capacidad para exhibir hasta cuatro modelos, el nuevo espacio ofrece una experiencia inmersiva con la gama actual –Polestar 2, 3 y 4– y anticipa la llegada del Polestar 5. "Asturias es una región clave en nuestra estrategia de expansión", señala Adrien Palumbo, director general de Polestar Iberia. El Space incluye una mesa atelier para configuraciones personalizadas, fiel al diseño minimalista escandinavo que caracteriza a la marca. Esta apertura ha sido posible gracias al apoyo del Grupo Auto Salón y su gerente, Alejandro Sánchez Rodríguez. Polestar planea continuar su crecimiento nacional con futuras aperturas en Las Palmas, Málaga y Zaragoza. Ya pueden reservarse pruebas de conducción en Polestar.com.

DESTACA EL DISEÑO INSPIRADO EN LA AVIACIÓN, CON PERFIL ALAR, LÍNEA DE TECHO FLUIDA, VENTURI POSTERIOR Y TIRADORES ESCAMOTEABLES

Aquí tienes un acceso directo al configurador del nuevo Polestar 5.

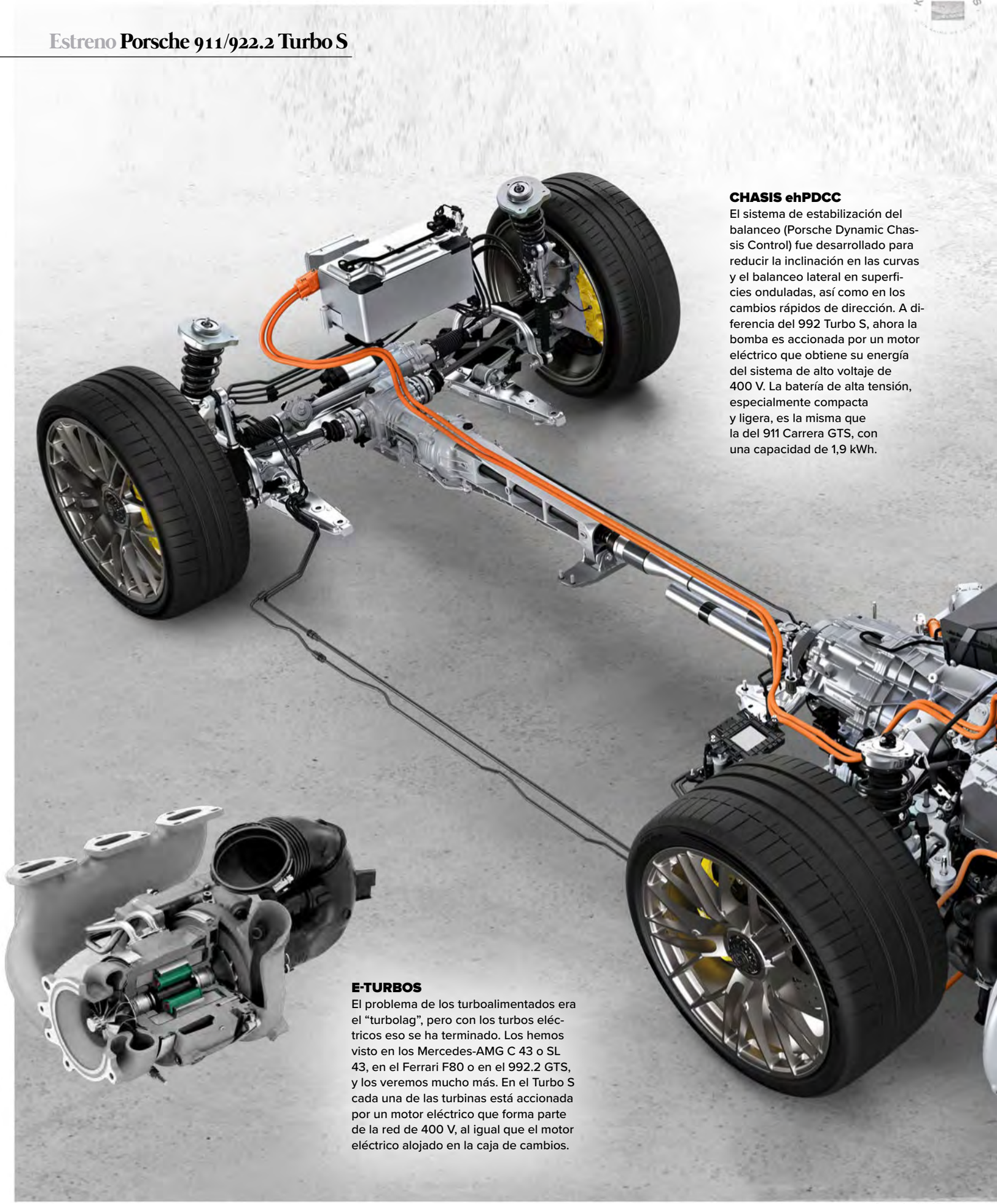
EL QUE MIRA DESDE ARRIBA

Durante los últimos meses se han ido presentando las nuevas versiones del 992.2, y por fin le ha llegado la hora al mítico e insuperable Turbo. Es el primero de la historia con sistema de propulsión híbrido y turbos eléctricos, lo que le permite alcanzar 711 CV de potencia máxima. . **Por:** Guillermo Lahoz

Entre las opciones de personalización disponibles a través de Porsche Exclusive Manufaktur, destacan las llantas Turbo Exclusive Design, con radios de carbono pintados en color Neodyme. También las tomas de aire laterales en carbono. Lo más curioso, los brazos de los limpiaparabrisas en carbono, 50 por ciento más ligeros...

EN LOS ÚLTIMOS AÑOS LA FIEBRE por los modelos RS ha eclipsado un poco al Turbo como estrella de la gama, lo cual en cierto modo nos parece injusto. Ciertamente los GT3 y GT3 RS son atmosféricos, más ligeros y puros, pero apenas superan al Turbo en la mayoría de los parámetros. Si pensamos en los modelos 992 GT, el Turbo es más cómodo, más fácil de conducir (tracción total), más polivalente y más rápido en "el mundo real". Lo es en aceleración (2,5 s) y también en velocidad máxima (332 km/h), aunque no en cuanto a tiempo por vuelta en Nürburgring. El 992 GT3 RS (3,2 s y 299 km/h) tiene un récord oficial logrado en 2022 de 6:49 min. Respecto al nuevo 992.2 Turbo S, como parte de las pruebas realizadas en otoño del año pasado, una unidad ligeramente camuflada logró un tiempo de 7:03 minutos, unos 14 segundos más rápido que su predecesor, el 992 Turbo S. También sería por tanto 14 segundos por vuelta "más lento" que el 992 GT3 RS, o lo que es lo mismo, tardaría un 8% más de tiempo en ese trazado. Pero si se tratara de hacer

En versión Coupé el 911 Turbo S es, de serie, biplaza. Bajo pedido y sin coste adicional se pueden añadir los asientos traseros. El Cabriolet se entrega generalmente con configuración 2+2.



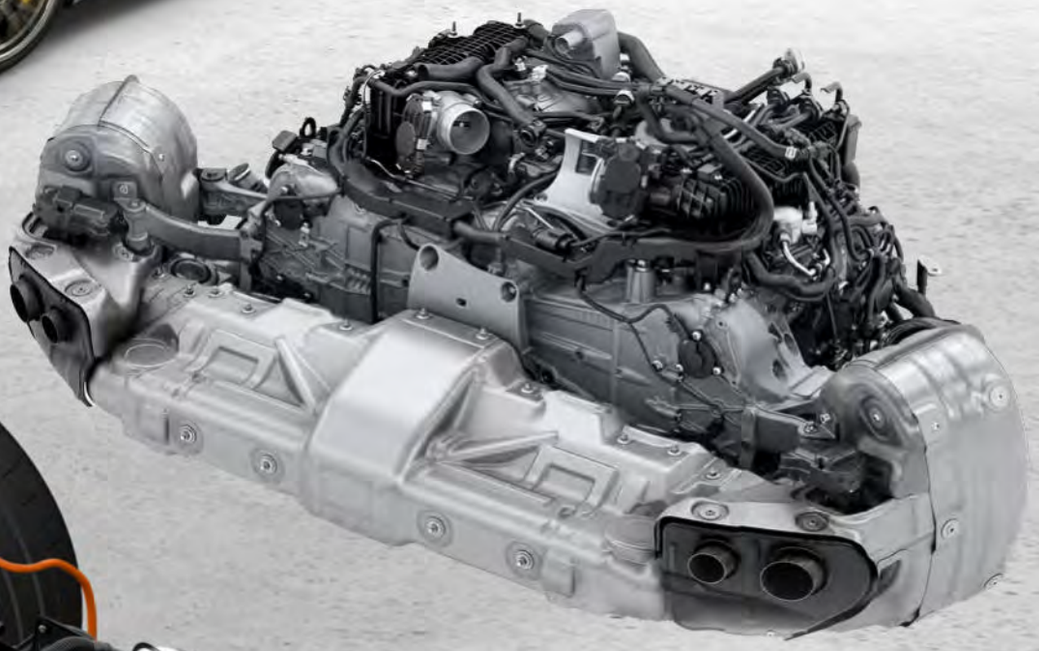
CHASIS ehPDCC
El sistema de estabilización del balanceo (Porsche Dynamic Chassis Control) fue desarrollado para reducir la inclinación en las curvas y el balanceo lateral en superficies onduladas, así como en los cambios rápidos de dirección. A diferencia del 992 Turbo S, ahora la bomba es accionada por un motor eléctrico que obtiene su energía del sistema de alto voltaje de 400 V. La batería de alta tensión, especialmente compacta y ligera, es la misma que la del 911 Carrera GTS, con una capacidad de 1,9 kWh.

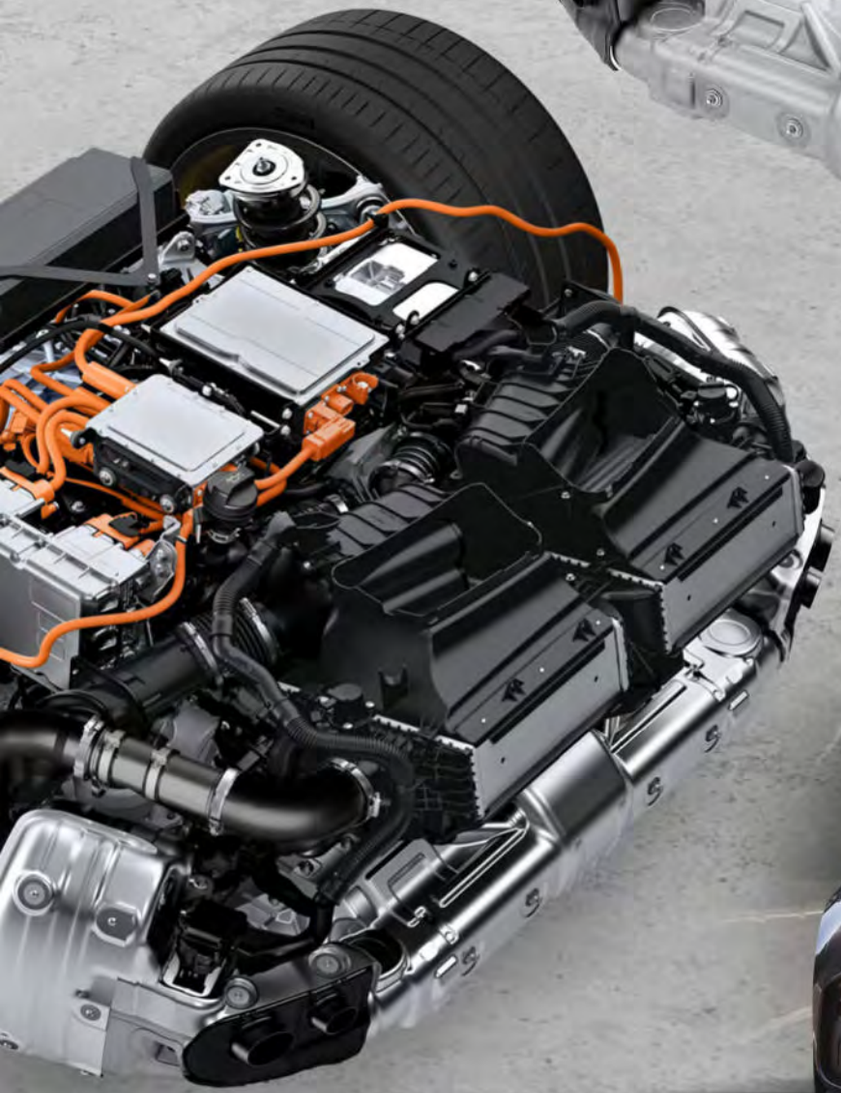
E-TURBOS
El problema de los turboalimentados era el "turbolag", pero con los turbos eléctricos eso se ha terminado. Los hemos visto en los Mercedes-AMG C 43 o SL 43, en el Ferrari F80 o en el 992.2 GTS, y los veremos mucho más. En el Turbo S cada una de las turbinas está accionada por un motor eléctrico que forma parte de la red de 400 V, al igual que el motor eléctrico alojado en la caja de cambios.

KIOSKEROS

AERODINÁMICA

Ofrece un 10% menos de resistencia que su antecesor (cuando todos los elementos activos están en la posición más eficiente). Incorpora aletas activas verticales en el morro y un difusor delantero activo. Junto con el alerón trasero extensible e inclinable heredado del modelo anterior, trabajan para que el aire fluya hacia frenos y los radiadores. Y en modo Wet, los difusores delanteros se cierran para proteger los discos de freno del exceso de agua.





EVOLUCIÓN BÓXER

El 911 Turbo siempre ha estado a la vanguardia en cuanto a sistemas de turboalimentación para sus motores seis cilindros bóxer. El primer biturbo fue el 993, el 996 era refrigerado por agua y con distribución variable. El 997 estrenó turbos de geometría variable y el 992, turbos VTG. Ahora los turbos eléctricos son el futuro.

Salta a la vista el nuevo faldón con las tomas de aire con lamas verticales. Las luces LED HD-Matrix, con cuatro líneas luminosas horizontales, son de serie en esta versión.

Madrid-Barcelona en el menor tiempo posible, o simplemente de viajar cómodamente, yo elegiría el 992.2 Turbo S. ¿No sería fantástica una carrera contra el AVE? Como aquella mítica de "Motociclismo" en 1992, con la Kawa ZZR 1100 venciendo al AVE Madrid-Sevilla... En todo caso el cliente es soberano y lo bueno es que cada uno elija el 911 que más le guste (de momento, porque la imposición de la electrificación es progresiva pero imparable).

Esta cuestión de la electrificación es clave en el nuevo Turbo S, y una vez más Porsche ha sabido pasar por encima de todas las dificultades e imposiciones, para hacer un coche muy superior al anterior. Si durante muchos años el desarrollo del 911 fue una lucha contra la física, por llevar el motor detrás del eje trasero, en los últimos años parece más bien una lucha contra los burócratas de Bruselas (como el resto de fabricantes). El último 992.2 GT3 (2024) por ejemplo, lleva dos filtros de partículas y cuatro catalizadores, aunque eso solo será un problema cuando los propietarios tengan que sustituirlos.

LA ERA T-HYBRID

La electrificación de 911 comenzó con el 992.2 Carrera GTS y el resultado ha sido óptimo. No funciona en modo eléctrico y no hay que enchufarlo. El conductor no tiene que preocuparse de nada, simplemente disfrutar de sus prestaciones mejoradas. Más reactivo al acelerador, de 0 a 100 en solo 2,9 segundos, tres décimas más rápido que el anterior. Emplea un motor 3.6 con un único turbocompresor eléctrico y un motor eléctrico integrado en la transmisión, para alcanzar una potencia total de 541 CV. Como es bien sabido "la gracia" del turbo eléctrico es que gira a la velocidad requerida impulsado por motores eléctricos, sin necesidad de que lo impulsen los gases de escape, con lo que se elimina el "turbolag". A la vista de su rendimiento sorprende comprobar que el GTS es más potente que un 991.2 Turbo...

Pero centrémonos en la nueva versión. Como ya ocurrió con el 992, desde la marca han preferido lanzar primero el Turbo S, y dentro de poco llegará el Turbo "a secas". En palabras de Frank Moser, vicepresidente de la Gama 911, "el 992.2 Turbo S es la forma más completa y versátil de conducir un 911. Ya sea en el uso diario, en largos recorridos por autopista o en circuito, hemos conseguido que sea aún más cómodo, más personalizable y bastante más rápido que su predecesor". En sus modelos más potentes Porsche está implementando el sistema de propulsión T-Hybrid. Mientras que el GTS lleva un solo e-Turbo, el 992.2 Turbo (también con 3.6 litros de cilindrada) incorpora dos. No obstante, la turbina y el compresor se han diseñado específicamente para este modelo. Como el GTS, lleva un motor eléctrico integrado en la transmisión (PDK de ocho velocidades) que transmite potencia al sistema PTM de tracción total. La batería de alta tensión de 1,9 kWh es la misma que la del GTS. La potencia máxima sube hasta los 711 CV (entre 6.500 y 7.000 rpm), con un poderoso par máximo de 800 Nm disponible entre 2.300 y 6.000 rpm.

La electrificación también favorece al chasis, ya que sus componentes electrónicos de alta tensión (400 V) han permitido montar el Porsche Dynamic Chassis Control (ehPDCC) de control electrohidráulico. Este sistema funciona con cilindros activos inteconectados, en lugar de las bieletas de las estabilizadoras (el anterior Turbo S llevaba el sistema PDCC). Así las estabilizadoras generan fuerzas de apoyo para mantener el coche equilibrado, reduciendo el balanceo y aumentando la agilidad al entrar y salir de las curvas. Como opción se puede pedir la función de elevación del eje delantero.

Con la inclusión de los componentes adicionales del sistema híbrido, el nuevo 911 Turbo S pesa 85 kilos más que su predecesor. Según la marca, el aumento de peso se ha compensado con creces en los aspectos relevantes para la dinámica del coche, y la mejor prueba de ello es el tiempo de vuelta en de Nürburgring antes mencionado. En palabras de Jörg Bergmeister, que ha participado en el desarrollo y las pruebas del nuevo 992.2 Turbo S y lo pilotó para establecer el tiempo de vuelta, "de noche más rápido y más seguro. El paquete Sport Chrono, también de serie, incluye medidor de temperatura de los neumáticos, suspensión PASM específicamente ajustada o sistema de escape deportivo de titanio. Como opción se ofrecen embellecedores ovalados, también de titanio, para las salidas de escape, y las posibilidades de personalización son ilimitadas.

CUENTARREVOLUCIONES DIGITAL

En el interior no vemos muchos cambios. La dotación incluye asientos deportivos Plus ajustables en 18 posiciones con función de memoria y la inscripción "turbo S" en los reposacabezas. El relieve específico del Turbo S en las superficies de los asientos y los paneles de las puertas es una reinterpretación del primer 911 Turbo (tipo 930). El logo del volante es en tonos oscuros, al igual que el logo del capó o las llantas, color Turbonita. Como en todos los 992.2 el arranque ahora se realiza mediante un botón (antes un mando que giraba como una llave de contacto) y el icónico cuentarevoluciones analógico central deja paso a uno digital, aunque de aspecto clásico. El nuevo 911 Turbo S tiene un precio final en España de 312.200 euros en versión Coupé, y de 328.300 en la variante Cabriolet. Las entregas comenzarán a finales de 2025 o principios de 2026.

Acelera como un Bugatti Veyron pero además es cómodo, puedes llevar a los niños al colegio y también es hasta relativamente discreto. Igualámelo

Turbo evolución 992 vs 992.2

2020 Turbo S (650 CV)		2025 Turbo S (711 CV)
Estrenó un nuevo motor bóxer de 3.8 litros basado en la generación 992. Incluyó dos turbocompresores VTG de geometría variable más grandes, un intercooler rediseñado o válvulas de descarga reguladas eléctricamente. Rendía 650 CV, 70 más que su antecesor.	**PROPULSOR**	Lo más importante del Turbo 2025 es el sistema de propulsión T-Hybrid con un sistema de 400 V, un concepto técnico estrenado en el 992.2 GTS. El nuevo bóxer de 3.6 litros lleva dos turbos eléctricos y mantiene el cambio PDK de 8 velocidades del anterior.
Toda la instrumentación pasó a ser digital, salvo el cuentarevoluciones. La pantalla central del PCM se colocó más arriba, con un tamaño aumentado a 10,9 pulgadas, y se facilitó su manejo. También se comenzó a usar el mando pequeño tipo joystick, para el cambio PDK. Se arranca sin meter la llave, basta con girar un mando.	**INTERIOR**	Como en todos los 992.2 ahora se arranca mediante un botón, y el cuentarevoluciones analógico deja paso a uno digital. El logo del volante es en tonos oscuros, al igual que el del capó o las llantas, color Turbonita. El habitáculo es más personalizable que nunca, con costuras decorativas en colores de contraste o grabados personalizados.
Con tracción total PTM mejorada, dirección en el eje trasero más rápida, chasis deportivo opcional y suspensión adaptativa PASM. También PDCC de serie (estabilizadoras activas) en el Turbo S, opcional en el Turbo.	**CHASIS**	También con PTM y dirección trasera, el nuevo sistema eléctrico permite una evolución del mecanismo de control el chasis, ahora ehPDCC. Funciona con cilindros activos interconectados en lugar de las bieletas de las estabilizadoras.
Lógicamente presentaba la estética de la generación 992, su carrocería creció en anchura. Ya incorporó elementos de aerodinámica activa, en el faldón delantero y el alerón posterior, que aumentó su tamaño. Por primera vez con llantas de diferente diámetro delante y detrás (20" delante y 21" detrás).	**DISEÑO**	Los grupos ópticos no llevan reborde en los extremos, como todos los 992.2. El nuevo faldón posterior con salidas de aire resalta su anchura. Llantas con tuerca central de nuevo diseño, neumáticos traseros 10 mm. más anchos y frenos más potentes, con discos PCCB, los mayores instalados en un Porsche de dos puertas.

Todos los Porche 911 *Turbo*

911 Turbo 2.7 “nº1” (1974)

Ferdinand Porsche tuvo dos hijos: Ferry y Louise. Ella a su vez fue la madre del gran Ferdinand Piëch. En septiembre de 1974 Louise recibió este 911 Turbo –con carrocería estrecha– por su 70º cumpleaños.

Turbo 3.0 (1974)

Cuando se presentó en octubre en París creyeron que venderían pocos, pero hubo mucha demanda. Sus 265 CV le hacían rapidísimo y su conducción era muy complicada. Se fabricaron 2.850 en tres años.

911 Turbo 3.3 (1978)

Se distanció de los 240 CV que rendía el 928. Con intercooler daba 300 CV, y sus frenos se basaron en los del 917. En el año 1982 fue modernizado y el consumo bajó. Hasta 1988 no llegaron las cinco marchas.

911 Turbo 3.3 Flachbau (1982)

También conocido como “Flatnose” o “Slantnose”, varios preparadores comenzaron a vender 911 con morro plano al estilo 935. Por eso Porsche comenzó a ofrecerlo como opción, primero con los faros en el faldón.

911 Turbo 3.3 Cabriolet (1987)

Su rigidez era buena para la época, era carísimo (147.000 marcos) e iba equipado a tope. Entre las opciones estaba el accionamiento eléctrico del techo de lona, curiosamente sin coste adicional.

911 Turbo 3.3 Targa (1987)

Como el Targa atmosférico, lleva un techo de lona y estructura metálica que se desmonta manualmente y se pliega para meterlo bajo el capó delantero. Porsche no ha vuelto a vender un Turbo Targa.

911 Turbo Slantnose C. (1988)

Para estos modelos de morro plano Porsche ofrecía una modificación de motor que alcanzaba 330 CV. Eran muy caros y se siguen cotizando alto. También se fabricaron “Slantnose” con carrocería Targa.

964 Turbo (1991) 2ª gen

La trasera ancha siguió siendo su rasgo principal. Empleó una evolución del motor 3.3, menos contaminante y con mejor respuesta en bajos, que rendía 320 CV. Del 964 Turbo no hubo Cabriolet ni Targa.

964 Turbo S Leichtbau (1992)

Se fabricaron 86 unidades que se cotizan por encima del millón de euros. Con tomas de aire laterales parecidas a las del 959, está aligerado 180 kg y el motor 3.3 sube a 380 CV. De 0 a 100 en 4,6 segundos.

964 Turbo Cabriolet (1993)

Quizá el Turbo más raro, ya que no existió en la gama. Pero la división Porsche Exclusive fabricó seis unidades, al parecer tres LHD y tres RHD. La opción X33 aumentó los CV desde los 320 a los 355.

964 Turbo 3.6 (1993)

Con llantas Speedline de 18” y pinzas de freno rojas, el nuevo motor pasó a rendir 360 CV. La respuesta del Turbo era más rápida y ofrecía más par a medio régimen. También se modificó la suspensión.

993 Turbo (1995) 3ª gen

Revolucionario gracias a la tracción total y al motor biturbo de 408 CV –hubo opciones para subir a 430 y 450 CV–, y el último refrigerado por aire. Por fin un 911 Turbo con un comportamiento brillante.

993 Turbo Cabriolet (1995)

Como el 964 Cabriolet, nunca apareció en los catálogos, pero Porsche Exclusive fabricó 14 unidades. La iniciativa fue de un concesionario de Múnich que encargó 10. Llevan el motor 3.6 del 964.

993 Turbo S (1998)

Reconocible por su “aero kit” que incluye un alerón especial, solo se hicieron 345 unidades. El motor rendía 450 CV, y era tan rápido que uno de ellos venció en la subida a Pikes Peak en 1998.

996 Turbo (2000) 4ª gen.

Con el biturbo “Mezger” de 420 CV y tracción total. Primer Porsche con frenos cerámicos opcionales, y disponía de control PSM. También el primer Turbo con cambio Tiptronic de cinco marchas, opcional.

996 Turbo Cabriolet (2004)

Con esta versión volvió a haber un descapotable en la gama Turbo, ausente desde 1988. Lleva dos arcos de protección que se despliegan en caso de vuelco y la luneta de la capota automática es ahora de cristal.

996 Turbo S (2004)

De serie con el aumento de potencia a 450 CV –opción X50 para el Turbo desde 2004–, frenos cerámicos y el cargador de CD. También disponible como Cabriolet, las llantas de la foto eran opcionales.

997 Turbo (2006) 5ª gen.

Su motor 3.6 incorporó turbinas de geometría variable, y llevaba además sistema de tracción total PTM y la amortiguación PASM. Rendía 480 CV y las puertas y el capó estaban hechas de aluminio.

997 Turbo Cabriolet (2007)

Al ser el 997 una evolución del 996 la capota es muy similar, de lona y eléctrica. Se puede activar en movimiento, a un máximo de 50 km/h. Como el 996, detrás de los asientos lleva arcos antivuelco.

997.2 Turbo (2010)

Poco cambio exterior, pero estrenó motor 3.8 de 500 CV, sistemas de chasis como el PTV (opcional) y lo más importante, el cambio PDK de 7 marchas (opcional). El último Turbo disponible con cambio manual. También hubo cabrio.

997.2 Turbo S (2010)

Más potente (530 CV) y equipado, llevaba de serie el cambio PDK de siete marchas, los frenos cerámicos, soportes de motor de rigidez variable, tapicería bicolor o las llantas monotuerca de 19 pulgadas.

991 Turbo (2013) 6ª gen.

Con 520 CV (y 560 el Turbo S), fue importante la renovación del sistema 4x4 y la inclusión de la dirección en el eje trasero. La batalla crece 100 mm y la trasera es 28 mm más ancha, con llantas de 20”.

991 Turbo Cabriolet (2013)

La capota automática es de lona pero con una estructura de magnesio que le da gran rigidez. Se abre/cierra en 13 segundos, y rodando hasta 50 km/h como máximo. También en versión Turbo S.

991.2 Turbo (2016)

Alcanzó los 540 CV (580 CV el Turbo S), cambió algo su aspecto e incluyó el Dynamic Boost. Además incorporó el selector de modos de conducción en el volante, y un nuevo sistema multimedia.

991.2 Turbo S Cabriolet (2016)

Con sus 580 CV pesaba 1.670 kg, 70 más que el Turbo S Coupé. La velocidad máxima es igual (330 km/h). Para conducir a cielo abierto, muy recomendable el potente equipo de sonido opcional con 820 vatios.

992 Turbo S (2020) 7ª gen.

Primero se presentó la versión S. Más ancho que nunca, el 3.8 biturbo subió hasta los 650 CV, 70 más que el anterior Turbo S. Con el PDK de 8 marchas acelera de 0 a 100 en 2,7 segundos. También en Cabriolet

992 Turbo (2020)

Rendía 580 CV, con un 0 a 100 en 2,8 segundos y el PDK de 8 vel. Más personalizable, hubo opciones disponibles por primera vez como el sports chassis o el sport exhaust. También en Cabriolet.

992.2 Turbo S (2025)

Estrena el sistema T-Hybrid, con dos turbos eléctricos. Además la caja de cambios lleva un motor eléctrico. La potencia asciende a 711 CV y, aunque pesa 85 kg. más que antes, pasa de 0 a 100 km/h en 2,5 segundos.

992.2 Turbo S Cabriolet (2025)

Mientras el Coupé es biplaza de serie (2+2 sin coste adicional), este se entrega como 2+2. El mecanismo de capota es como la de 992, y se retira en 12 segundos. Cuesta 328.300 euros, 16.000 euros más que el Coupé.

ALTER EGO

La carrocería familiar llega a la versión más salvaje del brillante M3 Competition. Más rápido, más ligero y aún más emocionante... ¿puede haber algo mejor en la vida? **Por:** Team CAR

KIOSKEROS

Cambiar de una configuración de tracción total a un modo radical de propulsión trasera con control de tracción ajustable se hace en un abrir y cerrar de ojos, y transforma completamente la personalidad del coche. No es el típico trayecto al colegio... pero se disfruta mucho más.

ESTOY LANZADO A FONDO POR lo más parecido a una recta que tiene el circuito de Thruxton (UK), con la chicane final –una secuencia derecha-izquierda-derecha, en tercera– ya en el horizonte. Debería estar completamente centrado en el punto de referencia, un alto poste gris con altavoces justo a la izquierda de la grada principal, pero no puedo evitar desviar la mirada hacia los instrumentos. No lo haría normalmente, pero esta vez tengo un número en mente: 250 km/h. Esa es la velocidad a la que un BMW Serie 3 con especificaciones del Campeonato Británico de Turismos alcanza su tope aquí durante una sesión de clasificación. No debería acercarme ni remotamente a esa cifra. En absoluto. Es evidente. Estoy en un familiar de cinco puertas, con neumáticos de calle, no slicks. Pesa más de media tonelada adicional, y aunque tiene más potencia que un coche sujeto a la normativa de competición, todavía arrastra una desventaja notable en la relación peso-potencia. ¿Pero qué es esto? Un último vistazo al velocímetro antes de clavar frenos: 243 km/h.

Lo mires como lo mires, es una cifra impresionante para el BMW M3 CS Touring. Se trata de una versión algo más ligera, algo más potente y más enfocada al circuito que el M3 Competition Touring, un coche que ya sabíamos que era asombrosamente bueno y, sin duda, uno de los mejores deportivos polivalentes del mercado. El distintivo CS (Competition Sport) tiene, desde luego, un sólido pedigrí –el M5 CS F90 es, para muchos, el mejor M de la historia–, pero una rápida lectura de la ficha técnica del CS Touring revela unos cambios aparentemente modestos.

Con 1.850 kg, es 15 kg más ligero que el Competition Touring gracias al uso de plástico reforzado con fibra de carbono. Los hornos han trabajado duro: el capó, el splitter delantero, las tomas de aire frontales, las carcasas de los retrovisores y el difusor trasero han sido sustituidos por piezas ligeras.

A esto se suman detalles visuales como los contornos rojos en parrilla, insignias y alerón, y nuevas llantas forjadas de radios en estrella, acabadas en dorado. Combínalas con el exclusivo color British Racing Green y tienes un conjunto para el recuerdo.

Bajo la piel, BMW ha sacado más jugo al seis cilindros biturbo en línea S58 de 3.0 litros. Aumenta la presión del turbo y se ha reprogramado la centralita para elevar la potencia de 530 a 551 CV. El par se mantiene en 650 Nm (entre 2.750 y 5.950 rpm), pero el 0 a 100 km/h se reduce en una décima: 3,5 segundos.

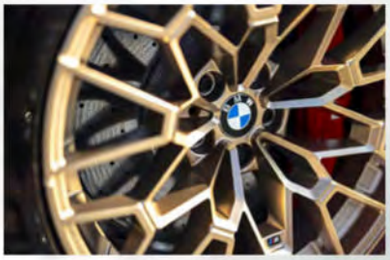
LA EMOCIÓN HA SUBIDO UN ESCALÓN

En las amplias y velocísimas curvas del circuito, la aceleración en línea recta no se siente muy diferente a la del Competition Touring, pero el nivel de emoción ha subido un escalón. Para ser un motor biturbo, la respuesta del acelerador es tan directa y predecible como cabe esperar, mientras que la banda sonora, musculosa y nerviosa, ha ganado enteros. Parte de ello se debe al sistema de escape específico M, con mariposas electrónicas y silenciador de titanio. Se nota sobre todo al arrancar, mientras que en marcha el aumento de volumen en el habitáculo parece provenir, en gran medida, de sonido sintetizado. No suena como un E46 M3 CSL a fondo, pero lo suficiente como para que quieras estirar el motor hasta las 7.200 rpm. Aunque con semejante par disponible, cambiar pronto de marcha es la clave para marcar buenos tiempos.

El cambio automático ZF de ocho velocidades es una revelación. Fue una elección polémica para reemplazar al DCT en esta generación del M3. En los primeros modelos G80, el convertidor de par era algo perezoso. En este CS, ofrece toda la suavidad de una automática refinada cuando se necesita, y subidas de marcha agresivas y fulminantes cuando no.

Es poco probable que veamos un M3 CSL Touring, así que este CS representa el punto más extremo al que llegará el familiar de BMW. También hay mejoras en el chasis, y aunque igual de sutiles, son más amplias. Las tasas de muelle aumentan un 7 % delante y un 11 % detrás, con nuevos reglajes de amortiguación y mue-

Es 15 kg más ligero que el Competition Touring gracias al uso de plástico reforzado con fibra de carbono tanto en el capó, el splitter delantero, las tomas de aire frontales, las carcasas de los retrovisores y el difusor trasero.



También son nuevas las llantas forjadas de radios en estrella, acabadas en dorado. Combínalas con el exclusivo color British Racing Green y tienes un conjunto para el recuerdo.

lles auxiliares, pensados en parte para aprovechar los neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2, disponibles sin sobrecoste.

La dirección, el diferencial activo M, el sistema de tracción total y el control de frenos han sido modificados para adaptarse al nuevo chasis y conjunto de neumáticos, y mejorar la capacidad de conducción. Las barras de refuerzo M de aluminio fundido bajo el capó incrementan aún más la rigidez, mientras que los soportes del motor también han sido endurecidos.

MUCHO MÁS QUE LA SUMA DE SUS PIEZAS

Puede que no parezca una mejora de 62.960 euros, pero basta medio giro al trazado para comprobar que el CS Touring es mucho más que la suma de sus piezas. En el contexto de un circuito, este coche es largo y pesado, pero hace un trabajo casi impecable para convencerte de lo contrario. Coches de este tamaño tienden a inclinarse sobre las ruedas exteriores y abrirse en exceso en las curvas. Pero aunque el CS Touring exige cierta cautela, su capacidad para girar, asentarse y traccionar es sensacional.

Es una puesta a punto agresiva y directa, pero se nota que ha sido ajustada minuciosamente durante miles de horas en carretera y circuito. Es más rápido que el Competition Touring en circuito (5,5 segundos menos en Nürburgring), pero lo que realmente lo hace especial son las respuestas mejoradas y el agarre del tren delantero. Al entrar en curva a alta velocidad, el eje delantero responde con mayor decisión y absorbe mejor los baches en apoyo. Inspira confianza de una forma que pocos coches –y menos aún familiares– logran. Eso sí, gran parte del "feedback" se percibe por el asiento. Como en el Competition, la respuesta de la dirección del CS es una de las muchas configuraciones personalizables, junto con el modo motor, la agresividad del cambio, la suspensión y la frenada. El sistema de modos de conducción de BMW sigue siendo de los mejores del mercado: ofrece muchas opciones y las diferencias entre ellas son muy marcadas.

Por ejemplo, cambiar de una configuración de tracción total ideal para carretera rápida a un modo radical de propulsión trasera con control de tracción ajustable se hace en un abrir y cerrar de ojos, y transforma completamente la personalidad del coche. El M3 CS Touring ofrece en circuito un grado de di-

versión que raramente –no, mejor dicho, nunca– se había visto en un familiar homologado para calle.

Pero que no haya dudas: este coche puede conducirse y usarse como cualquier Serie 3 Touring. Los cambios en el interior son sutiles –un volante M en alcántara y baquets M calefactados de carbono–, y conserva el buen espacio para piernas y los 500 litros de maletero del Competition Touring.

¿Y qué tal en cuanto a confort en carretera? El M3 nunca ha sido un coche suave, y no tiene la capacidad de absorción de baches de un Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio, por lo que la idea de unos muelles aún más firmes puede parecer preocupante. Pero no es así en la práctica. Habría que compararlos directamente, pero la nueva puesta a punto de los amortiguadores del CS Touring aporta mayor fluidez y control a alta velocidad, y si acaso, menos sequedad a baja velocidad que el Competition. Se percibe más tenso y compuesto, pero no seco ni rebotón.

Está claro que hay mucho margen en los reglajes adaptativos de los amortiguadores. Aunque el modo Sport+ sigue siendo excesivo para carretera abierta, el modo Comfort ofrece una configuración equilibrada y muy usable, a cambio de un leve sacrificio en respuesta y control de la carrocería. Son mejoras pequeñas respecto al Competition Touring, pero bienvenidas, incluso si el ruido de rodadura sigue siendo elevado.

Además, la calibración de la dirección es más adecuada para carretera. El "feedback" sigue siendo promedio, pero a bajas velocidades la respuesta es inmediata y el tacto es agradablemente ligero, lo que da mucho aplomo al eje delantero. Sumado a una posición de conducción baja e inmersiva, convierte al CS Touring en un coche muy placentero para una buena ruta por carretera.

Ahí también es donde el cambio ZF demuestra su valor. Una caja DCT no podría igualar la docilidad del convertidor en ciudad, y su versatilidad encaja perfectamente con el carácter polivalente del modelo. El botón físico dedicado al ajuste del cambio también es un acierto.

SU CAPACIDAD PARA GIRAR, ESTABILIZARSE Y ENGANCHARSE AL ASFALTO ES EXCEPCIONAL

En sus modos más deportivos, el cambio, los frenos carbocerámicos y la suspensión son quizá demasiado para la vía pública... Esa es una de las muchas preguntas que debe hacerse el comprador potencial del CS Touring. Es, sin duda, el mejor familiar para circuito a la venta hoy –quizá de todos los tiempos– y un paso notable respecto al Competition Touring. Acelera, frena, gira y emociona de una forma que trasciende completamente su condición de "caja con ruedas". Y quizá lo más admirable es que no sacrifica nada en carretera para lograrlo. Al contrario, ha ganado en precisión y refinamiento. Pero para quienes jamás pisarán un circuito con un familiar –y seamos sinceros, eso incluye a la mayoría–, es difícil justificar que las mejoras en carretera compensen el aumento de precio de casi un 40% respecto a un Competition Touring ya excelente.

Si miramos atrás, algunos productos CS anteriores han seguido otro camino. El M5 CS F90, por ejemplo, mejoró en pista, sí, pero se ganó el respeto por su sobresaliente comportamiento en carretera. Transformó un M5 ya brillante y lo catapultó a otra dimensión, con mejoras que podían disfrutarse en cada trayecto. En cambio, para comprender por qué el CS Touring es un coche de cinco estrellas hay que ir más allá de la carretera. Sea como sea, es innegable que BMW domina ahora el mercado de los familiares deportivos con puño de hierro. car

El CS es una décima más rápido que el Competition en alcanzar los 100 km/h. No obstante, hay que aventurarse más allá de la vía pública para comprender por qué el CS es un coche de cinco estrellas.

BMW M3 CS Touring

Dim.: 4.796 x 1.918 x 1.447 mm.
Motor: 2.993 cc; 6 cil. en línea.
Potencia/par: 551 CV/650 Nm.
Tracción: total.
Cambio: auto., de 8 vel.
Vel. máx.: 300 km/h.
0-100 km/h: 3,5 s.
Cons.: 10,5 l/100 km.
Peso: 1.850 kg.
Precio: 196.150 euros.

Disfruta a lo vikingo

¿Cuál es el siguiente paso de Aston Martin? Sorprender al mundo con el Valhalla, su ambicioso hiperdeportivo híbrido enchufable con motor central. Solo se fabricarán 999 unidades y su 4.0 V8 biturbo combinado con tres motores eléctricos rinde 1.079 CV. Lo hemos conducido para comprobar que, sobre todo, es extremadamente juguetón y disfrutable. **Por:** Team CAR

EN EL PASADO Festival of Speed de Goodwood, el Valhalla hizo su debut dinámico frente al público británico. Algunos pensarán que es otro hypercar más, uno más esos modelos con potencias absurdas que pasan su existencia cubiertos con una lona en garajes climatizados. Pero nosotros vemos mucho más, y es la culminación del trabajo de reinvención de Aston que se ha llevado a cabo bajo la dirección de Lawrence Stroll. Nunca Aston ha tenido una gama tan brillante y tan competitiva respecto a lo mejor de la producción mundial. Los Valkyrie y Vantage rugen en Le Mans y en el campeonato WEC, y los Aston tiñen de verde el mundial de F1. Y, además, está el orgullo nacional, en un momento en que Bentley y Rolls hablan alemán, Jaguar ha dejado de fabricar coches (de momento) y pertenece a un consorcio indio, y McLaren está controlada por el fondo soberano de Bahrein. Stroll al menos, habla inglés (canadiense). Cuando uno contempla coches como el Valhalla y sus compañeros del "club de los 1.000 CV" (el 849 Testarossa de Ferrari o el Revuelto de Lamborghini, más asequible) corre el riesgo de descartarlos por ser "demasiado": demasiado dinero, demasiada potencia, demasiada tecnología (los tres emplean motor térmico, batería y tres motores eléctricos). Al fin y al cabo ¿no es un Mazda MX-5 todo lo que realmente necesitas? ¿O un Lotus

Nuestro director estuvo presente en su presentación dinámica en el Reino Unido, en el FOS de Goodwood.

Elan de los años 60? Ligeros, sinceros, juguetones... Eso, te dirá una mayoría bastante ruidosa, es la conducción de verdad. Pero ¿y si pudieras tener todo lo que ofrece el Valhalla (el monocasco de carbono, la posición a ras de suelo digna de un prototipo de Le Mans, un rendimiento infinito, una fluidez con la velocidad que infunde confianza y te anima a experimentar)... junto con la agilidad de un Elan o un MX-5? ¿Y si tuvieras un coche tan intuitivo para jugar con él a mitad de curva como aquellos Lotus o Mazda, con unos límites anunciados con una claridad cristalina mientras juegas con el ángulo de derrape (donde los únicos límites son los del control de estabilidad multietapa y tu capacidad cerebral para soportar tanto placer...), pero que también puede acelerar con una violencia serena y sostenida que ningún MX-5 ni Elan ha podido jamás igualar? En resumen, ¿y si Aston Martin construyese un hiperdeportivo híbrido con motor V8 y tres motores eléctricos que no fuera en absoluto un monstruo?

Ese coche es el Valhalla, un prototipo del cual estamos probando en el circuito Stowe de Silverstone (UK) seis meses antes de su lanzamiento oficial. Y te lo aseguramos: no tiene nada que ver con el coche que crees que es. Después del extraño y estelar Valkyrie (el firmado por Adrian Newey, con el V12 Cosworth, la aerodinámica salvaje y un habitáculo como el útero de un hámster), el Valhalla parecía, en un principio, una secuela muy "Aston Martin" de aquella colaboración con Red Bull: más pesado, más blando, más difuso. En las primeras imágenes publicadas por la marca, el Valhalla parecía grande y el discurso, curiosamente, giraba en torno a un enfoque rutero y a un rendimiento "accesible". ¿Con más de 1.000 CV y un equipo de F1 (más o menos) haciendo el marketing? Raro.

Excepto que no, no es raro. Hoy, bajo el clima caprichoso de Silverstone, este prototipo se ve tan sensacional como sorprendentemente compacto. No es mucho más grande que el Vantage que conduzco primero para familiarizarme con el circuito, pero sí considerablemente más bajo. Con solo 1.161 mm de altura, tiene la misma altura que el Revuelto (el Lamborghini, de alguna manera, consigue hacer sitio tanto a un V12 como a un maletero delantero; el Aston por desgracia no tiene capacidad de carga destacable). Es más bajo que el SF90 XX Stradale, con un punto de cadera al menos 25 mm más bajo que ambos, según Simon Newton, director de "Vehicle Performance" en Aston.

Si el Valkyrie lleva el V12 atmosférico, el Valhalla emplea un 4.0 V8 biturbo (828 CV) a los que se suman 251 CV de los tres motores eléctricos. Dos de ellos impulsan el eje delantero. Stowe, un trazado mayormente plano pero muy satisfactorio por sus giros y curvas, el Vantage se encarga de recordarme su calidad: cambios de marcha contundentes, potencia musculosa, un tren delantero que gira y se agarra, y una cantidad de sensaciones y retroalimentación tal que sería imposible decir que no te avisó. Si dejas los controles electrónicos activados, los notas actuando, especialmente cuando los neumáticos están demasiado fríos o demasiado calientes, pero sus intervenciones son sutiles y poco intrusivas, lo que te anima a reducir su presencia. Por supuesto, hay coches más rápidos y controlados en circuito que el Vantage con su arquitectura de motor delantero y tracción trasera. Pero, caray, esto se está convirtiendo en un día fantástico... ¡y todavía no he desayunado!

Al pasar al Valhalla, el habitáculo resulta relativamente espacioso pero con una puesta en escena muy de carreras: posición de conducción encajada, mucha fibra de carbono... sin nada del malestar habitual. Los mandos también resultan familiares para cualquiera que haya conducido algún Aston moderno. Pongo Drive, paso a modo manual y empiezo a rodar. El Vantage era rápido. También era estable, con ganas de girar, con una frenada potente, cambios veloces y un chasis en el que podías apoyarte con confianza. Pero el Valhalla es todo eso, al menos, elevado al cubo. En modo Sport+ al principio (Race es más precavido con el apoyo eléctrico, para permitir un uso intenso durante más tiempo; Sport+ te da todo sin restricciones mientras quede batería), llevo el control de estabilidad (ajustable mediante dial) en el nivel medio (5). Salgo del pitlane, entro en la horquilla y, de repente, estoy saliendo con un cuarto de vuelta de contravolante, el coche tranquilo pero vibrante a la vez. Interesante.

El tren motriz híbrido empuja con contundencia en tercera hasta las zonas altas de la cuarta marcha en un abrir y cerrar de ojos, pulverizando la recta que sigue a continuación. Cuando freno en mi punto habitual (lo que provoca que el alerón trasero activo se ponga vertical y actúe como un aerofreno), me doy cuenta de que he cometido un grave error. Puede que vayamos mucho más rápido que en el Vantage, pero tal es la potencia de frenado y la compostura del Valhalla que mis referencias ya no necesitan un simple ajuste, sino una reubicación total. Las vueltas pasan una tras otra revelando capas de velocidad descomunal bajo una accesibilidad sorprendente (gracias hoy a los neumáticos Pilot Sport S 5 orientados a carretera; los Cup 2 estarán disponibles como opción para rodar en circuito). El trail braking (frenar un poco al entrar en la curva para transferir peso al morro y luego liberar suavemente) se vuelve algo instintivo, gracias a lo precisos que son los frenos y lo directo que es el tren delantero, y cuando finalmente sueltas el pedal izquierdo, se te presentan un par de opciones igualmente tentadoras: mantenerte limpio y rápido... o no, y darte el gustazo. Vuelves a acariciar el acelerador y la respuesta sin retardo (los motores eléctricos –dos delante, uno detrás– están diseñados para asistir incluso a altas velocidades, no solo para un arranque brutal que luego se desvanece), combinada con una dirección deliciosa y un feedback muy rico, te permite abrir la zaga y deslizar el eje trasero en el sobreviraje más suave, brillante y menos intimidante que hayas experimentado jamás (emplea un diferencial autoblocante con control electrónico). El concepto del tren motriz del Valhalla no siempre ha dado lugar a coches emocionantes y moldeables. El NSX de Honda con tres motores resultaba confuso y distante. Pero al partir de una idea muy clara del coche que querían crear, Aston Martin ha dado forma al antónimo, lúdico y con alma. Bello de contemplar y hechizante al volante, es feroz pero halagador, potente pero juguetón. Hace que lo extraordinario parezca accesible... suponiendo, claro, que consideres accesible un juguete que cuesta 975.000 euros.

Ficha

PRECIO	POTENCIA	PRESTACIONES	PESO	CONSUMO	A LA VENTA
975.000 euros aprox.	1.079 CV. 1.100 Nm.	Vel. máx.: 350 km/h. 0-100 km/h: 2,5 s.	1.655 kg.	No disponible.	Ya.

KIOSKEROS

El debut del Valhalla tuvo lugar durante el GP de Mónaco, con Alonso al volante y el coche pintado en Podium Green con detalles en Lima Green (a la derecha y abajo).

Las vueltas pasan una tras otra, revelando un agarre y una capacidad de acelerar y frenar descomunal, con una facilidad de conducción sorprendente.

1 minuto
El equipo de diseño de Aston rara vez falla, y este, en mi humilde opinión, es otro acierto total.

2 minutos
El asiento está bajo y el umbral es ancho, pero el acceso es sencillo porque las puertas "muerden" el techo.

5 minutos
La cabina carece de lujos, pero eso se siente totalmente adecuado en este caso.

10 minutos
Los modos de conducción y los ajustes del tren motriz están en la pantalla táctil; unos controles al estilo del Revuelto, en el volante, habrían estado bien.

30 minutos
Velocidad increíble con un control escalofriante, y un montón de diversión.

El habitáculo resulta relativamente espacioso, con una puesta en escena muy de carreras: posición de conducción encajada, fibra de carbono... pero cómodo

QUERIDO DS...

Admito que DS no figuraba entre mis referentes, pero a veces basta un viaje bien planteado para que se rompan ciertos prejuicios. Diseño con intención, lujo con acento francés y una ejecución que no busca parecerse a nadie. Esta vez, no descubrí un coche: descubrí una marca que sabe lo que hace y a quién se dirige. **Por:** Enrique Llorente Roda (Suiza)

ME SINCERARÉ CON TODOS USTEDES, queridos lectores. Su redactor de confianza no era conocedor de lo que, en esta nueva aventura, le iba a acontecer. Tal vez esto no les sorprenda (así son, precisamente, las aventuras), pero si algo no es común es que un conocedor del sector viaje de la mano de una marca que, para él, es totalmente desconocida. Sí, nada me ligaba a la firma DS. Sí, asumo que no la conocía más allá de ver algunos coches por la calle o en redes sociales, pero no tenía ni idea de lo que realmente representaba ni del nivel tan alto en el que compiten. No se puede decir bajo ningún concepto que DS no es una auténtica marca de lujo, y creedme, el más sorprendido, en esta ocasión, fui yo.

Tocaba viajar. Sí, así es nuestra vida, desayunamos en un país, comemos en otro y cenamos en uno diferente. La vida del periodista del motor nunca es predecible. Cada semana volamos a distintos lugares del mundo para conocer a nuestros amores de vida y en este caso nos esperaba en Suiza, el país del tenista con más clase del mundo y donde reside la leyenda más guerrera de la Fórmula 1, oculta al mundo por una desgracia que apagó su carácter alemán y que todos soñamos con volver a ver algún día como lo recordamos. Pero bueno, vayamos al grano, centrémonos en nuestro protagonista, el grandioso DS Nº8. Sí, Nº8, nada de llamarlo DS8, seamos correctos. Hasta en eso la marca pone énfasis, hay que cuidar cada detalle y en esto no han escatimado lo más mínimo.

TODO EN ESTE COCHE ESTÁ PENSADO PARA EL MÁXIMO DISFRUTE, TANTO DEL CONDUCTOR COMO DE TODO EL PASAJE

Como les comentaba, para un desconocedor que llega sin ninguna expectativa, encontrarse con este coloso envuelto en una carrocería que respira lujo en estado puro es un shock cuanto menos interesante. Probablemente lo último que me esperaba. Mi persona llegaba a Suiza esperando encontrarse con otro SUV más para el mercado, algo común, con una silueta conocida que hemos visto mil veces disfrazada con diferentes máscaras estéticas. Pero no. La verdad es que, a simple vista, me costó catalogarlo. Evidentemente no era un SUV, aunque su altura libre al suelo

VISTA EN TRES CUARTOS DONDE DESTACA SU SILUETA FLUIDA, LLANTAS ESCULTURALES Y CARROCERÍA BICOLOR

DS Nº8 AWD 350

Dim.: 4.820 x 1.900 x 1.500 mm.
Motor: eléctrico, batería de 97,2 kWh.
Potencia/par: 350 CV/511 Nm.
Tracción: total.
Cambio: automático.
Vel. máx.: 190 km/h.
0-100 km/h: 5,4 s.
Cons.: 16,6 kWh/100 km.
Autonomía: 750 km.
Peso: 2.200 kg.
Precio: desde 74.200 a 79.700 euros.

PROPORCIONES EQUILIBRADAS, CAPÓ LARGO Y UNA TRASERA ROBUSTA QUE REFUERZA SU PORTE ARISTOCRÁTICO

El diseño conjuga elegancia, tecnología y presencia. Desde el capó hasta la zaga, cada línea, volumen y detalle refuerzan su identidad única y su ambición de destacar en el segmento premium..

DISEÑO ELEGANTE CON PERFIL MARCADO, DETALLES CROMADOS Y UNA POSTURA QUE IMPONE DESDE CUALQUIER ÁNGULO

KIOSKEROS

El habitáculo envuelve con materiales nobles, detalles artesanales y una atmósfera de salón parisino sobre ruedas.

lo hace sentirse como tal al conducir, pero su aspecto era el de un auténtico coche de la realeza saudí. Un coche con presencia, con un estilo que mezcla la elegancia clásica con pinceladas de modernidad, con un tamaño que impone respeto y que hace a cualquiera girarse a verlo. Yo no esperaría nada menos que ver a una estrella bajarse de este coche. Estrellas que, por cierto, lleva bordadas en su interior… pero eso lo dejamos para más adelante.

LAS COMPARACIONES SON ODIOSAS…

…pero he de reconocer que, al verlo, lo primero que me vino a la cabeza fue un Maybach. Tal vez por su carrocería bicolor, tal vez por esa forma de presentarse en escena con solemnidad. Y ojo, sus proporciones engañan, no es tan grande como aparenta. Estamos hablando de un largo de 4,82 metros (que no es precisamente compacto) y un ancho de 1,90, que a simple vista parece superar los cinco metros. Una presencia escénica que me recordó al coche de Pierce Brosnan en "El mañana nunca muere", cuando el 007 recorría Hamburgo en un sedán teledirigido desde el asiento trasero. Algo de esa esencia se respira aquí, sofisticación, tecnología, elegancia… y una pizca de espectáculo.

Entre toda esta vorágine de primeras impresiones y entre modelos de Fórmula E y clásicos de la marca, nos topamos con una sorpresa adicional. Otra para la colección. En la puerta del hotel Des Horlogers, donde nos hospedábamos, se encontraba el que sería futuro coche del presidente de la República Francesa, Emmanuel Macron. Literalmente. Lucía una pintura azul especial en un tono oscuro elegantísimo. Y por si no eran suficientes las banderas francesas ondeando orgullosas desde su carrocería, la parrilla (que normalmente luce franjas blancas iluminadas) mostraba un juego de luces con los colores de la bandera nacional. Un detalle muy singular. También incluía botonería específica que, sinceramente, parecía salida de "El coche fantástico"; pulsabas algo y uno no sabía si iba a aparecer una metralleta en el paragolpes o una antena para contactar con el Eliseo. Y cómo no, techo practicable para que el presidente pueda saludar a su pueblo. Evidentemente, nada de esto se puede configurar en el modelo de serie, pero verlo en directo tenía algo de película francesa de los años sesenta, como si Belmondo fuese a aparecer en cualquier momento y emprender la huida.

Asientos ergonómicos, iluminación ambiental y mandos exclusivos crean una experiencia sensorial única.

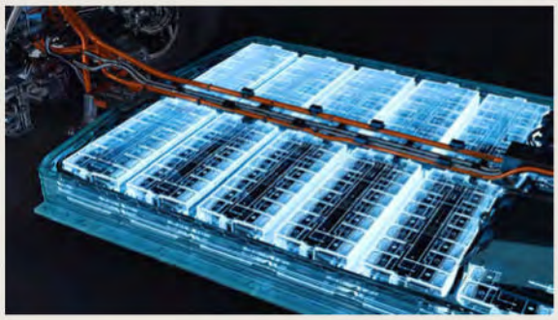
EL INTERIOR ES CASI MÁS SORPRENDENTE QUE EL EXTERIOR. MATERIALES NOBLES, ACABADOS CUIDADOS AL MÁXIMO, REMATES PERFECTOS

¿Y el hotel? También era espectacular. Todo en sintonía con el coche que DS había elegido como embajador de su filosofía. Ubicado en Le Brassus, en pleno corazón del valle de Joux, no es un alojamiento cualquiera, su diseño ha sido concebido en colaboración con la prestigiosa firma de relojería Audemars Piguet. De hecho, desde sus ventanales se divisa la fábrica donde nacen algunos de los mecanismos más complejos del mundo. Y no es casualidad. En Suiza, el lujo no se grita, se susurra. Se expresa en silencios, en precisión, en respeto por el detalle. Y eso es, precisamente, lo que DS ha querido transmitir. Porque si existe un país en el que las cosas bien hechas son una religión, ese es Suiza y el DS Nº8, como buen discípulo, ha sabido absorber ese espíritu.

Pero llegaba el momento clave, probar el coche. Confirmar si esa estética tan llamativa tenía también sustancia. Y vaya si la tenía. El interior es casi más sorprendente que el exterior. Materiales nobles, acabados cuidados al detalle, remates perfectos, costuras decorativas trabajadas con mimo y una atmósfera de auténtico salón parisino sobre ruedas. DS ha puesto especial cuidado en ofrecer una experiencia sensorial, todo lo que tocas, miras y hueles está pensado para transmitir refinamiento.

LA CONDUCCIÓN ACOMPAÑA

El volante en forma de X puede parecer extraño al principio, pero tras unos kilómetros se convierte en una seña de identidad. El peso de 2.200 kg se disimula de manera brillante gracias a una dirección suave, a un chasis bien afinado y a una gama de motorizaciones solventes. La versión más potente desarrolla 350 CV (4x4), mientras que las variantes más modestas, con tracción delantera y con 230 ó 245 CV, resultan igual de agradables en el uso diario gracias a su menor peso. El empuje es progresivo y silencioso, como si el coche flotara sobre el asfalto. Las suspensiones filtran con la precisión de un reloj suizo y el silencio a bordo es digno de estudio de grabación.



El DS Nº8 se ofrece con dos opciones de batería, ambas del tipo NCM (níquel-cobalto-manganeso) y fabricadas en Francia. La versión de acceso incorpora una batería de 73,7 kWh netos, asociada a tracción delantera y con una autonomía homologada de hasta 572 km según el ciclo WLTP. Para quienes buscan mayor alcance, existe una batería de 97,2 kWh, que permite llegar hasta 750 km en la versión de tracción delantera y 686 km en la variante con tracción total. La potencia máxima de carga en corriente continua es de 160 kW, suficiente para recuperar del 20 al 80% en solo 27 minutos. En corriente alterna, el cargador de serie es de 11 kW, aunque está prevista una opción de 22 kW. Esta eficiencia energética refuerza la propuesta de lujo sostenible que define al modelo.

La vista cenital revela una silueta fluida, techo panorámico y trazos simétricos que acentúan su elegancia.

EN SUIZA, EL LUJO NO SE GRITA, SE SUSURRA. SE EXPRESA EN SILENCIOS, EN PRECISIÓN, EN RESPETO POR EL DETALLE

Además, hay masajes de todo tipo, atmósferas lumínicas envolventes y asientos que, sinceramente, compiten con cualquier sofá de diseño escandinavo. Y no exagero, en un momento de descanso, mientras esperaba mi turno para cambiar de conductor, cerré los ojos... y casi entro en fase Rem por los siglos de los siglos. Los asientos traseros son tan cómodos que uno se siente tratado como un pasajero de primera clase en un vuelo intercontinental. Todo en este coche está pensado para el disfrute.

Lo más impactante, quizá, es cómo DS ha conseguido que este coche no parezca una reinterpretación de nada. No se siente una copia ni una respuesta a ninguna otra berlina de lujo. Tiene personalidad propia. Lo notas en el diseño de sus ópticas, en el patrón gráfico de los guarnecidos interiores, en esa mezcla de líneas rectas y curvas suaves que parecen salidas del lápiz de un diseñador de moda más que de un ingeniero. Incluso los mandos físicos tienen un tacto especial. Como si el equipo de desarrollo hubiese pasado horas viendo "El gran Gatsby" y buscando cómo traducir esa decadencia dorada al lenguaje automovilístico moderno.

El DS Nº8 no es un coche para cualquiera, ni lo pretende. Es un vehículo para quienes aprecian lo distinto, lo refinado, lo singular. Para quienes prefieren una película de Truffaut a una de Michael Bay. Para quienes entran a una boutique buscando algo que nadie más lleve. Y eso, en el mercado actual, no solo es valiente, es profundamente necesario.

Y al terminar la jornada, cuando el sol se escondía tras los Alpes y el aire olía a madera húmeda y a café recién molido, un compañero periodista pidió quedarse unos minutos más en el coche. No dijo nada. Solo encendió la iluminación ambiental, seleccionó un sistema de relajación y se quedó allí, en silencio, con los ojos cerrados. Nadie lo interrumpió. Porque entendimos que hay coches que no solo se prueban, se viven. Y este fue uno de ellos. car

ES COMO SI EL EQUIPO DE DESARROLLO HUBIESE PASADO HORAS VIENDO "EL GRAN GATSBY" Y BUSCANDO CÓMO TRADUCIR ESA DECADENCIA DORADA AL LENGUAJE AUTOMOVILÍSTICO MODERNO

Desde la zaga, el conjunto impresiona con una firma lumínica precisa y líneas que transmiten solidez y estilo.

KIOSKEROS

BENTLEY

Start Something Powerful.

New Continental GTC.

Entre en una nueva zona de confort. Una que tiene el poder de envolverle en lujo y emocionar todos sus sentidos, tanto con el techo abierto como cerrado.

Escanee para descubrir más.

Continental GTC Azure (híbrido) Ciclo de conducción WLTP: consumo de combustible, mpg (1/100 km) - Combinado con batería descargada 27,4 (10,3). Consumo eléctrico combinado: 28,1 (kWh/100 km). Emisiones de COz combinadas: 29 g/km. Clase COz ponderada combinada: B. Clase COz con batería descargada: G.

BENTLEY BARCELONA
MADRID, MARBELLA & VALENCIA

El nombre de 'Bentley' y la 'B' alada son marcas registradas.
© 2025 Bentley Motors Limited. Todos los derechos reservados. Modelo mostrado: Continental GTC.

KIOSKEROS

ESPECIAL

KIA

La marca coreana se ha postulado como la gran abanderada de la electrificación para todos. Analizamos sus últimas novedades, hablamos de diseño y repasamos sus más de dos décadas en nuestro país. Pasado, presente y futuro... ¿subes?

Por: Team CAR

“Puede que me despidan, pero en Kia comparten mi necesidad de experimentar”

¿Te has sorprendido admirando los Kia últimamente? Por supuesto que sí. Es el efecto de este libanés que, desde 2019, ocupa el cargo devVicepresidente Senior y Director del Centro de Diseño de Kia.

Por: Team CAR

Karim Habib, nacido en Líbano y formado en el ArtCenter de California, inició su carrera en BMW en 1998, donde diseñó el Serie 7 (F01) y dirigió proyectos icónicos como el 3.0 CSL Hommage. Pasó por Mercedes-Benz e Infiniti antes de unirse a Kia en 2019 como jefe global de diseño, liderando la transformación creativa de la marca con modelos como EV9 y EV3.

REFLEXIVO Y ENTRAÑABLEMENTE honesto, el vicepresidente ejecutivo de Kia y jefe de diseño global es una compañía cautivadora. También parece libre del vasto ego que su posición y logros podrían haber generado. En cambio, Habib domina una sala de forma discreta, con un tono en la conversación suave y cálido, como pasteles recién horneados. Es elegante, por supuesto, pero de manera casual, vistiendo no para impresionar o usar como arma su dominio de la forma y el color, sino simplemente porque, claro, esa chaqueta queda genial con ese jersey. Ríe con facilidad, pero es una risa suave, como una brisa entre las plantas del piso 16…

Hablas con él y pronto ves las capas. Exteriormente relajado, Habib admite no sentirse siempre así por dentro. “Echo mucho de menos dibujar [su elevada posición prácticamente se lo impide]. A menudo pienso demasiado las cosas, y dibujar siempre me ha ayudado con eso, por eso me encanta. Siempre recuerdo en la escuela… la alegría de ponerme los auriculares y dibujar”.

Habib también admite fácilmente que, como el resto de nosotros, es solo un ser humano haciendo lo mejor que puede: equilibrar tecnologías emergentes con autenticidad creativa; el tiempo con la familia y un trabajo que podría consumirlo por completo; el diseño innovador y la necesidad de vender coches. “Puedo ser despedido, lo sé”, me dice. “Pero en Kia existe una comprensión de la necesidad de experimentar”. Habib, que ahora vive en Alemania, acaba de llegar de China. “El lado de los viajes es bastante duro. No estoy hecho para eso. Pero es en parte por decisión mía. Decidimos volver a Alemania, por la familia”. Antes de mudarse a Fráncfort, Habib vivió y trabajó en Co-

rea del Sur, un capítulo más en una carrera que comenzó en BMW en 1998, regresó a Múnich tras un periodo en Mercedes, y que también lo llevó a vivir y trabajar en Japón, para Infiniti, antes de unirse a Kia en 2019.

¿Era importante vivir en Corea del Sur; hacer una inmersión total? "Mucho, especialmente cuando asumes la responsabilidad de todo. No puedes hacerlo desde la distancia. Ni siquiera creo que sea justo. La cultura es diferente, especialmente en la forma en que se percibe, se habilita y se escucha al diseño. No estoy 100% seguro de si es algo sistémico o basado en individuos, pero en Kia viene desde arriba. El presidente realmente cree en el diseño, al igual que el CEO [Ho-sung] Song, y las decisiones de diseño las toma el presidente. Está en nuestro estudio una vez al mes y el diseño siempre está en la mesa desde las primeras fases del proceso. Es una parte clave del panorama general, y eso marca una gran diferencia cuando estás en mi posición. Nunca había tenido eso antes".

Ese estudio de Namyang es el motor del aparato global de diseño de Habib: más de 300 personas trabajando en diseño interior y exterior, interfaz de usuario, modelado, ingeniería de diseño y CAD/CAS (diseño y estilo asistido por ordenador). Kia también tiene estudios en California, Fráncfort y China.

¿Necesita una marca un estudio en un mercado para entenderlo realmente? "Creo que sí. Es más rápido así y quizá más auténtico: a veces la diferencia está en las sutilezas de percepción. China es un gran ejemplo de esto. Y luego está el talento. En China, por ejemplo, se gradúan miles de diseñadores industriales cada año. El talento allí es increíble, y necesitamos estar allí para aprovecharlo".

Habib claramente disfruta con la ambición de Kia; su estatus como gigante bien financiado en posición ofensiva en muchos mercados, trabajando para quitar ventas a marcas más consolidadas, algunas de las cuales él mismo conoce desde dentro. Según él, el reto intelectual no es solo vender coches; es vender Kia. "Digamos que estás haciendo un SUV para Estados Unidos, pero tu marca en ese momento no va a atraer gente porque no la conocen. En cambio, tienes que ofrecer algo realmente positivo; debe venderse por sí mismo. Como consecuencia, esta idea de entender el perfil del cliente está muy desarrollada en Kia, mientras que quizá en marcas como Mercedes o BMW… quiero decir, su identidad de marca es tan clara que simplemente atrae a la gente".

La identidad de marca es una obsesión para Habib. Su primer Kia fue el EV9, el gran y audaz SUV totalmente eléctrico. Ahora su EV3, pulcro y seguro de sí mismo (Coche del Año en el Mundo 2025, nada menos), está en la calle, cosechando elogios por su forma y función. Están a años luz de los diseños bastante genéricos que Kia lanzaba hace solo un par de generaciones.

"Hemos hecho un gran cambio y eso se debe a unos pocos factores importantes. Los más importantes son la marca y el mensaje coherente del presidente y el CEO: Bien, vamos a cambiar la marca. Vamos a centrarnos en los eléctricos y vamos a apuntar a los *early adopters* [consumidores pioneros], con foco en la innovación".

"Si no tienes ese tipo de dirección meta, el diseño no puede cambiar. Puedes cambiar el estilo, pero el diseño en sí seguirá siendo el mismo. Centrarnos en los eléctricos nos dio un conjunto diferente de proporciones, y las proporciones lo son todo. Lo sé, me formé en BMW. Ahora, con los eléctricos, necesitamos una gran distancia entre ejes para la batería, tenemos voladizos cortos y ruedas grandes. Tienes la tecnología y tienes la marca; el diseño es el pegamento que une estas cosas".

HAY QUE SER COHERENTE

"Me encanta el EV3. Estoy contento con la dirección que nos está marcando. Mi trabajo es crear coherencia, y lo hacemos definiendo un conjunto de principios, una caja de herramientas; cómo hacer las cosas, no qué hacer. Y no es solo para nuestros eléctricos. Verás el nuevo Telluride [el SUV de tres filas de Kia] a finales de año. Sigue los mismos principios pero se ve muy diferente, y este debe ser el objetivo. Vendemos unos tres millones de coches al año [3,1 millones en todo el mundo en 2024; el objetivo para 2025 es 3,2 millones] pero ser diferentes forma parte de la cultura de una empresa coreana; la novedad y la reinvención son muy importantes. Una filosofía de diseño no puede ser estática. En Corea del Sur tenemos alrededor del 35% del mercado, pero en otros lugares no somos VW; no tenemos que gustar a todo el mundo, y eso significa que podemos asumir algunos riesgos creativos". Inevitablemente, esa determinación de experimentar puede dar como resultado productos que no sean amados por todos. Presentada el año pasado, la pick-up Tasman –rival de la Hilux/Ranger– tuvo, por decirlo de alguna forma, ciertos problemas de aceptación. ¿Eso debió doler? "Nervios... expectativas... Siento todas esas cosas cuando lanzamos un coche nuevo, por supuesto", dice Habib. "La recepción de la Tasman ha sido bastante polarizada, y sí pienso: 'Bien, ¿qué podría haber hecho diferente?'. Pero creo firmemente en la dirección. No deberíamos ser una marca que simplemente saque coches que se vean igual que los que ya hay en el mercado. Esa no es la Kia que queremos".

"El concepto EV2 es más orgánico y 'automovilístico', frente al EV3, más geométrico e 'industrial'.

La responsabilidad de Habib incluye diseño interior y, por su puesto, interfaz de usuario.

El pasado es un tema recurrente en nuestra conversación. Fue muy presente cuando Habib trabajó para BMW y Mercedes; menos, por supuesto, en Infiniti y Kia. "Cuando tienes un legado con peso emocional puede ser muy positivo", reconoce. "Puedes empezar algo y de inmediato hay una asociación. Lo estamos viendo con el Renault 5. Es realmente genial, y mucho de eso viene del legado. Pero, para su mérito, lo reinterpretaron de forma exitosa; podría no haberlo sido. Así que, por un lado, desearía tener eso. Pero por otro podemos seguir evolucionando y avanzando, llevando el oficio del diseño más allá. Creo que cuando no te centras en la herencia tienes más posibilidades de cuestionar las cosas".

También sostiene que cuando trabajas sin la red de seguridad del legado, la presión por clavar la ejecución aumenta. "Si vas a hacer algo diferente, la necesidad de una ejecución perfecta se multiplica. Si haces algo nuevo y la ejecución no parece del todo correcta, lo haces muy difícil de digerir. Tomemos el EV3, por ejemplo. Tienes razón en que es geométrico, y desde algunos ángulos parece bastante cuadrado. A veces pienso: '¿Nos pasamos de geométricos?'. Pero funciona muy bien, y en parte porque trabajamos mucho en la ejecución. Si no haces bien estas cosas, no funcionará".

El EV2 es por ahora un coche conceptual. Pero veremos la versión de producción a finales de año, con la esencia del diseño en gran parte sin cambios. Se basa en los sólidos cimientos del EV3, pero introduce algo más de curvatura; algo así como arbustos en la estructura angular del rascacielos, por así decirlo. "No quiero que el péndulo vaya demasiado hacia la dirección geométrica", nos dice Habib. "El punto de esta filosofía de diseño –un conjunto de principios más que elementos específicos– es que puede cambiar. El EV2 está más enfocado en Europa, así que necesita sentirse más automovilístico, si piensas en el diseño automotriz como más orgánico y el diseño industrial como más geométrico. El EV4 también es un equilibrio de ambos".

SOMOS VIEJOS CONOCIDOS

Conocimos a Habib por primera vez durante su segunda etapa en BMW, y la marca alemana y su trabajo para ella son un hilo constante en su carrera y nuestras conversaciones. Su carrera en diseño co-

EV2 CONCEPT

Presentado oficialmente durante el Kia EV Day en Barcelona en febrero de 2025, el prototipo del próximo utilitario eléctrico encarna un diseño interior que combina comodidad, flexibilidad y materiales sostenibles. El concepto interior se inspira en la filosofía "picnic in the city": espacios que se adaptan tanto al uso cotidiano como al ocio urbano. Los asientos traseros pueden plegarse mientras los delanteros se deslizan hacia atrás, ampliando el habitáculo. También incluye elementos móviles como cojines extraíbles, divisores para carga y parlantes portátiles integrados en los reposacabezas. En cuanto a los materiales, Kia introduce compuestos bio-basados como Simplifyber Fybron, textiles de micelio (mycelium) con Biomyc, y AmpliTex (con Bcomp), fabricado con fibras de lino, enfatizando tanto durabilidad como circularidad. Todavía no se han hecho oficiales sus medidas ni la tecnología/mecánica/baterías que incorporará, así como su autonomía eléctrica, pero su fabricación está prevista para abril de 2026.

menzó en BMW en 1998, la primera de dos exitosas etapas que enmarcaron una breve permanencia en la archirrival Mercedes.

En el Concorso d'Eleganza Villa d'Este de 2015, Habib presentó el espectacular BMW 3.0 CSL Hommage, una llamativa reimaginación del 'Batmóvil' de los años 70: uno de los coches más importantes y visualmente impactantes del catálogo icónico de Múnich. Fue diseñado por su compañero graduado en Pasadena, Won Kyu Kang, que entonces trabajaba bajo las órdenes de Habib, y es una muestra del nivel de ambición del diseño de Kia hoy en día que fichara a Kang desde BMW en 2020. Ahora lidera el grupo de innovación de diseño de interiores de Kia. Habib habla con cariño de BMW, con la que tuvo su primer contacto cuando aún estaba en la universidad. "Estaba en el ArtCenter de California, estudiando con dos profesores que trabajaban en BMW Designworks. Estos tipos eran unas almas creativas maravillosas. Junto con Chris Bangle, me ayudaron a entender que existía todo un mundo loco de creatividad ahí fuera. El E65 [Serie 7, precursor de la era *flame surfacing* de Bangle, diseñado por Adrian van Hooydonk] aún no había salido, pero ellos ya estaban pensando en él". Unos años más tarde, el diseño exterior de Habib fue elegido para el sucesor del E65, el F01. "Fue enorme. Todo el equipo de diseño fue llamado al salón y, delante de todos, anunciaron que yo lo había conseguido. Fue bonito, pero duro para los que no son seleccionados".Si BMW fomentó su creatividad y la convicción de que las proporciones lo son todo, su tiempo en Mercedes-Benz fue igual de revelador. "En Mercedes aprendí lo que es la confianza. Esa marca es asombrosa. Sientes que pueden hacer cualquier cosa. Y pueden. Pueden construir el coupé de dos puertas más caro y luego un taxi y luego un camión, pero todos tienen la estrella de tres puntas, ¿verdad? BMW siempre fue muy consciente de hasta qué punto podía subir los precios; hasta dónde podía empujar. En Mercedes nunca tuve esa sensación". Confeso friki del motor, Habib nació en Líbano pero se fue a los seis años, cuando la guerra civil dejó a su familia poca opción más que marcharse. "Mi padre no quería irse. Estaba triste por ello; destrozado. Solicitamos vivir en Francia, Canadá y Estados Unidos, y salió Canadá".

La esgrima, no el diseño de coches, fue la pasión que lo movió durante su adolescencia. "En mi instituto teníamos a un tipo que estaba entre los tres mejores del mundo, y eso me inspiró a empezar. Mi objetivo eran los Juegos Olímpicos, así que, aunque me encantaba la idea de la arquitectura, pensé que podría ser demasiado intensa junto a la esgrima. Así que elegí ingeniería. La esgrima no funcionó, como habrás adivinado, y descubrí que soy muy malo en ingeniería. Pero dibujaba de todos modos y luego descubrí el diseño. Iba a la biblioteca de la universidad, buscaba las revistas de diseño de coches e intentaba copiar los bocetos".

UN BUEN COLECCIONISTA

Acorde con su gran admiración por el trabajo de Bertone, Habib conserva un coupé Alfa, un Sprint GT de 1964, y admite que "cada año es menos y menos manejable". Su Toyota Land Cruiser de 1979, en cambio, está impecable. "Es totalmente de serie y me encanta conducirlo. Arranca siempre y tiene algunos detalles encantadores, como las ventanillas traseras curvas". Pero el tiempo para disfrutar de sus coches es limitado: la familia y el trabajo van primero. "Mis hijas tienen 11 y 13 años. Nuestra hija mayor es ya una adolescente y nos hace a mi mujer y a mí preguntas profundas sobre identidad y pertenencia. ¡Son cosas que me mantienen despierto por la noche! Viajo mucho. No quiero ser un padre ausente, y no lo seré". Hemos vuelto al tema del equilibrio: lo geométrico y lo orgánico, el trabajo y la vida, la tecnología y la humanidad. "De lo que quizá no hablamos tanto es de la gente; ese lado humano. Vemos estas máquinas de metal en la carretera, pero en todas ellas hay mucho esfuerzo humano".

Sin duda lo hay ahora, pero entre las preocupaciones actuales de Habib están los riesgos y recompensas de la IA. "Tuvimos una revisión hace unos meses, para un proyecto de diseño futuro, y todos los diseñadores usaron IA. Honestamente, me abrumó. En mi carrera aprendí que el buen diseño surge a través de la iteración; mediante un proceso de mejora. Pero la IA proponía ideas completamente terminadas. Es un reto. No sabes si vas por el camino correcto porque ya has llegado: no ves el viaje. Es como si te dejaran en el destino. Fue nuestro primer intento, y no creo que vayamos a hacerlo así de nuevo".

Por ahora, Habib se siente mucho más cómodo con esos emocionantes momentos de inspiración humana, lejos del CAD y el código. "Estamos trabajando en la próxima Carnival [la gran monovolumen de tres filas de Kia], eligiendo el diseño. Uno de nuestros nuevos diseñadores hizo un boceto y cuando lo vi por primera vez pensé: '¿Esto puede funcionar?'. John [Buckingham, vicepresidente y jefe del grupo de diseño exterior de Kia next design] y yo lo comentamos y dijimos: 'Bien, vamos a probarlo'. Vi el modelo la semana pasada y es increíble. No sé cómo describirlo; esos momentos de inspiración que de alguna manera caen del cielo. Me encantan esos momentos individuales de creatividad, donde alguien no sigue la misma dirección, a propósito o no, y surge algo mágico". car

"La IA propuso ideas completamente terminadas No sabes si vas en la dirección correcta porque ya has llegado".

Todo encaja

Kia sorprende al segmento C y presenta el **EV4:** una berlina disponible en dos carrocerías con una potencia de más de 200 CV y tracción delantera. **Por:** Nicolás M. Mavrikis

¿Quizá es la pieza que faltaba dentro del puzzle de vehículos eléctricos de Kia, contando con que el coche del año es el EV3 (SUV). Evidentemente, con este nuevo modelo, la marca coreana da un paso firme hacia la consolidación de su gama eléctrica, conocida como EV, aportando una propuesta más que importante en este segmento: una berlina y un hatchback totalmente eléctricos, concebidos para combinar eficiencia, diseño y tecnología en un formato accesible, funcional y moderno. Construido sobre la plataforma modular eléctrica E-GMP de 400 V, el EV4 se ofrece con dos configuraciones de batería –58,3 kWh y 81,4 kWh– que permiten alcanzar autonomías de hasta 630 kilómetros en ciclo WLTP, posicionándolo como uno de los modelos más eficientes de su categoría.

Ambas versiones equipan un propulsor de 150 kW (204 CV), con tracción delantera y una aceleración de 0 a 100 km/h en apenas 7,4 segundos. La eficiencia aerodinámica también desempeña un papel crucial: gracias a soluciones como el carenado inferior, se ha logrado un coeficiente de resistencia de solo 0,23 Cx. Además, el sistema de carga admite potencias elevadas, permitiendo pasar del 10 al 80% de capacidad en tan solo 31 minutos. La funcionalidad V2L y V2G amplía el uso del vehículo más allá de la movilidad, ofreciendo hasta 3,6 kW para alimentar dispositivos externos y 10 kW para devolver energía a la red.

El diseño exterior responde a la filosofía "Opposites United", con una imagen rotunda y contemporánea: frontal bajo, silueta alargada, ópticas verticales y una reinterpretación digital del Tiger Face. La berlina nos ofrece una presencia mucho más lineal, mientras que el hatchback apuesta por proporciones dinámicas y una zaga más deportiva. Ambos modelos comparten una notable habitabilidad y una capacidad de maletero líder en su clase: 490 litros en la berlina y 435 en el hatchback.

El interior destaca por su tratamiento minimalista y de alta tecnología, con una interfaz flotante, volante asimétrico y un monitor panorámico de 30 pulgadas con servicios conectados como YouTube y Netflix. El conjunto se completa con un avanzado paquete de ayudas a la conducción (ADAS), sistemas como el HDA2 y soluciones estructurales que subrayan, como ya veíamos venir, el compromiso por un futuro más seguro en las carreteras. car

La berlina gana 30 centímetros de longitud y pierde medio centímetro de altura frente al hatchback.

Podemos destacar una silueta limpia y proporcionada en la berlina, algo un poco más elegante y funcional.

La carrocería hatchback combina líneas tensas y una zaga compacta para ofrecer una imagen más desenfadada y ágil.

El siguiente paso

La marca coreana presenta en Madrid su nueva ofensiva eléctrica, dirigida tanto al uso familiar como profesional, con propuestas versátiles, tecnológicas y 100 % sostenibles. **Por:** Enrique Llorente Roda

MADRID FUE LA CIUDAD elegida por Kia para dar a conocer dos de sus lanzamientos más estratégicos en materia de electrificación, el nuevo Kia EV5 y el PV5. La presentación conjunta de ambos modelos no fue casual. Con este doble estreno, la marca coreana deja claro que su ofensiva eléctrica no solo sigue en marcha, sino que se diversifica, ampliando su alcance tanto al cliente particular como al profesional. Dos coches diferentes, un mismo horizonte, redefinir la movilidad desde una base 100% eléctrica, tecnológica y sostenible. El Kia EV5 es el nuevo SUV compacto de la gama EV y se posiciona como la opción más accesible y versátil de la familia eléctrica. Tras los EV6, EV9, EV3 y EV4 este modelo adopta los trazos característicos del lenguaje de diseño "Opposites United", con formas angulosas, pasos de rueda marcados y una silueta poderosa que le confiere presencia propia. En persona, el coche transmite solidez y equilibrio, con proporciones bien resueltas y una estética coherente con la identidad actual de la marca.

En el interior, el EV5 apuesta por una distribución limpia y centrada en el confort, con un gran despliegue de pantallas, materiales sostenibles y una atmósfera tecnológica, sin complicaciones. Su planteamiento está dirigido a familias jóvenes y usuarios urbanos que buscan un coche eléctrico espacioso, bien equipado y sin renunciar a una buena

Diseñado para el transporte compartido y profesional, este vehículo modular redefine la movilidad eléctrica con enfoque práctico y urbano.

autonomía. Kia ofrecerá varias configuraciones de batería, con versiones capaces de superar los 500 km en ciclo WLTP. El EV5 aterriza como una alternativa real a los SUV compactos tradicionales, con todo lo necesario para convertirse en uno de los pilares comerciales de la marca en Europa.

EL EV5 TIENE TODO LO NECESARIO PARA CONVERTIRSE EN UNO DE LOS PILARES COMERCIALES DE LA MARCA EN EUROPA

CAMBIAMOS DE COCHE

El otro gran protagonista del evento fue el Kia PV5, que pudimos ver en su versión Passenger, anticipando cómo será esta nueva familia de vehículos diseñados desde cero como eléctricos puros. Este modelo forma parte del ecosistema PBV (Platform Beyond Vehicle) de Kia. El PV5 ha sido concebido como una plataforma flexible y escalable que podrá adoptar múltiples carrocerías y configuraciones, incluyendo una versión Cargo pensada específicamente para uso profesional.

La PV5 adopta una imagen moderna, de líneas rectas y superficies limpias, con una gran atención al aprovechamiento del espacio interior. Kia lo plantea como un vehículo ideal para el transporte compartido, el taxi eléctrico o incluso servicios de lanzadera. La idea no es solo ofrecer un coche eléctrico más, sino una solución de movilidad adaptable, eficiente y conectada, que responda a las necesidades reales del presente y del futuro inmediato.

Ambos modelos comparten una visión común, electrificación, diseño funcional, eficiencia energética y un enfoque claro hacia la movilidad responsable. La estrategia de Kia pasa por liderar la transición hacia una nueva era, con vehículos que se adapten de verdad a los distintos tipos de usuario.

Esta presentación fue una muestra del momento de madurez que atraviesa Kia como fabricante, capaz de ofrecer productos coherentes, avanzados y emocionalmente atractivos para dos mundos muy distintos. car

SUV compacto y eléctrico con diseño robusto y gran autonomía, pensado para familias jóvenes que buscan versatilidad y tecnología.

VISIÓN COMÚN, ELECTRIFICACIÓN, DISEÑO FUNCIONAL, EFICIENCIA ENERGÉTICA Y UN ENFOQUE CLARO HACIA LA MOVILIDAD RESPONSABLE

EV5

La historia de Kia en España

1992 Primeros pasos
El mismo año que comienza la producción del Sephia, el primer turismo desarrollado de modo independiente por la marca, Kia llega a España de la mano del importador Kia Motors Iberia.

1994 Nuevo logotipo
La empresa Kyungsung Precision Industry, que da origen a Kia, se fundó en 1944. Desde entonces su imagen corporativa ha ido evolucionando. En 1994 se estableció la base para el nuevo logotipo, una imagen que ha ido evolucionando hasta hoy.

2004 Nace Kia Motors Iberia
Kia se establece como marca en España y nace Kia Motors Iberia. Además, la marca comienza a patrocinar a la joven promesa del tenis Rafa Nadal, entonces solo tenía 17 años de edad.

2011 Sportage
El Sportage destrona al Ceed como modelo de más éxito de la marca en nuestro país, posición que mantendrá diez años consecutivos, hasta 2020.

2011 Garantía de 7 años
Se introducen los siete años de garantía como compromiso de calidad y Tae Hyeon Yoon es nombrado presidente de Kia Motors Iberia.

2012 Acento español
Kyung Hyeon Kim pasa a ser nuevo presidente de Kia Motors Iberia y Emilio Herrera (en la imagen) es nombrado Director General sustituyendo a Raoul Picello. Hasta entonces, el español estaba al frente de Kia Bélgica.

2013 Más del 3% de cuota de mercado
Kia alcanza las 270.000 unidades vendidas en España, lo que la hace superar por primera vez el 3% de cuota de mercado en nuestro país. A nivel global, en 2013 Kia acumula unas ventas al extranjero de más de 50 millones de unidades.

2014 El primer eléctrico
Kia comercializa su primer eléctrico en nuestro país, el Soul EV. Mientras tanto, el Sportage supera, por primera vez, las 10.000 unidades en un año.

2020 Líderes en el mercado
Kia conquista el liderato del mercado de particulares en España. El Kia Sportage (abajo) supera las 150.000 unidades acumuladas en España.

2021 Kia Iberia
Kia Motors Iberia pasa a denominarse Kia Iberia. Desde que la marca se instala en España, en 2004, comercializa 673.974 unidades. Emilio Herrera es nombrado Presidente de la compañía en España.

2021 Stonic, el más vendido
Kia se convierte por segundo año consecutivo en la marca más vendida en el canal de particulares en Península y Baleares. El Kia Stonic se corona como el modelo más vendido de la marca ese año.

2022 EV6, coche del año
Lanzado en 2021, el primer modelo exclusivamente eléctrico de la marca, el EV6, se convierte en el Coche del Año 2022 en Europa (COTY).

2023 Un SUV y el más rápido
Los lanzamientos del año los protagonizan el EV9, un SUV eléctrico de 6 o 7 plazas (en la imagen). y la versión GT del EV6, que se convierte en automóvil coreano más rápido de la historia (585 CV y 3,5 segundos).

2004 Nace Kia Motors Iberia
Kia se establece como marca en España y nace Kia Motors Iberia. Además, la marca comienza a patrocinar a la joven promesa del tenis Rafa Nadal, entonces solo tenía 17 años de edad.

2005 Más de 40.000 coches
Las ventas respaldan un gran producto y se superan las 40.000 unidades vendidas en España. Además, Kia se convierte en patrocinador oficial del Atlético de Madrid, una relación que duró hasta la temporada 2010-2011.

2006 Llega el Ceed
Rafa Nadal pasa a ser embajador mundial de la marca, se alcanza las 100.000 unidades vendidas en nuestro país y se lanza el Kia Ceed en España, el primer modelo exclusivo para Europa.

2008 Soul
La marca se atreve con el lanzamiento de un nuevo concept CUV, el Soul. En España, por primera vez no es el Picanto, sino el Ceed, el coche más vendido de la marca en España. Su reinado durará tres años.

2010 Con el baloncesto
Kia Iberia se convierte en patrocinador de la ACB, relación que se mantiene hasta 2021.

2015 Más de 40.000 unidades
Mientras que en Estados Unidos se producía el lanzamiento del Kia K900 (en la imagen), en España se vuelven a superar las 40.000 unidades comercializadas en un año. Cifra que llegaría a los 50.000 en 2016.

2017 El primer híbrido enchufable
El Ceed supera, por primera vez, las 10.000 unidades vendidas en un año en nuestro país y Kia comercializa su primer híbrido en España, el Niro.

2018 Cambios en la cúpula
Hyun Soo Kim pasa a ser nuevo Presidente de la compañía en España. Por su parte, Eduardo Divar (en la imagen), es el nuevo Director General de Kia Motors Iberia.

2018 Nace Wible
Kia y Repsol crean el carsharing Wible. Además Kia comercializa su primer mild hybrid en España, el Sportage EcoDynamics+.

wible

2018 Imparables
Récord histórico de ventas de Kia en España: 65.844 unidades. Por primera vez se supera el 4% de cuota de mercado. Tercera marca más vendida en el canal de particulares (7,3%).

2019 Récord anual
En 2018 la marca alcanza las 500.000 unidades vendidas en España. Un año más tarde, el Ceed supera las 100.000 unidades comercializadas en España y consigue un récord anual de ventas, con 12.941 unidades.

2024 Llega el EV3
Este utilitario llegó para democratizar el mercado de los eléctricos. A la venta desde 22.900 euros y con hasta 773 km de autonomía. En 2024, Kia cerró el año como la segunda marca en ventas de vehículos electrificados en España, con 41.017 matriculaciones, un 6% más respecto al año.

2025 La familia "EV" crece
Al lanzamiento del EV4, su primer modelo eléctrico con carrocería berlina y hatchback –a la venta a finales de año–, le sigue su hermano mayor el EV5 (en la imagen). Por tamaño, se sitúa entre el EV3 y el EV9 y anuncia autonomías de hasta 530 km.

2026 Un futuro prometedor
El sexto modelo de la familia EV llegará el próximo año. Se llamará EV2 y será el más pequeño de todos.

Que la 'fuerza' te acompañe

Más rápido en circuito. Fácil de decir. Difícil de conseguir. Manthey lo logra con unas mejoras centradas en la carga aerodinámica para el ya de por sí radical GT3 RS.

Por: Team CAR

Basta una vuelta al circuito de Monza de 5,8 km –unos dos minutos, según tu habilidad– para entender las mejoras.

1 minuto
Vaya alerón. Manthey probó uno aún más grande, pero tuvo que descartarlo por la resistencia al avance y las normativas.

4 minutos
Como la mecánica, el habitáculo permanece sin cambios.

16 minutos
Como siempre en un 911, la tracción es brutal, pero esta vez el tren delantero está aún más asentado.

37 minutos
Qué circuito. Más estrecho en la realidad de lo que parece por televisión.

48 minutos
Puedes hacer muchas cosas con 100.000 euros, pero entiendo por qué los dueños optan por el kit de Manthey.

KIOSKEROS

Manthey-Racing GmbH es un exitoso equipo alemán de competición con múltiples victorias en Le Mans y las 24 Horas de Nürburgring

COMO CUALQUIER extra de 100.000 euros sobre el precio de un Porsche 911 GT3 RS estándar (desde 286.470 euros), el kit de Manthey no es ni barato ni discreto. Los espectadores lo adorarán o lo despreciarán al instante, mientras que los posibles compradores se dejarán seducir por cifras clave: más de una tonelada de carga aerodinámica a 285 km/h.

Sin conducir el coche, es difícil separar el ruido de la realidad. Pero basta una vuelta al circuito de Monza de 5,8 km –unos dos minutos, según tu habilidad– para entender por qué los clientes gastan ese dinero.

Manthey-Racing GmbH es un exitoso equipo alemán de competición con múltiples victorias en Le Mans y las 24 Horas de Nürburgring. Desde 1999 ha estado afinando coches de calle de Porsche y, desde 2013, la propia Porsche posee el 51% de la empresa.

Hoy se asocia principalmente a las modificaciones extremas que se ven en el 911 GT3 RS. La carga aerodinámica es la prioridad, y una mejora del 20% respecto al modelo estándar no es poca cosa, especialmente porque no conlleva mayor resistencia al avance. Cambiar el coeficiente aerodinámico obligaría, por razones de emisiones, a volver a homologar el coche.

Trabajando con el equipo de I+D de Porsche en Weissach, los ingenieros de Manthey diseñaron varios componentes aerodinámicos nuevos que, en conjunto, forman un paquete revolucionario. Por ejemplo, el splitter delantero es 50 mm más largo y está reforzado con varillas de soporte de carbono con muelles (teóricamente puede soportar 100 kg), mientras que los bordes curvados actúan como generadores de vórtices para reducir la turbulencia alrededor de las ruedas delanteras. También hay colaboración en el techo, donde se han añadido ocho aletas para guiar el aire caliente lejos de las tomas del motor, seis más que en el coche de serie. Las complicaciones de fabricación impidieron a Porsche hacerlo por sí misma, pero dio luz verde a Manthey durante el desarrollo.

Sin embargo, no es hasta llegar a la parte trasera cuando el rediseño aerodinámico realmente despega. Ahí está la aleta de tiburón inspirada en el Porsche 963, acompañada de una luneta trasera de fibra de carbono (un 25% más ligera), un alerón trasero activo de dos piezas con enormes placas laterales (más eficaces al mantener separadas las zonas de presión) y un difusor lo bastante grande como para perder animales pequeños en su interior.

El difusor trasero es lo bastante grande como para perder animales pequeños en su interior...

Los discos aerodinámicos en las ruedas traseras no serán del gusto de todos, pero funcionan en conjunto con el resto del kit para aportar unos puntos extra de carga aerodinámica. ¿Por qué no ponerlos también delante? Por la misma razón por la que Manthey no cubre todo el diámetro de las ruedas traseras: la refrigeración de los frenos es prioritaria.

Manthey también ofrece una configuración de suspensión totalmente revisada para el GT3 RS, que puede adquirirse sin el kit aerodinámico (aunque no al revés). Los amortiguadores de una sola válvula dan paso a unos KW semiactivos de dos válvulas.

Los kits anteriores de Manthey utilizaban amortiguadores pasivos, pero dado el amplio abanico de ajustes disponibles en el GT3 RS, cualquier sustituto debía mantener esa funcionalidad. Así que Manthey desarrolló su propia unidad de control para procesar señales de los amortiguadores mil veces por segundo, con una capacidad de ajuste 50 veces por segundo.

Al pasar por los pianos de la rápida Variante Ascari (izquierda-derecha-izquierda), el GT3 RS estándar –que condujimos primero– se muestra eficaz pero algo nervioso cuando se le exige al máximo. ¿El Manthey? Completamente plantado en comparación. La aerodinámica influye, pero la clave está en la respuesta más rápida de la

Desde 1999, los especialistas de Manthey han estado afinando coches de calle de Porsche y, desde 2013, la propia Porsche posee el 51% de la empresa

suspensión. Las tasas de muelle también aumentan un 30% delante y un 15% detrás. El resultado: más aplomo –y confianza– en las zonas más irregulares del circuito. El objetivo es que los aficionados entusiastas se sientan más cómodos explotando el potencial del coche.

Después de varias vueltas al tercer circuito permanente más antiguo del mundo, es fácil entender la propuesta. Frenando desde más de 260 km/h hacia la primera chicane, los elementos aerodinámicos activos se cierran de golpe, estabilizando el coche mientras se pierden 100 km/h en segundos, con una resolución inquebrantable.

Además, los latiguillos de freno de acero trenzado y las pastillas mejoradas aseguran una sensación de pedal constante vuelta tras vuelta. Los frenos de un coche de calle suelen sufrir con las temperaturas al encontrar ritmo en pista, pero el Manthey aguanta.

La carga aerodinámica es la prioridad, y una mejora del 20% respecto al estándar no es poca cosa, especialmente porque no conlleva mayor resistencia al avance

Al salir de la primera chicane, el sonido y la respuesta del seis cilindros atmosférico de 4.0 litros es idéntico al modelo de serie (¿para qué cambiar la perfección?), pero al trazar Curva Grande, el Manthey parece poder ceñirse más a la derecha. Los cambios rápidos de dirección a alta velocidad son recibidos con una respuesta clínica del tren delantero, pero sin que la zaga pierda compostura. Es algo que solo puede aprovecharse plenamente en circuito, pero amplifica la sensación de que el coche responderá exactamente como tú quieres.

Eso no significa que el kit de Manthey no tenga beneficios en carretera. Más allá de la suspensión de dos válvulas, Manthey también ha introducido una curva de amortiguación adicional, lo que permite que el modo Normal sea ahora el más cómodo. En el coche de serie, esto solo se logra en modo Track con los ajustes de rebote y compresión al mínimo. Aun así, Manthey sabe que la mayoría de sus clientes llevará el coche a circuito. Y con razón. Que el Manthey GT3 RS esté cerca del récord del Mercedes-AMG One en Nürburgring es impactante… pero totalmente creíble.

Lo más impresionante es lo que consigue el kit en manos de quien no es un piloto de clase mundial, pero sueña con serlo. La confianza, manejabilidad y seguridad que aporta permiten exprimir mucho más un coche que ya de por sí es extraordinario.

Que el Manthey GT3 RS esté cerca del récord del Mercedes-AMG One en Nürburgring es impactante… pero totalmente creíble

El splitter delantero es 50 mm más largo y está reforzado con varillas de soporte de carbono con muelles, mientras que los bordes curvados actúan como generadores de vórtices para reducir la turbulencia alrededor de las ruedas delanteras.

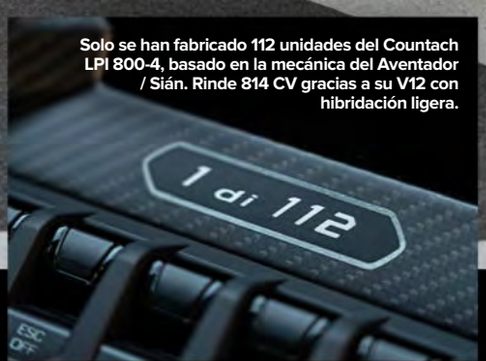
Ficha

PRECIO	POTENCIA	PRESTACIONES	PESO	CONSUMO	A LA VENTA
286.470 euros (GT3 RS) + 100.000 euros aprox. (kit Manthey).	510 CV 456 Nm.	Vel. máx.: 296 km/h. 0-100 km/h: 3,2 s.	1.450 kg.	12,9 l/100 km.	Ya.

FOR SALE 2.300.000 €

Puerto Motor se ha convertido en uno de los grandes referentes nacionales en cuanto a modelos de altas prestaciones. En AutoBello Sotogrande expusieron un Countach LPI 800-4 y hemos hablado con Marcos Arcadio, fundador de la empresa, para conocer su historia.

Por: Team CAR



Solo se han fabricado 112 unidades del Countach LPI 800-4, basado en la mecánica del Aventador / Sián. Rinde 814 CV gracias a su V12 con hibridación ligera.

¿Cómo nació su afición por el automóvil? Mi afición viene desde muy pequeño, cuando era un niño no recuerdo jugar con otra cosa que no fueran coches, lo llevaba dentro desde que nací, ir a ver los rallyes era algo con lo que alucinaba. Me hubiera gustado iniciarme en el motorsport pero era algo inviable por costes en aquellos tiempos. Después llegó el tuning, allá por el año 2000, donde teníamos un club llamado Tuning Boxes e íbamos casi todos los fines de semana a concentraciones por toda España. Hicimos varios proyectos, con el último fuimos Top nacional en Montmeló entre 2.500 coches, modificamos un BMW 520 E93 a pick up!!! Una locura de proyecto y que aun a día de hoy seguimos recordando en muchas reuniones de amigos.

¿Qué nos puede contar sobre sus primeros pasos en el sector como profesional, y hasta poner en marcha Puerto Motor? Al estar toda la vida vinculado al mundo del motor siempre he vendido y comprado coches como particular. Montar mi propio concesionario era algo que siempre había tenido en mente pero mi tiempo lo tenía que dedicar por completo a otros negocios familiares, me fue imposible hasta 2014, que por cuestiones varias creí que era el momento de empezar y probar suerte en este sector. Arranqué con una pequeña exposición donde entraban ocho coches, y así empezó lo que hoy en día es Puerto Motor.

¿Por qué eligió el Puerto de Santa María y no otra ubicación en principio más propicia para este tipo de negocio, como podría ser Marbella? Cuando empecé en mi stock había un poco de todo, desde gama media hasta premium, y para empezar me pareció buen sitio mi ciudad. Según ha crecido la empresa ha subido el nivel de coches, incluso estuve a punto de abrir concesionario en Madrid hace tres años para estar más centralizado. Pero dándole muchas vueltas pensé que iba a perder algo que me caracteriza, que es la cercanía y el trato personalizado al cliente, al no poder estar en los dos centros a tiempo completo. Hoy en día pienso que tomé la mejor decisión, ya que damos la facilidad de entrega y recogida a domicilio nacional e internacional.

En AutoBello cada año podemos ver que sus clientes no son solo eso, sino que entre ellos hay un sentimiento de comunidad, de camaradería. ¿Cómo se ha creado este vínculo entre todos ustedes? Por suerte tenemos muchos clientes fieles que con el tiempo se han convertido en amigos. Me parece un planazo compartir momentazos así con ellos y que mejor que Autobello Marbella para reunirnos, es una fecha en la que todos ya sabemos que no cabe otro plan. Este último año asistimos con más de treinta coches, parte de nuestro stock y también clientes con coches ya entregados.

Por su tienda han pasado los mejores coches del mercado, pero ¿tiene especial predilección por alguna marca y/o modelo? Tener la oportunidad de poder probar prácticamente todos los coches del mercado para mí es una parte del negocio muy importante, me vale para ayudar a mis clientes en sus decisiones y saber lo que realmente están buscando. Me lo pones difícil, si tuviera que quedarme con una marca en concreto, cada una tiene sus fuertes... Me gusta mucho Audi , Lamborghini y Ferrari , aunque si tuviera que elegir solo una sería Porsche. Creo que es la más equilibrada en calidad / precio / prestaciones. Dentro de sus modelos para diario me parece muy buena opción un Cayenne Coupé en cualquiera de sus versiones dependiendo lo que se vaya buscando, y en deportivo sin duda un 992 GT3 RS por las sensaciones que ofrece!!!

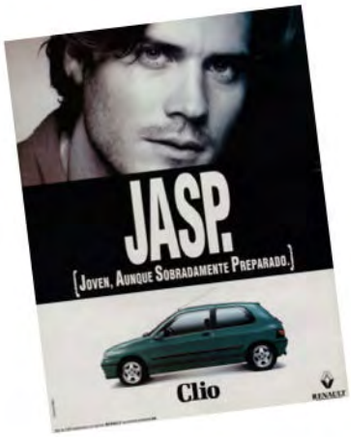
¿Sus clientes son mayoritariamente andaluces? Suponemos que también los hay de otras provincias y extranjeros En la provincia se quedan algunos de nuestros coches pero cada vez trabajamos con más clientes a nivel nacional e internacional, hemos entregado coches en países como Grecia, Bélgica, Francia, Italia, Inglaterra, Portugal, Alemania, Austria, Suiza, Andorra, Marruecos, Mauritania... en breve contaremos con plataforma cerrada propia para que las entregas sean como merecen nuestros clientes.

En AutoBello Sotogrande los modelos más fotografiados y admirados fueron dos Lamborghini que brillaron en su stand, el Countach LPI 800-4 y el Zyrus de 1.200 CV, basado en el Huracán. ¿Qué siente al tener a la venta coches tan especiales, del máximo nivel mundial? Poder tener este tipo de coches a la venta es algo muy gratificante, llegar por la mañana y ver cómo salen y entran unidades de la exposición, y que propietarios de coches como estos confíen en mi para que les gestione la venta de estas joyas es una buena manera de saber que estamos haciendo las cosas bien.

¿Qué claves o consejos le daría a un joven que quisiera empezar en el mundo de la compra venta de coches de alta gama? Lo primero es que le apasionen los coches a un nivel casi enfermo, es un mundo apasionante que desde fuera se ve muy bonito pero requiere un trabajo, dedicación y esfuerzo brutal. Los que me conocen saben que trabajo entre 12/14 horas diarias y así desde los inicios. Después llega el fin de semana y siempre hay algún evento del motor en el que también quiero estar, mi vida es 100 x 100 "motor lifestyle". Realmente no hay ningún secreto, solo trabajar duro y no bajar el gas !!!! Para lo que necesitéis siempre seréis bienvenidos en nuestras instalaciones de El Puerto de Santa Maria.

Nuestro director (izquierda) junto a Marcos Arcadio González González (@arcadiomarcos) en el último AutoBello celebrado en el Santa María Polo Club (Sotogrande).

"Muchos clientes con el tiempo se han convertido en amigos, me parece un planazo compartir momentos con ellos, y que mejor que Autobello Marbella para reunirnos"



El mítico anuncio del Clio con el lema "JASP: Jóvenes Aunque Sobradamente Preparados" marcó una época. Renault captó el espíritu de los 90 con un mensaje generacional que convirtió al Clio en símbolo de ambición, independencia y éxito temprano para toda una generación.

JOVEN AUNQUE SOBRADAMENTE PREPARADO

Renault lo ha vuelto a hacer. Su urbano más emblemático regresa con un diseño más afilado, un interior más digital y una mecánica híbrida que lo sitúa por delante de toda su competencia. **Por:** Enrique Llorente Roda (París)

Pasado y presente de la marca dejando entrever un guiño estilístico que une generaciones. El Renault Megane Coupé de primera generación (1995) medía 3.931 mm y el nuevo Clio ya va por los 4.116 mm.

KIOSKEROS

El coche, cubierto bajo una lona, espera su gran revelación en una presentación cargada de expectación y estilo.

Enrique Llorente, redactor de CAR, analiza cada línea del nuevo modelo tras su estreno mundial, aún con la emoción del momento.

VOLAMOS, UNA VEZ MÁS. La vida transcurre entre aeropuertos, entre presentaciones, entre nuevas generaciones que no solo marcan el calendario, sino también tendencias. Esta vez, nuestro destino era París. La ciudad del amor. La de los bailes al atardecer sobre los barcos del Sena, del vino servido sin prisa y del queso que se disfruta mirando cómo pasa la vida. Una ciudad con alma, como el coche que Renault ha decidido presentar aquí, el nuevo Clio, completamente rediseñado y revitalizado, en lo que ya es su sexta generación.

Con más de 35 años de historia y 17 millones de unidades vendidas en 120 países, el Clio no necesita presentación. Pero sí merece una reintroducción, porque lo que Renault acaba de lanzar es una transformación profunda, tanto en diseño como en tecnología, que coloca al modelo más emblemático de la marca en una nueva dimensión de estilo, eficiencia y ambición. Desde su debut en 1990, el Renault Clio ha sido más que un coche urbano. Ha sido un fenómeno social, cultural y comercial. Un modelo que supo adaptarse a cada década con inteligencia, que ganó dos veces el premio Coche del Año en Europa (1991 y 2006) y que ha conseguido mantenerse en el podio durante más de tres décadas gracias a una fórmula infalible, tamaño compacto, diseño atractivo, tecnología útil y una conducción fácil y agradable.

Ahora, Renault eleva esa fórmula. El nuevo Clio no solo conserva su ADN, sino que lo proyecta hacia el futuro con una propuesta más madura, refinada y eficiente. Y lo hace sin perder el carisma que le hizo único, pero sumando un arsenal de innovaciones que lo convierten, probablemente, en el Clio más avanzado de la historia. La transformación estética es evidente desde el primer vistazo. El nuevo Clio adopta el lenguaje de diseño de la nueva era Renault, formas más esculpidas, superficies tensas y proporciones mejor equilibradas. La parte delantera se reinventa por completo con una firma luminosa en forma de media flecha que aporta dinamismo y una fuerte identidad visual. El logotipo Nouvel'R, símbolo de la nueva estrategia de la marca, se coloca con elegancia en el centro de la parrilla rodeado por sus iguales que pasan desapercibidos a simple vista al presentarse en el mismo color que el resto de la parrilla.

CRECE EN TODOS LOS SENTIDOS

Las proporciones también cambian ligeramente, 4,12 metros de largo (7 cm más) y 1,77 de ancho, lo que se traduce en una presencia más sólida sobre el asfalto. Detalles como los retrovisores anclados directamente en las puertas, las hendiduras aerodinámicas a lo largo de la carrocería o los nuevos faros traseros Led muestran el grado de atención que Renault ha puesto en cada línea y cada curva. El resultado es un coche que ya no es laureado por su practicidad, que lo es, ahora también, busca ser admirado. El habitáculo evidentemente ha dado un salto cualitativo. El nuevo Clio presenta una evolución clara hacia un entorno más digital, más cómodo y más afinado. El salpicadero combina materiales reciclados y acabados más agradables al tacto, con un diseño más limpio y horizontal. El protagonismo lo asume la pantalla central táctil de hasta 9,3 pulgadas que funciona con el sistema multimedia OpenR Link con Google integrado, una innovación que permite una conectividad mucho más fluida e intuitiva.

El cuadro de instrumentos es completamente digital y el espacio interior se ha optimizado para ofrecer mayor habitabilidad, especialmente en las plazas traseras. A pesar de sus dimensiones contenidas, el Clio sigue siendo un campeón del aprovechamiento del espacio, y lo complementa con un maletero de 391 litros, uno de los más grandes de su categoría, esto lo han logrado bajando su base cuatro centímetros más. La gran novedad de esta generación es la incorporación del sistema E-Tech Full Hybrid de 160 CV, desarrollado internamente por Renault y basado en su experiencia en Fórmula 1. Esta mecánica combina un motor gasolina con dos motores eléctricos y una batería de 1,2 kWh, todo gestionado por una caja de cambios inteligente multimodo sin embrague. El resultado es un coche que puede circular hasta el 80% del tiempo en modo 100% eléctrico en ciudad, con un consumo medio homologado de solo 3,9 l/100 km y emisiones de 89 g de CO_2 por kilómetro.

Además del híbrido, la gama Clio ofrecerá versiones gasolina y GLP, adaptadas a distintos mercados y necesidades, con

EL NUEVO CLIO PRESENTA UNA EVOLUCIÓN CLARA HACIA UN ENTORNO MÁS DIGITAL, MÁS CÓMODO Y MÁS AFINADO

LAS LEYENDAS DE CADA GENERACIÓN

1 CLIO WILLIAMS 2.0 16V (1993)

Es un icono noventero: motor de 150 CV, solo 990 kg, chasis afinado para rally y estética única con llantas doradas y carrocería azul. Nació para celebrar la alianza de Renault con Williams F1.

2 CLIO V6 SPORT (2000)

Para los amantes de las emociones fuertes, este Clio fue una versión más radical, motor central, 254 CV, y una relación peso potencia de lo más llamativa: 5,8 kg/CV. Llegaba a los 250 km/h de punta y 0 a 100 km/h en 5,8 s.

3 CLIO SPORT 2.0 16V 200 (2009)

Es un puro hot hatch, 200 CV atmosféricos, cambio manual de 6 marchas y chasis Cup opcional. Ágil, preciso y adictivo en curvas, ofrecía una experiencia deportiva sin filtros. Una joya para los puristas del volante

4 CLIO RS (2012)

Marcó un cambio radical, motor 1.6 turbo de 200 CV, cambio automático EDC y carrocería de cinco puertas. Más rápido y versátil. Su chasis sigue brillando y mantiene el ADN deportivo de la saga RS.

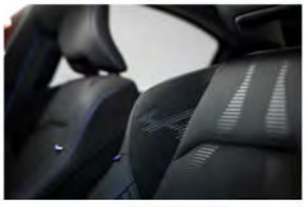
5 CLIO RS (2019)

Ofrecía hasta 200 CV, con chasis afinado por Renault Sport, diseño agresivo y tecnología avanzada. Un urbano de alto voltaje que equilibraba carácter, precisión y uso diario.

6 ALPINE ESPRIT (2026)

El Clio 2026 evoluciona con un diseño más afilado, nuevo frontal con firma luminosa y acabado Esprit Alpine. Estrena tecnología con Google integrado y motor híbrido E-Tech de 160 CV, reafirmando su liderazgo.

La firma luminosa en forma de flecha y el logo Nouvel'R protagonizan un frontal esculpido, moderno y con fuerte identidad visual.



Los nuevos asientos ofrecen mayor sujeción y confort, mientras que el espacio trasero gana habitabilidad sin crecer por fuera.

La doble pantalla, el sistema con Google integrado y el volante rediseñado definen un puesto de conducción más digital y refinado.

potencias a partir de 115 CV. Pero el E-Tech se presenta como la joya de la corona, la opción más tecnológica y eficiente, pensada para quienes quieren dar el salto a la electrificación sin renunciar a la facilidad de uso ni depender de puntos de recarga. Otra de las áreas en las que Clio destaca es la seguridad. Esta nueva generación incorpora hasta 29 sistemas avanzados de asistencia a la conducción, convirtiéndolo en uno de los modelos más seguros de su segmento. Entre ellos destacan el control de crucero adaptativo con Stop & Go, la frenada automática de emergencia con detección de peatones y ciclistas, el asistente de mantenimiento de carril, la alerta de ángulo muerto o el sistema de estacionamiento manos libres.

VERSIONES PARA TODOS LOS GUSTOS

Todo ello está gestionado por una arquitectura electrónica más avanzada, que permite futuras actualizaciones y una mayor integración entre los distintos sistemas. Renault busca así que el Clio no solo sea seguro en el momento de la compra, sino que pueda seguir mejorando a lo largo de su vida útil. Clio adopta el acabado Esprit Alpine, inspirado en la marca deportiva del grupo Renault. Esta versión sustituye al anterior RS Line y aporta un toque más dinámico, con paragolpes y pasos de rueda en negro brillo, llantas de 18 pulgadas, asientos envolventes y detalles en titanio en su interior, dándole un toque colorido al salpicadero y muy original. Un guiño a los orígenes, sí, pero también una forma de acercar al Clio a un cliente más joven, más emocional, que quiere un coche con personalidad sin necesidad de recurrir a potencias desbordadas.

Renault no ha escatimado esfuerzos en esta nueva generación. El nuevo Clio 2026 representa una visión renovada del coche compacto, donde la eficiencia energética, el diseño emocional, la tecnología de vanguardia y la seguridad conviven en perfecta armonía. Es un coche que no solo quiere seguir siendo líder, sino revalidar su corona en un segmento más competitivo que nunca. Y lo hace con argumentos sólidos. Porque el Clio ya no es solo una opción racional. Es también una elección con alma, con carácter, con estilo. Un coche que sabe de dónde viene, pero que no deja de mirar hacia delante. car

Renault Clio Full Hybrid E-Tech

Dim.: 4.116 x 1.768 x 1.451 mm.
Motor: 1.789 cc.; 4 cil. + 2 eléctricos.
Potencia/par: 160 CV/190 Nm.
Tracción: delantera.
Cambio: auto., de 6 vel.
Vel. máx.: no disponible.
0-100 km/h: 8,3 s.
Cons.: 3,9 l/100 km.
Peso: 1.248 kg.
A la venta: 2026.

CON UN MALETERO DE 391 LITROS, SIGUE SIENDO UN CAMPEÓN DEL APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO

Esta nueva generación incorpora hasta **29** sistemas avanzados de asistencia a la conducción, convirtiéndolo en uno de los modelos más seguros de su segmento.

Partiendo de 0

Un Shooting Brake con tintes deportivos... ¿el nuevo Combi?

La firma checa sorprende en Múnich con tres prototipos: Vision 0, Epiq y Felicia.

La marca del Grupo VW ha encendido los focos sobre su nueva estrategia de diseño y electrificación con la presentación simultánea de tres prototipos que marcan el rumbo de la marca en esta década: Vision 0, Felicia y Epiq. Cada uno, a su manera, anticipa un modelo de producción clave para el futuro catálogo 100% eléctrico de la firma checa.

El Vision 0 or su parte, explora un formato shooting brake con tintes deportivos, un guiño al pasado combi de la marca, pero reinterpretado desde una óptica futurista. Hereda el nuevo lenguaje de diseño Modern Solid, con líneas rectas, superficies limpias y una parrilla iluminada que se convertirá en seña de identidad de los próximos modelos.

Para el sorprendente Felicia Fun, los diseñadores de Škoda Auto se han inspirado una vez más en la rica historia de la marca para crear una interpretación contemporánea de un automóvil legendario. En línea con el lenguaje de diseño actual de la empresa, han desarrollado una nueva visión de la pick-up Felicia Fun pero que, lamentablemente, no veremos por nuestras carreteras. El que sí circulará y mucho, será el Epiq. No obstante, se perfila como el urbano eléctrico de acceso, con un precio objetivo inferior a los 25.000 euros. Compacto, expresivo y pragmático, será clave en la ofensiva de modelos asequibles del grupo Volkswagen.

Con estos tres ejercicios de estilo y técnica, Škoda deja claro que está lista para una nueva era. Electrificación, sostenibilidad y carácter propio son las claves de una ofensiva que apuesta por el diseño sin renunciar a la funcionalidad que siempre ha definido a la marca.

El Epiq es cien por cien eléctrico y costará unos 25.000 euros.

Interesante reinterpretación del Felicia Fun de los años noventa.

VITAMINAS PARA TODOS

Un compacto y un pequeño SUV, 100% eléctricos, llegarán en breve para ampliar la gama.

Mide 4.430 mm de largo, un poco más que un Peugeot 308 (4.367 mm).

EL LEAPMOTOR B05 es un socio de cero emisiones construido en torno a cuatro principios básicos, como el diseño de vanguardia, el manejo ágil, la inteligencia insignia de Leapmotor y una calidad que desafía a los rivales del segmento, uno de los más poblados del mercado. Su silueta elegante y musculosa, inspirada en la "estética de la naturaleza tecnológica" de Leapmotor, combina la pureza con el poder, creando un lenguaje visual futurista y basado en el estilo urbano. Entre las innovaciones técnicas, el B05 presenta puertas sin marco, junto con llantas de aleación "Swift-Wing" de 19 pulgadas. También presume de un gran espacio interior. Tiene un ancho de hombros de 1.880 mm, el más ancho de su segmento. Con unas medidas de 4.430 mm de largo, 1.880 mm de ancho y 1.520 mm de alto, con una distancia entre ejes de 2.735 mm, el B05 está diseñado tanto para el rendimiento como para la comodidad. "El B05 es más que un automóvil, es una declaración. Refleja nuestro compromiso con la innovación, la accesibilidad y el empoderamiento de la próxima generación de conductores en toda Europa y más allá", dijo Zhu Jiangming, CEO global de Leapmotor.

Nuestro compañero Daniel Iñigo ya ha podido verlo en directo.

EL LEAPMOTOR B10 se pudo ver en Múnich, pero, como su llegada al mercado es inminente, nosotros también pudimos verlo en Madrid. Mide 4.515 mm de largo, 1.885 mm de ancho y 1.655 mm de alto –con una distancia entre ejes de 2.735 mm– por lo que se sitúa en la gama justo por debajo del C10 y, como éste, también tendrá una versión REV de autonomía extendida –llegará en 2026–.

Mientras tanto, los clientes podrán elegir entre dos baterías para impulsarlo. El Pro tiene una de 56,2 kWh con los que puede recorrer 361 km y, un escalón por encima, tenemos el ProMax (67,1 kWh y 434 km). Además no le falta tecnología, como una pantalla táctil flotante de 14,6", y asistentes de seguridad de última generación. Todo, por un interesante precio que parte desde los 20.000 euros, incluyendo los 7.000 euros del Moves III y 900 del CAES. Por todo ello, no es nada descabellado pensar que este modelo ayudará a aumentar las ventas de la joven marca del Grupo Stellantis. Leapmotor lleva en nuestro mercado desde el pasado mes de octubre y quiere terminar 2025 con 65 puntos de venta y más de 1.500 matriculaciones en España.

Nuevo doblete para Škoda

La marca checa está cada vez más cerca de conseguir el título de pilotos y de marcas en este 2025. José Antonio Suárez y Javier Pardo siguen sumando podios juntos y luchando por conseguir llevar a Škoda a lo más alto por segundo año consecutivo. **Por:** Macarena López de la Vara (Asturias)

Este resultado permite a Škoda dar un paso muy importante en la lucha por el campeonato de marcas, reforzando su dominio en la temporada 2025.

KIOSKEROS

EL 62º RALLY BLENDIO PRINCESA de Asturias Ciudad de Oviedo se cerró con un nuevo éxito para Škoda, que firmó un doblete en el Supercampeonato de España de Rallyes (S-CER) gracias a la primera posición de Javier Pardo y la segunda de José Antonio "Cohete" Suárez, en una prueba en la que el estonio Romet Jürguenson fue el más rápido, pero sin bloquear puntos para el certamen nacional.

El rally estuvo todo el fin de semana liderado por Suárez en el apartado nacional, que se mostraba contundente y rápido en los tramos de su tierra. Un rally que por primera vez en la historia, fue completamente sobre tierra. La jornada del viernes se disputó en la zona occidental asturiana, con unos tramos rápidos y técnicos, que dejaron fuera al principal rival de Skoda, Hyundai, con Pepe López como piloto, que sufría un duro accidente a pocos metros de la salida de la primera especial cronometrada del rally. La segunda jornada, disputada el sábado, se trasladaba a los alrededores de Oviedo, con tramos ya conocidos para los equipos participantes en la prueba.

Después de un dominio claro del piloto asturiano, la mala suerte hizo que una pequeña avería en un sensor dejara al Fabia Rally2 sin potencia en el último tramo del rally, haciendo que Cohete perdiera la segunda posición del rally, y dejando paso a su compañero de equipo, Javier Pardo, quien finalmente se llevó la victoria en el apartado nacional, sumando entre los dos un buen acumulado de puntos de cara al campeonato de España 2025.

Para Javier Pardo, la victoria supone un impulso decisivo en su temporada: "Estoy muy contento con el resultado. Ha sido un rally muy completo, con tramos rápidos y exigentes, y hemos sabido mantener la concentración en todo momento. Ganar aquí, delante de tanta afición y en un rally con tanta historia, es un orgullo. Además, sumar estos puntos es vital para seguir peleando por el campeonato."

Por su parte, José Antonio "Cohete" Suárez también se mostró satisfecho tras lograr un nuevo podio en casa: "Correr el Princesa siempre es especial para mí, por todo lo que significa esta prueba en Asturias. Una pena el pinchazo que tuvimos, que nos hizo perder bastante tiempo, y el fallo de un sensor en el último tramo, pero hemos peleado de principio a fin y al final conseguimos un segundo puesto que sabe muy bien para el campeonato y para el equipo. Ver a la gente animando en cada curva ha sido increíble".

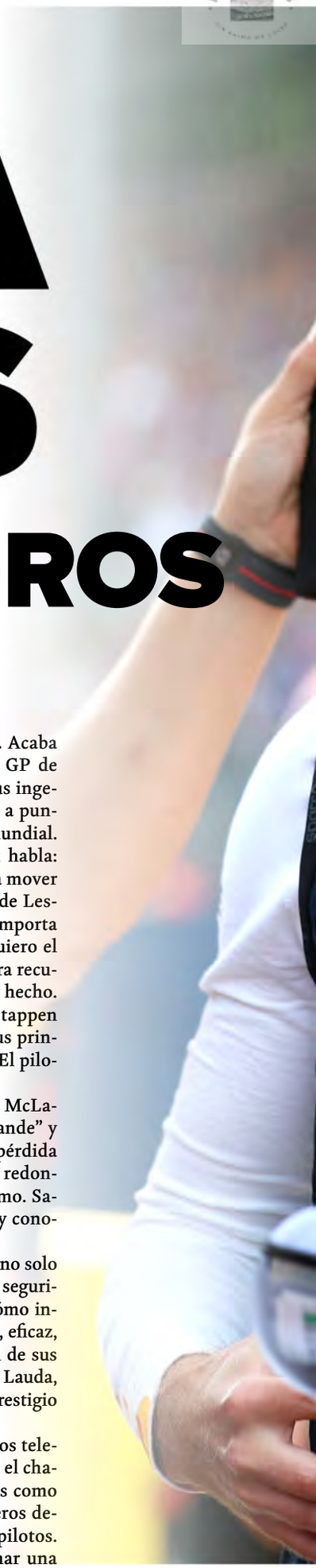
El resultado conjunto permite a Škoda dar un paso muy importante hacia el título de marcas del S-CER, consolidando una temporada en la que tanto Suárez como Pardo se mantienen como referentes de la categoría al volante del Škoda Fabia RS Rally2.

El Rally Princesa de Asturias volvió a demostrar por qué es una de las pruebas más icónicas del campeonato, con dos jornadas de máxima intensidad en los tramos de Luarca y Oviedo, y con una afición entregada que empujó a los pilotos en todo momento.

Javier Pardo y José Antonio Suárez consiguieron la primera y segunda posición del S-CER dentro del apartado nacional

El Rally Princesa de Asturias volvió a reunir a miles de aficionados en Luarca y Oviedo, en una de las citas más especiales del calendario para el equipo

LA ERA DE LOS PILOTOS-INGENIEROS



En el ultra-tecnológico mundo de la Fórmula 1, aún hay espacio para que los mejores pilotos desafíen con su instinto a lo que dicta la telemetría o los ingenieros. Hablamos de pilotos que no confían solo en su talento, deportistas metódicos y obsesivos cuya experiencia y preparación les han hecho ser especialmente respetados en el paddock. **Por:** O. Ríos

MONZA, SÁBADO 6 DE SEPTIEMBRE DE 2025. Acaba de finalizar el tercer entrenamiento libre previo al GP de Italia. En el garaje de Red Bull, Max Verstappen y sus ingenieros discuten sobre una modificación en la puesta a punto que insistentemente pide el 4 veces campeón mundial. Gianpiero Lambiase, el ingeniero de pista de Max habla: "Pero Max... si reducimos la carga alar atrás se te va a mover mucho el coche en la zona lenta y en las dos curvas de Lesmo". Max levantó un poco la voz y respondió: "Me importa un rábano. A mí me quitáis toda la carga posible, quiero el alerón trasero más fino. Ustedes hagan lo que sea para recuperar el equilibrio. Del resto me encargo yo". Dicho y hecho. Con el alerón fino y casi sin carga aerodinámica Verstappen logró la pole y el domingo humilló a los McLaren, sus principales rivales, para ganar su tercera carrera del año. El piloto había corregido a sus ingenieros.

Tuvo casi 8 km/h más de velocidad punta que los McLaren, ganaba tiempo saliendo de la rápida "Curva Grande" y aguantaba sobre la base de reacciones rápidas a la pérdida de adherencia del eje trasero y con trayectorias más redondeadas en la zona más lenta de las dos curvas de Lesmo. Sabía el holandés lo que podía hacer con su habilidad y conocía la posible debilidad de sus rivales.

El holandés pertenece a una estirpe de pilotos que no solo ganan carreras por ser rápidos sino, también, por la seguridad que tienen sobre sus capacidades de manejo y cómo integran estas capacidades con una puesta a punto fina, eficaz, del automóvil. Muchas veces en contra de la opinión de sus ingenieros. De esa estirpe han sido pilotos como Niki Lauda, Alain Prost y en la actualidad, además de Max, ese prestigio lo tienen también Fernando Alonso y Carlos Sainz.

Hasta comienzo de los años noventa no había datos telemétricos que radiografiaran exactamente lo que hace el chasis y lo que hace el piloto. En la época de campeones como Jackie Stewart, Niki Lauda o Alain Prost los ingenieros dependían en muy alto grado de las sensaciones de los pilotos. Ahora, un poco menos, pero cuando se trata de limar una

Max Verstappen junto a su ingeniero Gianpiero Lambiase en el reciente GP de Italia, donde el piloto impuso su puesta a punto sobre la aerodinámica del coche y logró la victoria.

Verstappen no solo gana por ser rápido, sino también por la seguridad que tiene sobre sus capacidades y cómo integrarlas en la puesta a punto

o dos décimas y mantener un ritmo sostenible en carrera, es el piloto con experiencia y capacidad de análisis el que puede imponerse a los datos que tiene un ingeniero y pedir reglajes especiales de diferencial, de progresividad de acelerador, de dureza de amortiguador, de intensidad de recuperación de energía y otros parámetros que él puede integrar con sus trayectorias, formas de graduar la frenada y capacidad para contravolantear dando muy poco giro de volante. El gran mago de la ingeniería al volante es Alonso.

Tras lograr dos campeonatos con Renault (2005-2006), Alonso pasó a Ferrari. Entre 2010 y 2015 pudo trabajar con el ingeniero Andrea Stella, actual team principal de McLaren.Stella lo comparaba con Michael Schumacher, con quien también trabajó, con el ovetense y le contaba a Andrew Benson de la BBC en 2018: "Michael era un piloto atacante. Abordaba las cosas desde más allá del límite y 'bajando' para volver al límite. Fernando comienza por debajo del límite y sube hacia el límite. La capacidad de Michael para controlar la parte trasera y conducir un coche sobrevirador era simplemente increíble. Pero a veces esto se convertía en su debilidad. Porque conducía un coche bastante sobrevirador en las prácticas libres, pero, cuando llegaba la clasificación, donde presionas ese 1% más, podía tener demasiado sobreviraje, o demasiada degradación de neumático trasero en la carrera. Así que, con Michael, los ingenieros teníamos que tener un papel activo tratando de controlar su capacidad y decir: 'Michael, ¿dónde estás haciendo esto y dónde está haciendo eso el coche? Necesitamos más (rendimiento) del coche y menos (compensación) de ti.'"

Por su parte, Alonso no solo suele elegir con gran acierto la puesta a punto para los momentos importantes sino, también, romper con costumbres o protocolos de los ingenieros.

Entre 2010 y 2014 Alonso trabajó en Ferrari junto al ingeniero Andrea Stella (primero por la izquierda), actual team principal de McLaren. Lograron tres subcampeonatos seguidos. En el centro, Simone Resta y Pat Fry.

La segunda etapa de Alonso en McLaren (2015-2018) fue un desastre por la falta de rendimiento del McLaren-Honda (cambiaron a motor Renault en 2018). Aún así trabajó al máximo para exprimir lo poco que ofrecía su monoplaza.

ABSOLUTA CONFIANZA

En el Gran Premio de Alemania 2012, durante la clasificación llovía copiosamente y había mucha agua en la pista. Lo normal es que los pilotos salgan con neumáticos para lluvia y den todas las vueltas posibles buscando el tiempo. Fernando le propuso a Stella dar tres vueltas, marcar un tiempo con una sola útil, parar, poner otro juego nuevo de neumáticos y dar otras tres vueltas. Sus dos rondas rápidas eran suficientes para llevarse la pole. Para hacer eso se necesita absoluta confianza en uno mismo. La seguridad del dos veces campeón se extiende a su capacidad para juzgar la duración de sus neumáticos en función de las circunstancias y su manejo. Para eso, sus ingenieros dependen de él, inexorablemente.

En 2015, Alonso era piloto McLaren en el peor año de la escudería inglesa estrenando los motores Honda. Stella y él, como tenían un coche lento, apostaron a permanecer en la pista mientras sus rivales debían entrar antes a cambiar neumáticos. El muro de boxes dependía del cuidado con el que Fernando conservara su calzado y le pasara información fidedigna. "Lo normal era que después de 20 vueltas nos dijera que podía aguantar otras 10 vueltas", contaba Stella. "Sin embargo, ya en la vuelta 10 nos dijo por radio: 'Creo que puedo dar 35 vueltas con este juego de neumáticos'. Dicho y hecho, paramos en la 34ª y Fernando acabó séptimo."

La sensibilidad del piloto y su estado emocional es algo que los ingenieros no pueden incluir en sus cálculos y simulaciones. Un piloto presionado, ansioso, puede crear una tendencia subviradora, deslizamiento del eje delantero, por "sobre manejo". Aunque no parece lógico incluso a nivel de la F1 se ven casos así. El piloto dice: "Tengo subvirancia en la mitad de la curva".

El ingeniero debe explorar para tener la certeza de que proviene del chasis y no del piloto. Por ejemplo, si es el eje trasero el que se siente inestable, el piloto tarda en dar el giro de volante al ingresar en una curva y por ello provoca esa subvirancia. Para Stella, Alonso es uno de los pilotos que más sensibilidad y consciencia tiene de lo que hace el coche y puede sugerir soluciones que suelen ir por el buen camino.

OTRO EJEMPLO, CARLOS SAINZ

El madrileño, actualmente piloto en el equipo Williams, al que llegó procedente de Ferrari, es reconocido por su ultra concentración en los aspectos técnicos de la dinámica del vehículo. De hecho, hizo un curso especial sobre dinámica del automóvil de competición, dictado por uno de sus ingenieros, Tom Stallard, para poder comunicarse mejor con sus asistentes.

Sainz influye mucho en la puesta a punto básica para cada circuito, la que desarrolla en el simulador junto con su ingeniero principal, Gaetan Jego. También le asisten un ingeniero de rendimiento general del coche y otro de rendimiento del piloto (mira en detalle cómo maneja el piloto y pasa la información a Jego). Así, Sainz y Jego elaboran la puesta a punto básica y soluciones alternativas para cambios de situaciones. Por ejemplo, si cambia el viento qué se hará con los alerones, qué configuración se adoptará si llueve. Todo probado antes en el simulador. Un buen ejemplo de este tipo de colaboración se dio justamente en el reciente Gran Premio de Azerbaijan en el que Carlos Sainz acabó tercero, en un día con muchas ráfagas de viento, y había que tomar en consideración esta circunstancia. Desde el GP de Bélgica de 2021 el equipo Williams no lograba un podio.

Ya han pasado muchos años y algunos protagonistas de la era anterior a la adquisición de datos ya no están entre nosotros. En 1973, en el equipo Ferrari, el diseñador y direc-

KIOSKEROS

A Niki Lauda le llamaban la calculadora humana. El gran ingeniero Mauro Forghieri (en la foto) lo recordaba así: "acabadas las sesiones, tomaba las tiras de tiempo, analizaba los microsectores en los que habíamos dividido el circuito y verificaba sus sensaciones contra los tiempos".

En la exitosa etapa de McLaren con los motores TAG Turbo Alain Prost era más rápido, pero Lauda era más astuto. Como nos explicaba Jo Ramírez, McLaren fue uno de los primeros equipos en contar con una plataforma donde colocar el chasis y adaptarlo a los circuitos electrónicamente.

El ingeniero de Red Bull Gianpiero Lambiase es el apoyo de Max por radio en las carreras, y reconoce que el neerlandés, a quien admira profundamente, es algo terco. En todo caso está acostumbrado a tratar con tipos con experiencia y carácter como los Verstappen.

Carlos Sainz en el GP de México 2024, donde logró una de sus cuatro victorias con la Scuderia.

tor técnico, Mauro Forghieri, tenía dos pilotos muy diferentes: "Clay (Regazzoni, compañero de Niki Lauda entre 1973 y 1976) era muy rápido, un profesional, pero no recordaba bien todas sus sensaciones al bajarse del coche tras los entrenamientos. Niki, en cambio, acabadas las sesiones, tomaba las tiras de tiempo y analizaba los microsectores en los que habíamos dividido el circuito y verificaba sus sensaciones contra los tiempos o la puesta a punto".

MENOS DATOS Y MÁS PULSACIONES

No había telemetría en aquellos tiempos y las sensaciones del piloto eran aún más importantes. Alain Prost había aprendido mucho de Lauda con quien compartió equipo en 1984, año de la tercera corona mundial del austríaco con McLaren.

El francés dio en el GP de Brasil de 1987 en Jacarepaguá, cerca de Río de Janeiro, una lección a los ingenieros de McLaren. Estos querían utilizar un alerón bastante inclinado para ser más rápidos en las zonas lentas. Prost insistió en utilizar la menor carga aerodinámica a riesgo de gastar mucho los neumáticos. Sabía cómo ser muy progresivo en la aplicación del freno y el acelerador. Mientras sus rivales pararon tres veces a cambiar neumáticos él lo hizo 2 veces y ganó la carrera.

La amplia disponibilidad de sensores, el empleo de simuladores y otros recursos para reunir datos dieron, aparentemente, más poder a los ingenieros de la F1 en la actualidad. Cada piloto tiene al menos tres ingenieros que le asisten en pista y no menos de dos cuando trabaja en el simulador. A su ingeniero principal (track engineer) se añade otro que controla el rendimiento del coche y otro que mira cómo maneja. Aún así, cuando se llega a los momentos culminantes, como lo prueban pilotos como Max Verstappen o el mismo Alonso, hay recursos y capacidades que los técnicos no pueden calcular y muchas veces ni intuir. Y ese es el eternamente presente factor humano. Los Grandes Premios son carreras de automovilismo, pero no podrían existir sin la intervención de los pilotos-ingenieros. car

Carlos Sainz junto a su ingeniero Gaetan Jego en el reciente GP de Azerbaijan, en el que logró un extraordinario tercer puesto. Su padre también es muy meticuloso, un maestro en la puesta a punto de los coches.

Sainz es reconocido por su concentración en los aspectos técnicos de la dinámica del F1. Hizo un curso para comunicarse mejor con los ingenieros

Kove 800X Pro

Polivalencia, prestaciones y fiabilidad desde China. Así luce la trail que dinamita su segmento. **Por:** Nicolás M. Mavrikis

En tiempos donde las motos aventureras parecen SUV de dos ruedas, llega Kove para recordarnos cómo se hacía antes: ligereza, potencia y un carácter "open-minded". Con 94,5 CV y 190 kg en orden de marcha, esta 800 bicilíndrica no se anda con artificios. Puro músculo sumado a un alto nivel de manejo. El chasis de doble viga en acero, las suspensiones KYB con 240 mm de recorrido y los frenos Taisko con ABS desconectable en tres modos nos hablan de una moto pensada para rodar, no para posar. Las llantas Akront con neumáticos Pirelli Scorpion Rally SRT completan un conjunto sólido como los de antes, además de dos modos de conducción: Eco y Sport.

Si nos centramos en su ergonomía, la moto es cómoda y permite maniobrar por caminos como si de una mountain bike se tratase. Para los interesados, sí, se puede ir de pie sin problemas, aunque en mi caso (1,86 m) he de reclinar un poco la espalda hacia delante. El asiento está a 875 mm del suelo y la distancia entre ejes es de poco más de metro y medio, lo que explica sus dimensiones (2.240 mm de largo). Pantalla TFT vertical de 7", control de tracción en tres niveles, doble modo de conducción, iluminación Full LED con sensor de luz, toma USB-C, TPMS y un equipamiento de serie digno de motos que duplican su precio. Estamos ante una trail de las de verdad, con ese alma aventurera y espíritu práctico. Cabe destacar que aquellas que salgan con la homologación Euro 5+ se sentirán más dóciles a la hora de acelerar y hacer cambios de marcha por carretera, pero en líneas generales es una de las mejores "daily" que he probado, porque sí, vale para todo. Disponible desde 9.899 €.

Las capacidades off-road son brutales: la potencia perfecta para salir de cualquier aprieto. A eso le sumamos el carácter y agilidad por carretera y se convierte en polivalencia pura.

800X RALLY

Si la variante Pro no es suficiente, Kove nos propone una aún más radical. La 800X Rally tiene la mejor relación peso-potencia del segmento, con un propulsor igual al de su hermana, pero esta vez un peso en orden de marcha de 176 kg (154 kg en vacío) y apenas 2 centímetros más de longitud. Pero eso no queda ahí, ya que también hay cambios en cuanto a lo estético y funcional: un guardabarros pronunciado en forma de pico y elevado con respecto al de la 800X Pro, horquilla invertida Yuan de 49 mm, subchasis desmontable de aluminio y el color azul Kove. Sin duda una de las mejores opciones si lo tuyo es enredar y disfrutar sin limitaciones por terrenos variados. Al tener prestaciones más competitivas frente a rivales como la Teneré 700 o la F 900 GS, la edición Rally parte de los 10.699 euros, algo más que la 800X Pro. Me consta que en España llegarán los primeros pedidos durante la primera mitad de octubre, es decir, ya. Tengo ganas de ver cómo se desenvuelve y, quién sabe, quizá algún día lleguen a la competición.

PORSCHE

APPROVED

Porsche Panamera 4 E-Hybrid Platinum Edition

95.990 €

- Kilómetros: 43.645 km
- Fecha de matriculación: 10/2022
- Potencia: 340 kW / 462 hp
- Sistema de som BOSE® Surround
- Paquete sport chrono
- Techo panorámico
- Suspensión Neumática
- Faros LED

Porsche 911 Carrera Cabriolet (992 II)

175.990 €

- Kilómetros: 8852 km
- Fecha de matriculación: 01/2025
- Potencia: 290 kW / 394 hp
- Llantas Carrera Classic de 20/21 pulgadas
- Volante deportivo GT Sports calefactable en cuero
- Paquete Sport Chrono
- Faros principales LED-Matrix

Porsche Macan GTS

99.900 €

- Kilómetros: 45.742 km
- Fecha de matriculación: 10/2021
- Potencia: 324 kW / 440 hp
- Sistema de som BOSE® Surround
- Escape deportivo
- Suspensión neumática
- Techo panorámico
- Llantas de 21 pulgadas de diseño RS Spyder Design

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

Vehículos de Re-estreno Porsche Approved.

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

Centro Porsche Barcelona
C/ Botánica, 102
08908 Hospitalet de Llobregat
(Barcelona)
Tel. 930 181 300

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

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

porsche-barcelona.com

Los datos de consumo de combustible y emisiones de estos vehículos han sido medidos de conformidad con el procedimiento de ensayo NEDC. Estos valores no son comparables a los valores obtenidos con arreglo al procedimiento WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure o Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros), un procedimiento de medición más realista para determinar los datos de consumo y de emisiones contaminantes (CO_2) y cuya consecuencia es que en muchas ocasiones, los valores de consumo y de emisiones contaminantes (CO_2) determinados por el procedimiento de ensayo WLTP son superiores a los determinados siguiendo el procedimiento de ensayo NEDC. Usted podrá encontrar más información sobre la diferencia entre WLTP y NEDC en el siguiente enlace www.porsche.com/wltp.

AUTOTRADE

Ferrari Roma
Año 2021

Porsche 992 Carrera 4S PDK
28.000 Km

Mercedes SLS AMG Cabrio

Ferrari 458 Italia F1
13.000 Km

Audi RS7
Sportback Auto

Lamborghini Huracan
Sterrato 2025

Bentley Continental
GTC V8 Auto

BMW M4 Competition Cabrio
2.500 Km

Ferrari GTC4
Lusso T V8

Porsche 992 Dakar

Mercedes SLS AMG Coupé
Año 2010

Bentley Continental
GT S V8 Año 2023

Hacemos custodia y mantenimiento anuales de clásicos y deportivos

Consultar precio

Alfa Romeo Giulia
Sprint GTA 1969

Jaguar F Type S Cabrio
5.0 V8 22.000 Km

Mercedes V 300 D Larga
Edicion Ertex Luxury

Porsche 964 Speedster

Maserati Quattroporte
SQ4 Auto

Porsche 911/991 Carrera
4 Gts Cabrio Pdk

Aston Martin DB9
Touchtronic 17.000 Km

Mercedes S 550 L 4Matic
Auto Año 2014

Bentley Arnage Red Label

Realm Engeneering C Type
Año 1979

VW Golf R 4Motion 20
Aniversario 5.000 Km

BMW M6
Cabrio Auto

Toyota Land Cruiser 150
D-4d Limited Auto Año 2018

Mercedes G 63 AMG
15.000 Km

Bentley Bentayga
V8 First Edition

Range Rover LWB 5.0 V8
Autobiography 28.000 Km

BMW X5 3.0 D xDrive
Auto Año 2017

www.Autotrade.es Avenida de Somosierra, 12. Edificio Cristal
28703 - San Sebastián de los Reyes - Tlf: 914 112 200.

AUTOGUÍA.

ABARTH
Tel. 91 885 37 00 / www.abarth.es

ASTON MARTIN
Tel. 93 289 63 63. www.carsgallery-astonmartin.es
Tel. 91 457 76 34. www.astonmartindealers.com

BMW
Tel. 91 335 05 05 / www.bmw.es

DACIA
Tel. 902 245 200 / www.dacia.es

AIWAYS
Tel. 900 118 808 / www.aiways-mobility.es

Audi
Tel. 93 402 89 67 / www.audi.es

BUGATTI
Tel. 91 458 55 59 / www.bugatti-cars.com

dr
www.drauto88.com

Alfa Romeo
Tel. 91 885 37 00 / www.alfaromeo.es

BAIC
www.baic.es

BYD AUTO
Tel. +31 (0)10 2070888 / www.bydauto.eu

DS AUTOMOBILES
Tel. 915 851 955 / www.dsautomobiles.es

ALPINE
Tel. 910 382 323 / www.alpine-rrg.com/es_es

BENTLEY
www.bentleymotors.com

CITROËN
Tel. 91 585 11 00 / www.citroen.es

DFSK
Tel. 910 887 979 / www.dfskmotors.es

Ferrari
APPROVED
CERTIFIED PRE-OWNED PROGRAMME

INSPECCIÓN DETALLADA
POR TÉCNICOS FERRARI

HISTORIAL Y PROCEDENCIA
VERIFICADO EN CADA FERRARI

GARANTÍA FERRARI

FERRARI OFFICIAL DEALER I MARBELLA

Ferrari 812 GTS | 2021 | 9.492 Km. | Approved

Ferrari SF90 Stradale | 2021 | 3.163 Km. | Approved

Ferrari Roma | 2025 | 1.260 Km. | Approved

FERRARI OFFICIAL DEALER I BARCELONA

Ferrari SF90 Stradale | 2021 | 39.600 Km. | Approved

Ferrari 296 GTS I 2023 | 7.500 Km. I Approved

Ferrari Roma | 2022 | 32.000 Km. | Approved

FERRARI OFFICIAL DEALER I MADRID

Ferrari 430 Scuderia | 2009 | 37.000 Km.

Ferrrari 296 GTS | 2022 | 9.780 Km. | Approved

Ferrari 812 GTS | 2022 | 13.851 Km. | Approved

Red de concesionarios Ferrari España

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

Ferrari Barcelona
Paseo de la Zona Franca, 10
08038 Barcelona
Tel: +34 93 289 63 63
ferrari@quadis.es
barcelona.ferraridealers.com

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

Ferrari Service Valencia
Avda. Maestro Rodrigo, 107
46035 Valencia
Tel: +34 96 347 91 99
ferrari@quadis.es
barcelona.ferraridealers.com

Ferrari.com

VEHÍCULOS SEMINUEVOS

Especialistas en vehículos premium y de alta gama
¡Encuentra tu próximo coche!

Más de 100 vehículos Premium de ocasión.

TAYRE SPORT

Desde 1965

CONSULTA NUESTRO STOCK

COMPRAMOS SU COCHE

C/ López de Hoyos, 64
28002 - Madrid
91 562 64 81
@tayreautomoción

Morgan 4/4
Potencia: 113 CV, KM: 66.000.
Matriculación: 2000. **39.500€**

Aston Martin DB12 Coupe
Potencia: 680 CV, KM: 5.400.
Matriculación: 2024. **274.000€**

Alfa Romeo 4C
Potencia: 240 CV, KM: 19.670.
Matriculación: 2017. **78.000€**

Aston Martin DB11
Potencia: 510 CV, KM: 15.250.
Matriculación: 2022. **187.000€**

Aston Martin DBS Superleggera 770 Ultimate
Potencia: 770 CV, KM: 1.760.
Matriculación: 2024. **389.800€**

Aston Martin DBS Superleggera
Potencia: 725 CV, KM: 27.200.
Matriculación: 2021. **225.000€**

Maserati Grecale Trofeo V6
Potencia: 530 CV, KM: 49.300.
Matriculación: 2023. **103.500€**

Jeep Gladiator 3.0 Ds Overland
Potencia: 264 CV, KM: 56.600.
Matriculación: 2022. **55.800€**

Aston Martin Vantage S V8
Potencia: 436 CV, KM: 38.800.
Matriculación: 2017. **85.000€**

TAYRE.es

AUTOGUÍA .

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

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

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

KGM
Tel. 900 101 707 / www.kgm.com.es

JAECOO
www.jaecooglobal.com

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HONDA
Tel. 900 204 205 / www.honda.es

LEAPMOTOR
www.leapmotor.com/es_es

When the perfection Turns into obsession

Mitsubishi Pajero Evolution
Pieza de colección. Original
124.000 kms
55.000€

VW Golf GTI MK1
5.000 kms desde restauración
29.000€

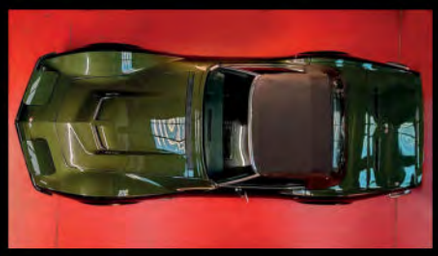
Porsche 911 (964)
178.50 kms
103.000€

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

BMW Z3 2.2i
58.000 kms
19.500€

Land Rover Santana 88 Militar
17.500Kms Estado impecable
29.000 €

Land Rover Wolf Original
Incluidoremolque Sankey
48.500€



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

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

Classic Sttoon

Custom-built and Restored by us
Reimagined by you

www.sttoonclassic.com

C/ Vereda de los Barros, 40 Pol. Ind. Ventorro del Cano (Boadilla del Monte) Madrid Telf.: 91 064 85 04 Email: info@sttoon.com

LLEVA TU NEGOCIO A OTRO NIVEL

Gloss · Matte · Black · PRE CUT

GLOBAL®
Paint Protection Films

SÉ NUESTRO REPRESENTANTE

MADRID	TENERIFE	MARBELLA	LISBOA
CENTRO Y NORTE	GRAN CANARIA	ANDALUCÍA	PORTUGAL
3	1	1	20

Globalppf@gmail.com // TEL +34 662 158 140

FORMACIÓN DISTRIBUCIÓN INSTALACIÓN

Porsche Club España

PORSCHE YOUNG COMMUNITY

PORSCHE Off-Road Team Club España

Únete a la familia

2025 PORSCHE CLUB ESPAÑA

UN CLUB CON MUCHO SABOR

www.clubporsche.es

PORSCHE

TAG HEUER · MICHELIN · Meguiar's · PARSON · BYMYWHEELS · kience · meSolver · ACV AGENCIA CASCO VIEJO · Castillo-Olivares luis moreno · HD · AKRAPOVIČ

MARBELLA Classic Center

Drive your dreams

Garantia en restauración de coches clásicos y de colección.

Servicio integral: Mecánica, electricidad, chapa y pintura, neumáticos, mantenimiento, recambios, aire acondicionado, restauración de tapicería tela y cuero, madera.

Revisiones ITV

Venta de coches clásicos y de ocasión, certificación y homologación de su vehículo, solicitud de placas de matrícula.

Gestoría especializada, seguros y todo lo que necesite tú coche clásico.

C. Cobre, 24, 29603 Marbella, Málaga // télefono: 622 33 86 82

JULIÁ AUTOMOBILE
SINCE 1920

911 2.0 SWB (1967) / Color Sand Beige con interior negro / Chasis corto / Matricula histórica / Certificado Porsche / Matching Numbers / Volante de madera / Historial

911 2.4 E (1972) / Manual / 35.792km / Color Gris Metalizado con interior negro / modelo "OëlKlappe" / Llantas Fuchs / Matrícula histórica / Vendido nuevo en Francia por Sonauto

964 Carrera 2 (1989) / Manual / 198.953km / Nacional / Blanco Grand Prix / Motor restaurado en CP Porsche / Opción 220 / Preparación estética y de chasis Tipo RS / Libro sellado y Certificado Porsche

996 Turbo (2001) / Manual / 141.280km / Color Negro Paint to Sample con interior gris / Paquete interior carbon / Libro completamente sellado en CP Porsche y Julià / + 10.000€ recientes

996 Turbo (2003) / Tiptronic S / 95.667km / Color Gris Polar e interior azul / Frenos Cerámicos PCCB / ParkAssist / Libro sellado / Gran historial de facturas y documentos

996 Carrera 4S Cabrio (2004) / Manual / 49.184km / Color Gris Atlas metalizado con interior negro / techo Hardtop / IMS y embrague reciente / Libro sellado en CP Porsche y especialista

997 Carrera 4S (2008) / Tiptronic / 161.685km / Nacional / Color Gris Meteoro con interior marrón Caramelo / Paq. Sport Chrono / Mucho gasto reciente / Libro original sellado

997.2 Carrera 4S (2008) / PDK / 88.207km / Nacional / Negro Basalto / Interior beige / Paq Sport Chrono Plus / Asientos Sport / Llantas Turbo 19" / Libro original sellado en CP Porsche y JULIÀ

997.2 Carrera 4S Cabrio (2008) / PDK / 109.906 km / Nacional / Color Blanco Carrara con interior negro / PDLS / Sport Chrono Plus / Asientos Confort Ventilados y calefactados / Libro sellado

JULIA-AUTOMOBILE.COM ■ C/ ENRIQUETA PUJAL, 10-MONTGAT-BARCELONA ■ INFO@JULIA-AUTOMOBILE.COM ■ +34 934511878

BENTLEY

Bentley Barcelona

Passeig de la Zona Franca, 1. 08038 Barcelona. + 34 933 03 77 66 - info@bentley-barcelona.es

Bentley Continental GT V8
2022, Azul Portofino / Black
19.000km, 250.000 €

Bentley Continental GT V8 S
2024, Onyx / Black
21.650km, 269.900 €

Bentley Bentayga S
2024, Magnetic / Black
5.000 km, 295.000 €

Bentley Madrid

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

Bentley Continental Supersports
2017, Hallmark / Beluga
59.000 km, 139.000 €

Bentley Continental GT V8
2020, Extreme Silver / Brunel & Linen
59.150 km, 179.000 €

Bentley Bentayga S
2024, Cambrian Grey / Beluga
10.100 km, 289.000 €

Bentley Marbella

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

Bentley Continental GT W12
2018, Sequin Blue / Portland
37.864 km, 179.900 €

Bentley Flying Spur V8
2021, Midnight Emerald / Saddle
52.298 km, 185.900 €

Bentley Continental GTC V8 Hybrid
2025, Magnetic / Saddle - Burnt Oak
72 km, 365.390 €

Nos obsesionamos con cada detalle.

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

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

CERTIFIED
PRE-OWNED
BY
BENTLEY

El nombre Bentley y la B alada son marcas registradas.© 2025 Bentley Motors Limited.

AUTOMOBILIA

1

2

3

1 | BUGATTI W16 MISTRAL (2024)
Fabricante: **TopSpeed**. Escala: **1:18.**
Ref.: **TS0597.** Material: **Resina.**
Precio: **199,95 euros.**

2 | ALPINE A110 (2022)
Fabricante: **Norev.** Escala: **1:18.**
Referencia: **185330.** Material: **Metal.**
Precio: **59,95 euros.**

3 | GMC VANDURA BLACK "EQUIIPO A" (1983)
Fabricante: **Greenlight.** Escala: **1:18.**
Ref.: **13521.** Material: **Metal.**
Precio: **119,95 euros.**

4 | AUDI Q6 E-TRON (2024)
Fabricante: **Spark.** Escala: **1:43.**
Ref.: **501.23.266.32.** Material: **Resina.**
Precio: **49,95 euros.**

5 | PORSCHE MISSION X (2023)
Fabricante: **Spark.** Escala: **1:43.**
Referencia: **WAP0208040SMIS.**
Material: **Resina.**
Precio: **89,95 euros.**

6 | ASTON MARTIN VANTAGE V12 ROADSTER (2023)
Fabricante: **GT-Spirit**. Escala: **1:18.**
Ref.: **GT923.** Material: **Resina.**
Unidades: **999.** Precio: **109,95 euros.**

4

5

6

Tienda **especializada** en **coches** de **colección**.
Todos los principales fabricantes y escalas. Envíos internacionales.
+376 640 656
Avda. de les Escoles 7
Escaldes ANDORRA
+376821314
síguenos
Basar Valira

AGUILERA AUTOPREMIUM

Porsche 992 Targa 4 GTS
Año: 2022; 12.806 km; 480 CV
Precio: 189.990€

Ferrari 488 GTB
Año: 2016; 47.674 km; 670 CV
Precio: 219.990€

Porsche 992 Carrera 4S
Año: 2020; 36.251 km; 450 CV
Precio: 139.990€

Ford Mustang V6
Año: 2015; 38.551 km; 330 CV
Precio: 32.990€

Can-Am Maverick X3 Turbo
Año: 2020; 11.325; 200 CV
Precio: 49.990€ (IVA dedu.)

Porsche 991.2 Carrera 4S
Año: 2016; 55.529 km; 420 CV
Precio: 99.990€

Mercedes-Benz E500
Año: 1992; 133.999km; 326 CV
Precio: 66.990€

Mercedes-Benz SL500
Año: 2002; 74.606 km; 306 CV
Precio: 23.990€

Porsche 928 S
Año: 1980; 176.775 km; 300 CV
Precio: 24.990€

BMW X3 M
Año: 2023; 33.427 km; 480 CV
Precio: 65.990€

Mercedes-Benz GLE 63 S AMG Coupé
Año: 2021; 99.987 km; 612CV
Precio: 104.990€

BMW X4 M40d
Año: 2021; 71.700 km; 340CV
Precio: 52.990€

Av. del Moncayo, 32, 28703 San Sebastián de los Reyes, Madrid // Teléfono: 618 911 860

info@aguileraautopremium.com // www.aguileraautopremium.com

PORSCHE
Tel. 91 203 56 01 / www.porsche.es

SERES
www.seresmotor.es

SUZUKI
Tel. 91 151 95 50 / www.suzuki.es

PARA ANUNCIARSE EN LA AUTOGUÍA
915 946 930

RENAULT
Tel. 91 374 22 00 / www.renault.es

SKODA
Tel. 93 402 89 67 / www.skoda.es

TESLA
Tel. 91 038 21 34 / www.tesla.com/es

VOLVO
Tel. 91 566 61 00 / www.volvocars.es

ROLLS-ROYCE
Tel. +377 97 97 97 30 / www.rolls-roycemotorcars.com

smart
Tel. 902 99 86 06 / www.smart.com

TOYOTA
Tel. 91 151 33 00 / www.toyota.es

VOYAH
www.voyah.es

SEAT
Tel. 93 487 88 55 / www.seat.com

SUBARU
Tel. 91 369 28 90 / www.subaru.es

Volkswagen
Tel. 93 402 89 67 / www.volkswagen.es

XPENG
Tel. 913 341 024 / www.xpeng-auto.es

SUSCRÍBETE A car

Y consigue hasta 8 números gratis

2 años
24 NÚMEROS CAR
85,50 €*

23% dto
6 NÚMEROS CAR
26,50 €*

1 año
12 NÚMEROS CAR
49,95 €*

21% dto
3 NÚMEROS CAR
13,50 €*

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

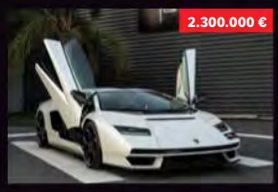
CORREO DE ATENCIÓN A SUSCRIPTORES: CAR@SGEL.ES

Horario: lunes a viernes 10.00 a 19.00 Oferta válida solo en el territorio nacional. Hasta el 31 de diciembre de 2025. De conformidad con la normativa vigente en materia de protección de datos, le informamos de que los datos personales solicitados pasarán a formar parte de un fichero titularidad de Team CAR Spain Publicaciones, S.L., con domicilio en la calle Gobelas, 25 28023 Madrid (La Florida), con la finalidad de gestionar su suscripción y prestarle los servicios de información acerca de las ventajas y descuentos inherentes a la misma, así como mantenerle informado por cualquier medio incluido el electrónico, de otras ofertas y promociones propios o de terceros que puedan ser de su interés, aún cuando haya finalizado su suscripción, y en caso de desear oponerse a este tratamiento, podrá hacerlo en el momento de informar de los datos, así como ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición al tratamiento de sus datos, dirigiéndose a progresa en la dirección electrónica car@zendis.es o en la dirección postal anteriormente mencionada. En caso de baja de la suscripción a Team CAR Spain Publicaciones, no existe devolución del importe por parte de Team CAR Spain Publicaciones.

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

PUERTOMOTOR
PREMIUM CARS

Empresa dedicada a la venta y compra de vehículos premium



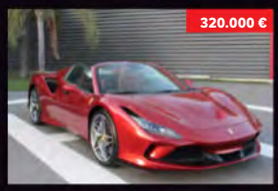
LAMBORGHINI COUNTACH - 814 CV

AUDI R8 V10 - 610 CV

MERCEDES-AMG GT C - 557 CV

PORSCHE 911 GT2 RS - 700 CV

MERCEDES C 63 AMG S E - 680 CV



FERRARI F8 SPYDER - 720 CV

PORSCEH CAYENNE E HYBRID - 470 CV

FERRARI SF90 STRADALLE - 1.000 CV

MERCEDES AMG GT R - 585 CV

AUDI RS 4 - 450 CV

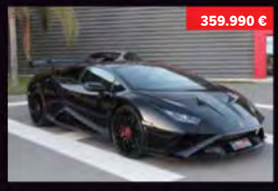
BMW M2 - 460 CV

AUDI RSQ8 - CV

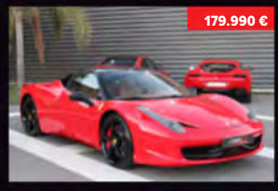
BMW M3 CS - 551 CV

McLAREN 720S - 720 CV

FERRARI 458 SPECIALE AP. - 605 CV



L. HURACÁN STO - 639 CV



FERRARI 458 ITALIA - 566 CV

LAMBORGHINI ZYRUS LP - 1.200 CV

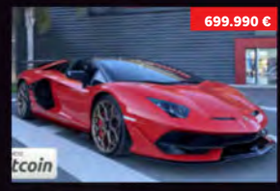
PORSCHE PANAMERA E H - 462 CV

BMW M5 - 727 CV

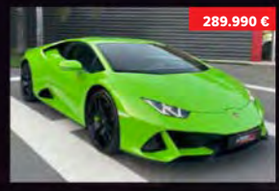
FERRARI ROMA - 620 CV

MERCEDES G 63 AMG - 585 CV

LAMBORGHINI REVUELTO - 1.015 CV



LAMBO. AVENTADOR SVJ - 770 CV



LAMBO. HURACÁN EVO - 640 CV

Teléfono: 605 932 417
www.puertomotor.es
ventas4@puertomotor.es
C/Barranco esq. C/Estuario
11500 El Puerto de Sta María. (Cádiz)

AUTOGUÍA .

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

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

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

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

LYNK&CO
Tel. 800 000 244 / www.lynkco.com

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

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

PAGANI
Tel. 902 320 530 / www.pagani.com

LOTUS
Tel. 662 576 393 / www.lotuscarwagen.com

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

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

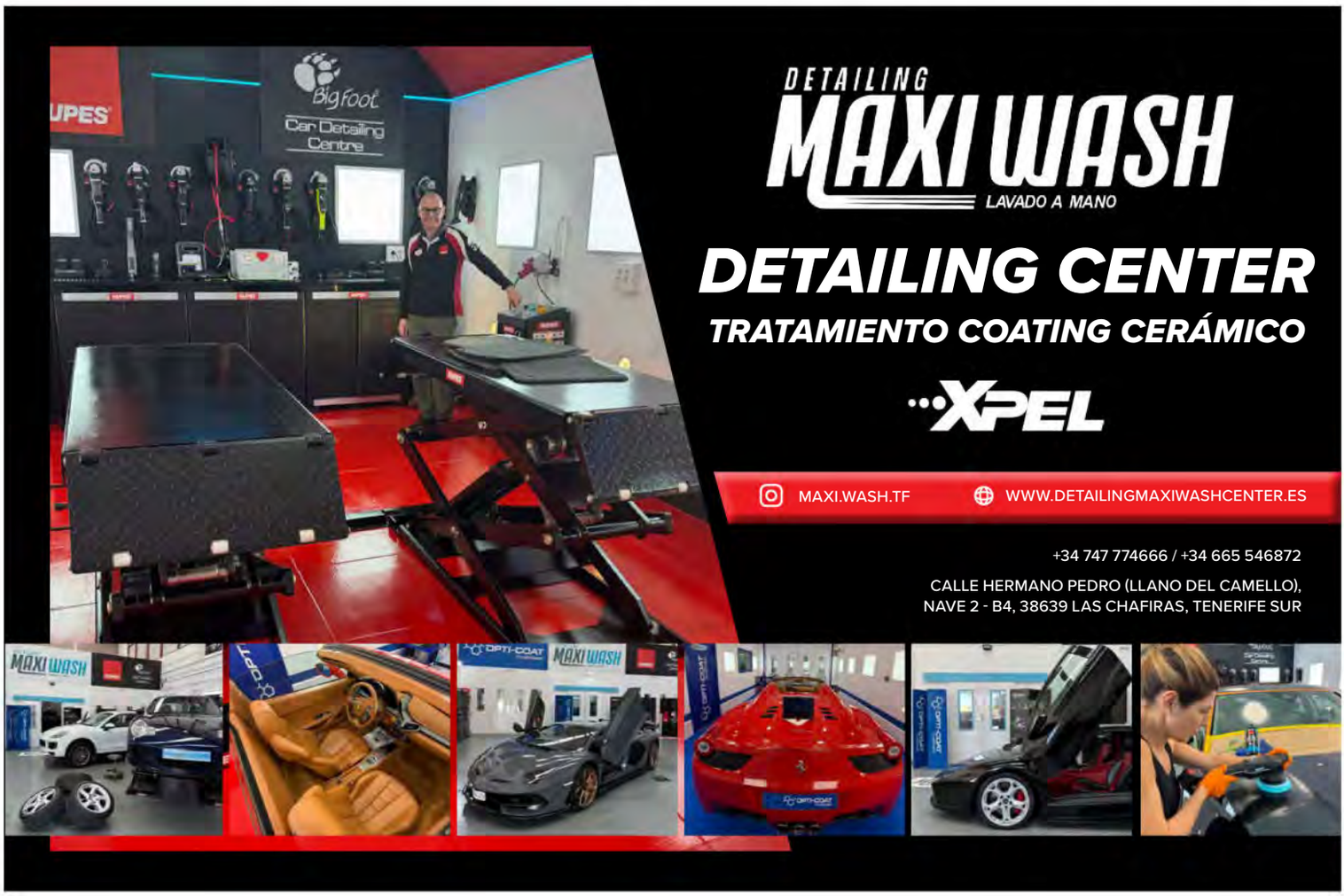
PEUGEOT
Tel. 91 347 20 00 / www.peugeot.es

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

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

OMODA
Tel. 900 989 191 / www.omodaoficial.es

Polestar
Tel. 900 861 699 / www.polestar.com



AMENCARS
American Cars
CADILLAC
ESCALADE
ESCANEA
ESCALADE
DISTRIBUIDOR OFICIAL EN ESPAÑA
AVENIDA DE LA INDUSTRIA 10, ALCOBENDAS. MADRID
+34 649 364 029
DODGE
RAM
CADILLAC
GMC
CHEVROLET
LINCOLN

OFFICIAL
FERRARI DEALER
SANTOGAL AUTOMÓVILES

TECNISPORT Madrid

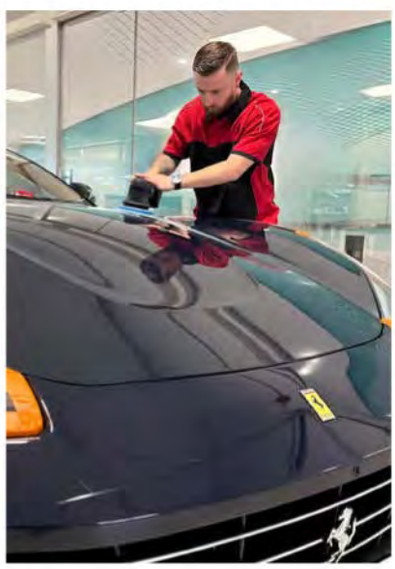
Centro de Carroceria Autorizado Ferrari

Las reparaciones de carrocería Ferrari deben ser realizadas sólo por talleres de carrocería autorizados y certificados por Ferrari. CAR BENCH International SpA, es el único proveedor autorizado para el equipamiento de la carrocería Ferrari, y los kits necesarios para la reparación de chasis de aluminio son enviados y facturados directamente a estos talleres autorizados como Santogal Ferrari Madrid. Las intervenciones no autorizadas en el automóvil implican la pérdida de la garantía y Ferrari no asumirá ninguna responsabilidad por las operaciones realizadas.

- Calidad de Reparaciones: Solo los talleres de carrocería autorizados por Ferrari garantizan altos estándares de calidad en las reparaciones, utilizando piezas originales y técnicas aprobadas.

- Valor Residual: Los vehículos correctamente mantenidos y reparados conservan su valor residual con el tiempo, ofreciendo una ventaja económica al cliente.

- Seguridad: Una reparación bien ejecutada asegura que el vehículo mantenga sus características de seguridad originales, protegiendo al cliente.



Contacto: 910 488 710
ferrari.carrocería@santogal.es

EAB AUTOMOCION
ESPECIALIZADOS EN VEHÍCULOS
DE ALTA GAMA
En EAB Automoción, la potencia, la pasión y la precisión es nuestro compromiso.
Tu deportivo o vehículo de alta gama siempre en las mejores manos
EAB AUTOMOCION
Carretera de Villaviciosa de Odón s.n. 28935. MADRID Tlf: 663805129.

Autoworks Motorsport vuelve a GT4 Bronze

Tras un inicio de temporada en la categoría GTC, la pareja formada por Héctor Hernández y Borja Hormigos cambian su montura por el BMW M4 GT4 (G82). **Por:** Team CAR

"Dar este paso a supuesto un gran esfuerzo para el equipo, pero estamos muy ilusionados con el nuevo coche. Con la decoración, hemos querido rendir tributo a nuestro F82, los resultados de 2024 y nuestro primer año en GT4 Bronze"

TRAS FINALIZAR la temporada pasada el objetivo del equipo era cambiar de coche para, de esta manera, poder seguir compitiendo en GT4 Bronze, categoría en la que consiguieron la tercera posición en los tres campeonatos que albergan el Iberian Supercars Endurance. En un principio, esto no fue posible y el equipo participó en las dos primeras citas del campeonato en la categoría GTC, pero tras la carrera del Jarama un inesperado giro de timón hizo que pudieran cambiar de montura dando el salto a un vehículo más moderno y evolucionado, que a la vez les permite volver a la categoría GT4 Bronze.

El BMW M4 GT4 (G82) es la última versión del modelo de BMW Motorsport e incorpora respecto a su predecesor, con el que Hernández-Hormigos han competido las últimas dos temporadas, grandes avances en lo referente a electrónica, gestión del control de tracción y ABS.

"Dar este paso ha supuesto un gran esfuerzo para el equipo, pero estamos muy ilusionados con el nuevo coche. Con la decoración, hemos querido rendir tributo a nuestro F82, los resultados de 2024 y nuestro primer año en GT4 Bronze. Tenemos ahora mucho trabajo pendiente en pista y en box, pero aprovecharemos las carreras que quedan esta temporada para prepararnos para 2026, donde esperamos luchar por la catergoría", comentaron Héctor y Borja. De cara a la primera cita en Valencia este mismo fin de semana, la acción en pista comenzará con ocasión de los entrenamientos libres programados el sábado a partir de las 09:00. Ya por la tarde, las dos sesiones de clasificación que servirán para conformar las parrillas de salida están programadas a las 15:30 (Q1) y 15:50 (Q2). Finalmente, el programa fuerte llega en la jornada dominical con las dos carreras. La primera arrancará a las 11:05 mientras la segunda lo hará a las 16:05. Toda la acción del Iberian Supercars podrá seguirse en directo a través de DAZN España y por streaming en el canal de YouTube de Supercars Endurance.

RETROMÓVIL
AUTO&MOTO
MADRID2025

¡primera! SUBASTA RETROMOVIL MADRID2025 by Melvin

XXII Salón Internacional del Vehículo de Época, Clásico y Colección

28 al 30 NOVIEMBRE

IFEMA MADRID

EVENTOS MOTOR

IFEMA MADRID

www.eventosmotor.com
#vivimoslosclasicos

La cantera compite en Montmeló

Esta competición internacional de gran tradición reta a los estudiantes de ingeniería a diseñar y construir su propio monoplaza. **Por:** Team CAR

CREADA HACE más de cuarenta años, Formula Student es una competición internacional de diseño técnico que se ha convertido en una plataforma para los estudiantes de ingeniería que quieren experimentar, construir y aprender pasando de los conocimientos teóricos a la práctica intensiva. Desde 2010, la STA (Sociedad de Técnicos de Automoción) organiza el Formula Student Spain en el circuito de Barcelona-Catalunya y, con la ayuda de grandes empresas como Nissan, Bosch, IDIADA y otras, junto con el papel clave de ESADE Motor, ha permitido reunir a más de 2.000 miembros de equipo y 250 voluntarios. Este formato ofrece a los estudiantes la oportunidad ideal de demostrar sus conocimientos en ingeniería y de probar y mejorar sus capacidades a la hora de ofrecer un producto complejo e integrado en el exigente entorno de una competición automovilística. Los grandes profesionales también se forman en estos proyectos de campo de alta intensidad, en colaboración con los pertinentes patrocinadores.

Durante un año, los alumnos y alumnas trabajan fuera del horario lectivo para convertir el proyecto en realidad y competir en una de las tres categorías: combustión interna, eléctricos o autónomos. Las pruebas, que ponen a prueba la velocidad, estabilidad, fiabilidad y eficiencia energética del vehículo, se dividen en estáticas (presentación del plan de negocio, coste y diseño técnico) y dinámicas (Skypad, Acceleration, Autocross y Endurance&Efficiency).

En cuanto al coche propiamente dicho, la competición incluye las categorías de vehículos de combustión y vehículos eléctricos, así como la de vehículos de conducción autónoma. Cada equipo debe desarrollar una empresa alrededor del monoplaza. Se debe crear un

Lo importante no es solo ser el más rápido, sino también el que mejor aprovecha los recursos

ESADE Motor apoya este proyecto y, además de aportar estudiantes especializados para juzgar los modelos de negocio, también es responsable del marketing y las relaciones públicas.

La competición incluye las categorías de vehículos de combustión y vehículos eléctricos, así como la de vehículos de conducción autónoma.

plan de negocios atractivo para posibles inversores y que será juzgado durante la competición. Se razonan todos los costes del coche, explicando materiales y procesos de fabricación empleados, premiando a los más innovadores a la hora de reducirlos. Se justifican cada uno de los aspectos del diseño del coche, exponiendo su finalidad y motivación. La financiación la deben conseguir también los propios alumnos, en búsqueda de patrocinadores; como cualquier competición de motor. Tras esto, llegan los eventos dinámicos, donde el vehículo debe mostrar su agilidad, su aceleración, su fiabilidad y su consumo a través de cuatro pruebas. Todas estas categorías dan puntos a los equipos, dejando patente que lo importante no es solo ser el más rápido, sino también el que mejor aprovecha los recursos.

¿El resultado? Una prueba internacional en la que, durante unas semanas, estudiantes de todo el mundo comparten sus conocimientos sobre este mundo, sus experiencias e intentan seguir mejorando con la ayuda y consejos de los mejores. Una oportunidad de aprender no solo para los futuros ingenieros, sino para todos aquellos interesados en el mundo del motor, ya que la diversidad de las pruebas acoge a todas las disciplinas: desde ingeniería aeroespacial hasta marketing o ADE. Una oportunidad de oro para los estudiantes de aplicar lo aprendido en las aulas, en un proyecto real. Para las universidades, de demostrar que lo que ofrecen no son tan solo clases teóricas, sino una formación completa diferente a lo que se ha hecho siempre. Un sueño desconocido para la mayoría por su poca repercusión y apoyo en nuestro país. Sin embargo, cada vez son más los alumnos que se lanzan a realizarse durante sus estudios. No obstante, los datos siempre van en aumento y en la edición de la 15ª Fórmula Student Spain, que se celebró en agosto, se reunieron 60 equipos de 14 países.

Este año se congregaron más de 2.000 estudiantes y 250 voluntarios. Sin duda, una edición histórica con récord de participación de 26 universidades españolas y de 186 mujeres, una cifra que no para de crecer

KIOSKEROS

carMEN.

Todo el estilo de nuestra revista tiene nombre de mujer...

A. Lange & Söhne x Hampton Court Concours

Viajamos junto a la firma relojera alemana a uno de los enclaves más elegantes y exclusivos del motor mundial.

Por: Pedro Pastor Rodríguez

En el precioso e histórico ambiente del Palacio de Hampton Court, a las afueras de Londres, el Concours of Elegance de Reino Unido se convierte cada mes de septiembre en uno de los escenarios más espectaculares en el mundo del automovilismo. Un marco perfecto para compartir pasiones por la belleza y la artesanía, características también de la alta relojería, y la presencia de A. Lange & Söhne como partner principal del Concurso de Elegancia desde 2018 bien lo demuestra. Esta importante cita del motor, probablemente de las más señaladas en el calendario junto a las icónicas Pebble Beach y Villa d'Este, sigue tomando más relevancia para los amantes de la relojería tras haber sido la inspiración de dos piezas únicas ofrecidas a subasta en 2022 y en 2024, y en esta ocasión siendo el ambiente elegido para presentar dos de las novedades más atractivas de todo el año: los nuevos A. Lange Söhne Richard Lange Jumping Seconds, y 1815 Tourbillon.

A la derecha de estas líneas, vemos la primera de las dos primicias relojeras que hemos tenido la suerte descubrir en exclusiva en el Palacio de Hampton Court, se trata de una nueva incorporación a la colección Richard Lange, ahora disponible combinando caja de oro blanco y una preciosa esfera de oro rosa. Con sus inconfundibles cifras romanas y sus tres subesferas descentradas, la principal protagonista es la aguja de los segundos que acapara todas las miradas no solo por su salto de segundo en segundo, sino también por el sistema Zero-Reset que incorpora, permitiendo el máximo nivel de precisión al ajustar la hora. car

Del nuevo Richard Lange Jumping Seconds, en oro blanco y esfera de oro rosa, solo se harán 100 piezas

Incorporando segundos saltantes, sistema Zero-Reset y un escape de fuerza constante, este nuevo modelo sorprende desde un punto de vista técnico y visual.

KIOSKEROS

DURANTE NUESTRA experiencia junto a A. Lange & Söhne en el Concours of Elegance de Hampton Court, tuvimos la suerte de poder conversar con Wilhelm Schmid, CEO de la firma relojera, sobre la estrecha relación con el evento y, por supuesto, sobre las espectaculares novedades recién presentadas. Wilhelm es, curiosamente, el CEO que más tiempo lleva al frente de una misma compañía dentro del grupo Richemont –grupo al que pertenece A. Lange & Söhne– y una de las caras más reconocibles de la industria relojera tras más de catorce años capitaneando los éxitos de la manufactura alemana.

Por eso, siempre es un privilegio poder compartir unos minutos de conversación con él, más aún rodeados de tantas maravillas sobre ruedas en uno de los eventos más importantes del año para la marca. Sentados en el hospitality reservado para invitados y clientes, nuestra charla se ve brevemente interrumpida por una llamada telefónica –algo más que habitual para el CEO de una firma líder en su sector–, pero lo mejor de todo es que se trataba de una llamada de felicitación... ¡era el cumpleaños del propio Wilhelm! Una puntería increíble celebrar el cumpleaños de nuestro anfitrión en un enclave tan único. Por supuesto, me uní encantado a la celebración deseándole un gran día y muchos más años de éxitos.

Y la verdad es que no es mal sitio para organizar tu fiesta de cumpleaños si eres amante de los coches: a escasos metros de nuestra mesa podía ver las preciosas siluetas de un F40 LM, el espectacular alerón trasero del nuevo Porsche 935, y el icónico diseño de un LaFerrari Aperta o del más reciente Daytona SP3...

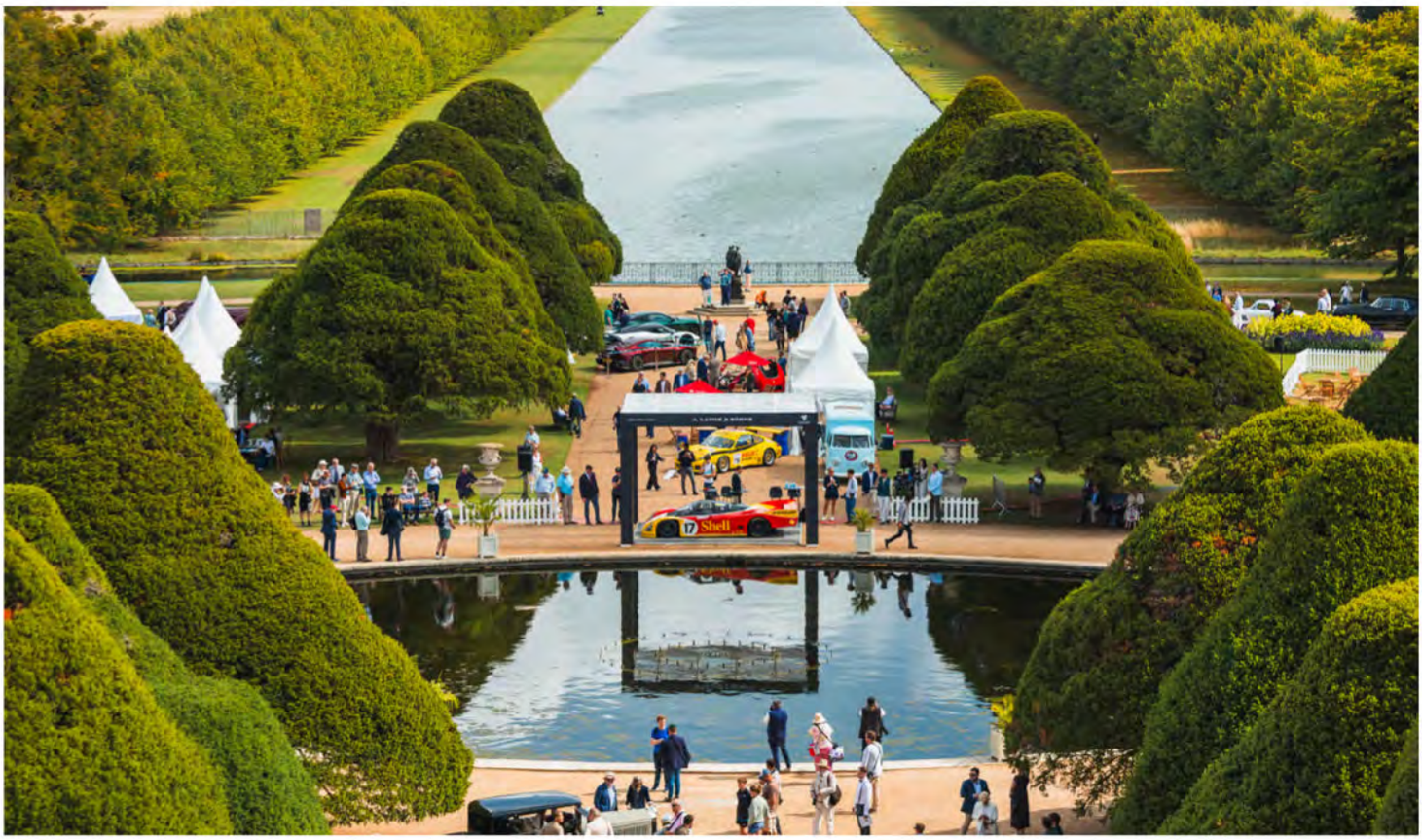
Al preguntarle a Wilhelm si alguna de estas máquinas más modernas consigue emocionarle tanto como la pureza que transmiten coches más antiguos, su respuesta fue clara: "Not for me", aunque admitía que las reinterpretaciones de Singer le resultan bastante atractivas. Y es que él es un apasionado de los coches que verdaderamente brillan en Hampton Court, es decir, unidades fabricadas entre los años veinte y cincuenta, de las que es coleccionista y, de hecho, participante habitual en ediciones anteriores del Concours of Elegance.

No es de extrañar, por tanto, que A. Lange & Söhne se haya convertido en partner relojero de algunos de los concursos de elegancia más prestigiosos del mundo. Al expresar mi admiración por el impresionante nivel de vehículos presentes aquí en Londres, y por la atmósfera refinada que envuelve los jardines del Palacio, Wilhelm nos comentaba que fácilmente este evento puede situarse en un top tres mundial, junto con el Pebble Beach Concours (EE UU) y, por supuesto, el Concorso d'Eleganza Villa d'Este (Italia).

Con este último y con el propio Hampton Court, A. Lange & Söhne está reforzando su presencia en el universo del motor clásico, patrocinando también el Concours of Elegance Germany en el lago Tegernsee (organizado por los mismos responsables de Hampton Court) y el Audrain Newport Concours d'Elegance, en tierras estadounidenses.

A. Lange & Söhne celebra un nuevo año de colaboración con Hampton Court presentando dos nuevas piezas limitadas

Conversamos con Wilhelm Schmid, CEO de A. Lange & Söhne, sobre Hampton Court y las últimas novedades presentadas.



Cambiando de tema y volviendo a los relojes, le expresé mi más absoluta admiración por las dos novedades que acabábamos de descubrir en primicia mundial: los nuevos Richard Lange Jumping Seconds y 1815 Tourbillon. Le confesé a Wilhelm que mis dos grandes pasiones dentro de la relojería son los repetición de minutos y las esferas esmaltadas, por lo que ver este nuevo 1815 había sido una auténtica alegría para mí. Y en efecto, él compartía mi entusiasmo, reconociendo que, si ya es extremadamente difícil lograr una buena esfera en esmalte blanco, realizarla en color negro resulta aún más desafiante. Comentando la posibilidad de ampliar la paleta cromática en futuras ediciones esmaltadas, nos reveló que, aunque la mayoría de piezas se realizan en esmalte blanco –y solo unas pocas en negro, como este 1815 o el repetidor de minutos que vimos en Watches & Wonders este mismo año–, sí hicieron una excepción con el espectacular 1815 Rattrapante Perpetual Calendar Handwerkskunst, presentado en 2017, con un precioso esmaltado azul translúcido. ¿Habrá espacio para propuestas más atrevidas en términos de diseño y color? Difícil, nos decía Wilhelm, pues actualmente solo trabajan con esferas blanca, negra, azul o marrón, y tienen casi completamente descartada la idea de adentrarse en el mundo del esmalte cloisonné y técnicas derivadas... al menos a corto o medio plazo.

Volviendo al entorno que nos rodeaba, le comenté que había observado cómo, en los últimos años, los Concursos de Elegancia en los que participa A. Lange & Söhne se han convertido también en una plataforma ideal para presentar sus novedades relojeras. Wilhelm me confirmó que, en efecto, las últimas ediciones de Newport y Tegernsee, junto con esta misma cita en Hampton Court, han servido como escenario para nuevos lanzamientos. Sin embargo, nos reveló que esto es algo completamente nuevo: hasta este año, solo se habían presentado en Hampton Court dos pièce uniques, que fueron subastadas con fines benéficos para la organización británica The King's Trust. (Yo mismo estuve presente en la última subasta, celebrada en Phillips Ginebra el pasado mes de noviembre, donde esta pieza alcanzó casi un millón de euros).

Aparte de estas dos ediciones únicas, hasta ahora solo se habían entregado relojes personalizados como premios Best of Show, como sigue ocurriendo tradicionalmente en Villa d'Este. Y hablando de premios... este año, Wilhelm Schmid era el encargado de entregar los galardones de la categoría "Thirty Under 30", dedicada a jóvenes menores de treinta años con vehículos de más de treinta años de antigüedad, así como del prestigioso Best of Show, representado por una elegante escultura en forma de Pegaso. (Spoiler: este premio de Hampton Court acabaría recayendo en un extraordinario Rolls-Royce Phantom de 1926, decorado como un auténtico Versalles sobre ruedas, apodado "The Phantom of Love").

Además de Hampton Court, A. Lange & Söhne está reforzando su presencia en el universo del motor clásico y patrocina varios eventos internacionales

Con varias interrupciones debidas al tremendo rugido de motores cercanos y una última felicitación de cumpleaños, nuestra agradable conversación sobre coches y relojes llegaba a su fin... Sin duda, fue un privilegio compartir nuestras dos grandes pasiones entre algunos de los mejores ejemplos de mecánica sobre ruedas y mecánica para la muñeca.

Si alguna vez tenéis la oportunidad de asistir al Concours of Elegance en Hampton Court Palace, no lo dudéis. Es una ocasión única para contemplar algunas de las colecciones más importantes del Reino Unido y del mundo entero, muchas de las cuales difícilmente volverán a mostrarse en público. Pero lo mejor no es solo el nivel de los coches y los relojes, sino también la elegancia que impregna el ambiente: todos los participantes irradian estilo en cada detalle, a juego con sus excepcionales piezas de colección. Solo nos queda desearle a Wilhelm Schmid y a A. Lange & Söhne una larga trayectoria de éxitos... ¡Y hasta la próxima, Hampton Court!

En esta edición del Concours of Elegance se celebran los 75 años de la Fórmula 1 con una selección espectacular de monoplazas históricos.

Probando el recién presentado 1815 Tourbillon con esfera esmaltada.

Nuestro compañero Pedro Pastor junto a Wilhelm Schmid.

El CEO de A. Lange & Söhne otorgando un premio al F1 Maserati 250F de 1956.

A. Lange & Söhne 1815 Tourbillon

Complicación y artesanía unidas en esta nueva edición limitada a 50 unidades en platino, serio candidato a mejor novedad del año de la marca alemana.

ESTAMOS ANTE UNA de las mayores bellezas relojeras de este año 2025, la segunda de las primicias que descubrimos durante el Concours of Elegance en el Palacio de Hampton Court: el nuevo modelo Tourbillon de la colección 1815. El nombre de esta línea hace referencia al año de nacimiento de Ferdinand Adolph Lange, fundador de la marca, y a nivel visual, las piezas 1815 se distinguen por sus cifras arábigas, líneas muy puras y algunos detalles típicos de antiguos relojes de bolsillo de A. Lange & Söhne. Nuestro protagonista se distingue por tres factores principales: dos complicaciones técnicas y una artesanía ancestral presente en la esfera. Desde el punto de vista técnico, salta a la vista en su apertura a las 6 la llamativa gran complicación del Tourbillon, sistema regulador que contrarresta el efecto de la gravedad mejorando la precisión. Y, aunque esta complicación ya es una gran proeza por sí misma, la segunda función técnica que incorpora lo hace aun más sorprendente. Y es que, al extraer la corona, el volante se detiene (sistema stop-seconds), algo nada común en relojes que incorporan Tourbillon, pero aún hay más sorpresas... el mismo sistema Zero-Reset que incorpora el nuevo Richard Lange que abría este reportaje, lo vemos también en este 1815 Tourbillon. Al ajustar la hora, el segundero montado sobre la complicación, regresa instantáneamente y se detiene a las 12, un detalle que sinceramente considero de una enorme ventaja, pues de poco sirve un reloj extremadamente preciso si no podemos ajustar la hora, minutos y segundos con la misma precisión que su Tourbillon merece. Y, finalmente, el tercero de los factores principales de este nuevo modelo: su impresionante esfera en esmalte Grand Feu. Dentro del apasionante mundo de la relojería, hay dos temas concretos que me cautivan de forma muy especial, la melodía de un repetición de minutos y la artesanía de los esmaltados. Es este segundo tema el que vemos presente en esta nueva pieza, una muy compleja manera de inmortalizar el color y relieve en una esfera relojera y para nada frecuente entre las colecciones de A. Lange & Söhne. Son muy pocos los modelos de la marca que se ofrecen con esfera esmaltada, siendo la mayoría de ellos con esmalte blanco, y solo quedando opciones entre la ultra-exclusiva línea Handwerkskunst. Es por ello por lo que, cuando vi este nuevo 1815 Tourbillon con su esfera de esmalte negro, como parte de la colección 'estándar', mi grata sorpresa fue monumental. El juego de reflejos, la perfección y profundidad de esta esfera es digna de admirar durante horas y horas... car

KIOSKEROS

London Concours of Elegance: 75 Coches excepcionales

EN LA ÚLTIMA EDICIÓN DE ESTE evento el tiempo acompañó, algo que no siempre ocurre en el Reino Unido. El viernes se expusieron en los jardines del Hampton Court Palace, al oeste de Londres, setenta y cinco automóviles exquisitos, y el acceso estuvo restringido a los propietarios y VIP's. Cada modelo se presentó individualmente, con los expertos Richard Charlesworth y Peter Wallman como maestros de ceremonias. El programa también incluyó el Specialist Showcase, con la presencia de los mejores especialistas británicos en compra venta de automóviles del máximo nivel. Llamó especialmente la atención una colección privada integrada sobre todo por Ferrari y Porsche, con piezas tan alucinantes como Ferrari 288 GTO (color blanco), F40 LM o Daytona SP3 "carbon", así como Porsche 911 RSR 2.8, 911 GT10 992 GT3 R. También destacó la presencia de Pueche, principal especialista español en automóviles clásicos. Rafael Pueche llevó un Delahaye 135MS de 1947 carrozado por Letourneur et Marchand, que recibió el segundo premio en la categoría de coches de los años 40, solo superado por el Bugatti Type 57 Atalante.

El sábado comenzó con el desfile de los Clubs de diferentes marcas. También fue muy interesante la entrevista con algunos de los diseñadores del mítico Lotus Esprit, uno de los deportivos británicos más icónicos. Otro momento destacado del programa matutino fue la presentación del Ferrari 456 "Lola" retapizado en cuero Connolly, propiedad de Manish Pandey, guionista del documental sobre Senna y director del más reciente sobre Luca di Montezemolo. A continuación se retomó la exhibición individual de los coches del Concours en el escenario principal, permitiendo al público disfrutar de las mismas presentaciones que se hicieron durante la jornada previa del viernes. Durante tarde se entregaron numerosos premios que reconocieron la excelencia en varias categorías. El Chairman's Award fue otorgado a un Packard 1108 Twelve Convertible Sedan de 1934 carrozado por Dietrich, que fue propiedad original de Louise Arner Boyd, pionera exploradora del Ártico que fue la primera mujer en sobrevolar el Polo Norte.

El Trofeo Jaguar fue concedido a un E-Type S2 FHC de 1969, que ha permanecido en manos de la misma familia desde su compra y ha sido recientemente restaurado. El domingo también fue un éxito de público y se entregó el premio al Best of Show (elegido por los propietarios de los coches participantes en el concurso), al fascinante Rolls-Royce Phantom I de 1926 conocido como "The Phantom of Love". Fue concebido como una expresión de amor por Clarence Gasque, quien lo encargó como muestra de devoción hacia su esposa, heredera de la fortuna Woolworth. Su suntuoso interior palaciego, de estilo Rococó, se inspiró en la silla de manos de María Antonieta que se conserva en el Museo Victoria & Albert. car

Destacó esta colección privada integrada sobre todo por Ferrari y Porsche, con piezas tan alucinantes como Ferrari 250 GT California, 288 GTO (color blanco), F40 LM o Daytona SP3 "carbon", así como Porsche 911 RSR 2.8, 911 GT1, Singer Classic o 918 Spyder. Si quieres ver un video de la colección, está disponible en Instagram (revistacar).

Aston Martin DBS3 Coupe (1955).

Bugatti Type 13 Eight Valve (1914).

Aston Martin Vantage Volante V550 (2000).

Bugatti Type 57 Atalante (1940).

KIOSKEROS

Bugatti EB 110 America (1994).

Aston Martin LM8 (1932).

Delahaye 135MS de 1947 carrozado por Letourneur et Marchand, presentado por Rafael Pueche.

Bentley Continental T (2000).

Prototipo Mercedes C 111-II (1969).

El premio “Best of Show” fue para el RR Phantom I de 1926, “The Phantom of Love”.

Jaguar D Type (1955).

En este concurso el premio “Best of Show” se elige con los votos de los propietarios de los coches participantes

De especial interés para los españoles fue el Ferrari 250 MM Vignale Spyder Series II de 1953, un coche con el que compitió el gran Alfonso de Portago. En la foto superior vemos a nuestro compatriota con este coche en los 1.000 km. de Buenos Aires del 54. En el Ferrari se puede leer: “España-U.S.A”.

Top 10.

Billonarios al volante

No todos los que encabezan la lista Forbes saben de coches, pero algunos sí. **Por: Team Car**

1

ELON MUSK

No solo tiene coches, sino que posee Tesla. Aprendió con un BMW 320i y después se compró un Jaguar E. Cuando en 1999 Compaq pagó 300 millones por Zip2 a él le tocaron 22, así que se compró un McLaren F1 (hay un video del día que le entregaron el coche). En una subasta adquirió el Lotus Esprit "submarino" que aparecía en "La espía que me amó" de James Bond.

2

LARRY ELLISON

Como Musk, el fundador de Oracle tuvo un McLaren F1. Es aficionado a todo tipo de juguetes, incluyendo yates de más de 100 metros y hasta cazas de combate. También ha tenido un Honda NSX y varios Ferrari, incluyendo un Enzo. En su isla privada disfruta de un Corvette C8, y en una entrevista dijo le gustaba mucho su "Toyota blanco"... se refería a un Lexus LFA (en la imagen).

3

JEFF BEZOS

Hay un video del fundador de Amazon conduciendo un Honda Accord en 1997, cuando todavía no se había forrado ni iba al gimnasio. Después se ha ido acostumbrando a lo bueno a medida que su negocio florecía, y actualmente tiene una colección llena de hypercars. Bugatti Veyron, Koenigsegg CCXR o joyas como un Ferrari Pininfarina Sergio (una de seis unidades fabricadas, basado en 458 Speciale A). Quizá el más espectacular es su Lamborghini Veneno Roadster, una de nueve unidades (imagen).

4

MARK ZUKERBERG

El inventor de la red social comenzó con Golf GTI, pero recientemente le hemos visto con un Porsche GT3 manual. No obstante, lo más especial de su garaje es el Cayenne Turbo GT Minivan de su esposa Priscilla, alargado y con puertas laterales correderas. Lo hicieron los técnicos de West Coast Customs, famosos por el programa de TV "Pimp my ride".

5

BILL GATES

El primer coche del fundador de Microsoft fue un Porsche 911 de segunda mano, pero su gran momento llegó cuando se hizo con un 959 en 1988. Al parecer ese modelo no estaba homologado para rodar en EE UU y cuentan que estuvo años, hasta 1999, retenido en la aduana, por lo que tuvo que pagar 133.000 $. También compró un Taycan, su primer eléctrico.

6

BERNARD ARNAULT

El rey del lujo europeo (LVMH) disfruta entre otros de un Bugatti Chiron, y su chófer le lleva en un Rolls Phanton, un Mercedes Clase S Pullman o algo tan exótico como la berlina Aston Martin Taraf. No obstante, su coche más curioso es un Peugeot 205 GTi blindado (foto). Además, entre sus marcas brilla TAG Heuer, la relojera "de carreras" por excelencia.

7

MARK MATESCHITZ

El heredero de Dieter Mateschitz (fundador de Red Bull, fallecido en 2022) adquirió recientemente la colección de 69 monoplazas de F1 de Bernie Ecclestone, por unos 650 millones de dólares. Aparte tiene una colección centrada en Ferrari, que incluye 288 GTO, F40 o coches más modernos como Daytona SP3 o 812 Competizione. Y los equipos de f1, claro.

8

ROB WALTON

Todos los miembros de la familia Walton, propietarios de Walmart, son multimillonarios. Rob es el más aficionado a los coches, con decenas de Ferrari incluyendo dos 250 GTO, 250 Testarossa o 250 California Spider. También tiene un McLaren F1 y lo mejor del automovilismo estadounidense: un Cobra Daytona y el Ford GT40 (1968) chasis 1075, ganador de Le Mans en 1968 y 1969. Este mítico coche se pudo ver en Villa d'Este 2023.

9

SAM ALTMAN

El CEO de OpenAI (ChatGPT) es otro de los miembros de este Top 10 que ha adquirido un McLaren F1 (valorado en unos 20 millones de euros). De hecho se rumorea que tiene una segunda unidad... No falta en su garaje un Tesla Roadster (Musk y Altman cofundaron una start-up hace años) y también se le ha visto conduciendo un Koenigsegg Regera o un Lexus LFA.

10

MUKESH AMBANI

Del hombre más rico de India se habló mucho en el año pasado, cuando se celebró la boda de su hijo. El festejo duró seis días y dicen que costó unos 600 millones. Ambani tiene más de cien coches, con especial preferencia por las grandes berlinas blindadas de Rolls-Royce, Mercedes-Benz o BMW. Se suele desplazar en convoys integrados por varios vehículos.

PORSCHE

Descubra el nuevo Destination Porsche Barcelona.

Más de 9.000 m² dedicados a la emoción y a la experiencia incomparable del universo Porsche.

En Centro Porsche Barcelona apostamos por una evolución constante. Por eso renovamos y ampliamos nuestras instalaciones, para que pueda vivir su pasión por Porsche de forma aún más intensa y cercana. Porque no se trata solo de un cambio de espacio, sino de una promesa: la de ofrecer experiencias inolvidables, momentos compartidos y seguir cultivando esa pasión por la excelencia que siempre ha definido el espíritu Porsche.

Próxima inauguración septiembre 2025.

Descubralo en primicia en 3D.

Centro Porsche Barcelona
C/ Botánica, 89
08908 - L'Hospitalet de Llobregat
Barcelona
Tel: 902 200 911

RANGE ROVER
SPORT

Gama Range Rover Sport 26MY. Consumo combinado WLTP 2,7-12,4 l/100 km. Emisiones combinadas de CO_2 WLTP 61-282 g/km. Autonomía eléctrica EV combinada 112-124 km. Garantía de 5 años o 150.000 km y 3 años de asistencia en carretera. Más información en rangerover.com