

# AUTOMOVIL

CONDUCCIMOS

AUDI

# CONCEPT C

## FASCINANTE

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



**EXCLUSIVA**  
AUTOMOVIL



### CONTACTOS

- ★ AUDI Q3 ★ HONDA PRELUDE
- ★ KIA EV4 ★ LEAPMOTOR B10

### NOVEDADES

- ★ RENAULT CLIO ★ VW T-ROC
- ★ FERRARI 489 TESTAROSSA

553  
11/2025  
4 €



8 414520 00051





# NUEVO TOYOTA C-HR HYBRID



## TRANSFORMA TU ENERGÍA

POR

**160** €  
AL MES\*

48 cuotas.  
Entrada: 10.982,70 €.  
Última cuota: 17.948,35 €.

INCLUYE 4 AÑOS DE GARANTÍA Y MANTENIMIENTO

HASTA LOS

**15**  
AÑOS  
DE TU TOYOTA

**GARANTÍA\***  
**TOYOTA**  
**RELAX**

\*Consulta condiciones en [toyota.es](http://toyota.es)



Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km): 105 - 115. Consumo medio (l/100 km): 4,7 - 5,1

\*Precio correspondiente a Toyota C-HR Hybrid 140 Advance. Precio por financiar: 29.400€. Toyota Easy Plus: 850€. PVP al contado: 32.690€. Entrada: 10.982,70€. TIN: 7,50%. TAE: 8,71% (Toyota Easy Plus opcional no forma parte del coste de la financiación a efectos del cálculo de la TAE). 49 meses: 48 cuotas de 160€/mes y última cuota: 17.948,35€. Comisión de apertura financiada (2,99%): 576,09€. Importe total del crédito: 19.843,39€ (incluye Toyota Easy Plus). Importe total adeudado: 25.628,35€. Precio total a plazos: 36.611,05€. Coste total del crédito: 6.361,05€. Importe de los intereses: 5.784,96€. Sistema de amortización francés. Oferta financiera con el producto Toyota Easy de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. Capital mínimo a financiar 17.000€ (si la última cuota es mayor, el mínimo será su valor). IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Paquete Toyota Easy Plus con 4 años de Garantía y mantenimiento (un mantenimiento cada 15.000km o un año, lo que antes suceda).

Garantía Toyota Relax, hasta los 15 años o 250.000 kms de tu Toyota renovable año a año. Consulte términos y condiciones en [www.toyota.es](http://www.toyota.es). Modelo visualizado puede no corresponder con el modelo ofertado. Oferta válida hasta 01/12/2025 en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 - Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulte condiciones en tu concesionario habitual o en [toyota.es](http://toyota.es). Los niveles de consumo de combustible así como de emisiones de CO<sub>2</sub> se miden en un entorno controlado, de acuerdo con los requisitos de la normativa Europea. Para más información o si está interesado en los valores de un vehículo con distinto acabado, por favor contacte con Toyota España, S.L.U. o su concesionario Toyota. El tipo de conducción junto con otros factores (condiciones de carretera y meteorológicas, tráfico, conducción del vehículo, equipo instalado después de la matriculación, carga, número de pasajeros, etc.) juega un papel en el consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>.



## EL ÉXITO DE LOS AUDACES

**C**

omo habéis podido comprobar, en este número tenemos una acción muy especial. Probar un prototipo no es algo que se pueda hacer todos los días y hay que felicitarse haber podido subirnos al concept más espectacular que se ha presentado últimamente.


Nos referimos al Audi Concept C que ilustra nuestra portada y del que hemos hecho dos reportajes independientes: el primero analizando su detalles técnicos y el segundo con unas impresiones de conducción que solo AUTOMÓVIL ha tenido el privilegio de disfrutar.

Y todo esto me ha retrotraído a mis orígenes en AUTOMÓVIL. Cuando yo aterricé por esta emblemática revista allá por 1994, procedente de la revista hermana Autopista, donde llegué tres años antes, el mundo de la automoción estaba en pleno apogeo y en sus mejores momentos. Para mí fueron los mejores tiempos para un mercado y una industria que no paraba de crecer y de lanzar propuestas cada cual más diferente y excitante. Y probablemente la marca con más audacia y explosión de creatividad era Audi, englobada dentro del gigante Grupo VW. El responsable de ese protagonismo no fue otro que Ferdinand Piech, que convirtió una marca casi moribunda en un referente entre las premium, superando incluso a BMW y Mercedes. Fue un visionario lanzando entre otras innovaciones la tracción total Quattro para los turismos, llevando a la serie las carrocerías de aluminio o adquiriendo múltiples compañías que ahora dan mucho empaque al Grupo como son Bugatti, Lamborghini o Bentley.

Pero para mí el mayor valor que se le puede atribuir es cómo elevo a la firma de los cuatro aros a hitos ahora mismo incontestables. Pero en la década de los '80 nadie pensaba en un Audi como un coche premium. Y para elevar la marca por encima de los hasta entonces gallitos del mercado como eran BMW o Mercedes, tuvo que hacer cosas audaces, como el comentado lanzamiento de las versiones Quattro. Pero donde demostraba su capacidad de innovación y de no tener miedo al riesgo, es con sus prototipos, presentados a bombo y platillo en los añorados salones del automóvil y que luego solían pasar a la producción. Hasta entonces difícilmente un concept acababa en la serie. Con Piech fue diferente. Y uno de los más recordados es sin duda del Concept TT, presentado en el Salón de Frankfurt de

“Pues este Concept C que protagoniza nuestra revista me ha recordado mucho a aquellos tiempos. En un momento donde la electrificación nos está llevando por caminos inciertos, hace falta marcas con audacia que no tengan miedo a arriesgarse”

1995 donde causó furor. Yo estuve allí y el revuelo que se generó alrededor del coche cuando se destapó el velo que lo cubría fue simplemente espectacular. Un coupé pequeño con una línea redondeada que enamoró a todo el que pasó por allí. Pues bien, cual fue la sorpresa cuando acabó en la producción en serie y con el diseño prácticamente inalterado. En aquella época las marcas eran muy propensas a separar muy bien entre los prototipos y los coches de producción. No se mezclaban. Con el prototipo se llamaba la atención de las masas, dar relevancia a la marca, pero la producción iba por otro lado. Pero Piech tenía otra visión y la puso en práctica con un éxito indudable. Al igual que tuvo muy claro siempre que la información era importantísima y que había que saber vender lo que se estaba haciendo al público. Por ello a la prensa siempre nos dio mucha importancia y nos tenía muy presentes cuando hacía algún lanzamiento.

Pues este Concept C que protagoniza nuestra revista me ha recordado mucho a aquellos tiempos. En un momento donde la electrificación nos está llevando por caminos inciertos, hace falta marcas con audacia que no tengan miedo a arriesgarse. Y Audi parece que toma aquel testigo y lanza un prototipo que seguramente acabe en la serie tal cual. Y eso no podría ser mejor noticia porque es uno de los diseños más bonitos de los últimos tiempos. Sin duda si acaba en la calle será irresistible no pararse para admirarlo un rato. Nosotros ya lo hemos conducido en exclusiva y el resultado no ha podido ser mejor. En su momento, con aquel Audi TT Coupe Concept, AUTOMÓVIL también tuvo la ocasión de probarlo en exclusiva. Hoy, 30 años después, esperemos que la buena experiencia se repita y el Concept C, cuando se lance, sea tan exitoso como su referente de la década de los '90. 



**JUAN IGNACIO EGUIARA**

Director

jieguiara@slib.es

@jieguiara



# SUMARIO

# 106

**Ferrari 489 Testarossa**

**ENLACE AL CANAL**

x.com/byneontelegram

Ó escanea el código QR:



# 06

**Audi Concept C**  
Descripción de la última maravilla de Ingolstadt.

# 20

**Renault Clio**  
Nueva generación del utilitario francés más rupturista.

# 24

**VW T-Roc**  
Una renovación de todo un superventas.

# 26

**Entrevista Martin Snader**  
Responsable de Marketing en el Comité ejecutivo de VW.

# 30

**Audi Concept C**  
Conducimos en exclusiva el prototipo más atractivo de los últimos tiempos.

# 60

**Leapmotor B10**  
Nos subimos al SUV compacto eléctrico que se fabricará en España.





66

Hemos aumentado nuestras posibilidades; aún no será fácil, pero intentaremos seguir adelante

Kalle Rovanpera (Rallye de Europa Central) pág. 98



48

Honda Prelude



- 14 [Good News](#)
- 18 [República volante](#)
- 70 [La cara oscura](#)
- 94 [Pit Lane](#)
- 100 [Power Stage](#)
- 102 [Segunda mano](#)
- 114 [Próximo número](#)
- 115 [Suscripciones](#)

SECCIONES

64

**Alfa Romeo Tonale**

Diseño y estilo que proporciona una nota de color al mercado SUV.

72

**Hibridación en Motorsport**

El futuro de la competición pasa por la electrificación, pero con dudas.

80

**Aerodinámica en la F1 (II)**

Segunda entrega de como ha evolucionado la aerodinámica en la F1.

86

**Fórmula 1**

Azerbaiyán, Singapur y EE.UU. han puesto más emoción al Campeonato.

96

**WRC**

El Rallye de Europa aprieta la clasificación. el final de la temporada será más emocionante que nunca.

106

**Ferrari 489**

**Testarossa**

El nuevo deportivo de la cuadra de Maranello hereda un nombre mítico.

56

Kia EV4



60

Leapmotor B10











EDICIÓN LIMITADA

AUDI CONCEPT C

# FUTURO INMEDIATO

LAS EMOCIONES VUELVEN A LA FIRMA DE LOS CUATRO AROS, EN CLAVE ELÉCTRICA, SÍ, PERO EVOCANDO HITOS Y MITOS A TRAVÉS DE ESTE CONCEPT CAR QUE SE SITÚA COMO PUNTO DE PARTIDA DE UNA TRANSFORMACIÓN PROFUNDA DE LA MARCA, CON GUIÑOS AL LEGADO DEL TT Y UNA CONEXIÓN TÉCNICA CON EL FUTURO PORSCHE 718 EV.

TEXTO: RAÚL RONCERO. FOTOS: AUDI.



**A**udi inició hace aproximadamente tres años un proceso profundo de reorganización basado en ordenar la gama, simplificar procesos, elevar la calidad y redefinir la identidad visual, además de reorientar su futuro hacia la electrificación. Y todos esos frutos empiezan ahora a hacerse visibles tanto en muchos de los productos hay a la venta como en la transformación que la marca pretende expresar a través del Concept C. De momento es un ejercicio que se centra menos en mostrar tecnologías concretas y más en fijar señas de identidad que acabarán extendiéndose a futuros modelos, actuando así como espejo de lo que Audi quiere ser en la próxima década, pero ojo, que este nuevo coche tiene mucha miga.

Rozando los 4,50 metros de longitud, con una anchura superior a los 1,90 metros y una altura de apenas 1,23 metros, el Concept C se planta como un deportivo de proporciones claras y bajas. Con un peso estimado entre 1.650 y 1.690 kilos —según Audi, uno de los mayores logros es combinar electrificación y ligereza—, es un eléctrico ligero para su categoría. Debuta en configuración de propulsión trasera, pero Audi ya ha confirmado que habrá versiones con doble motor y tracción total. Son proporciones que subrayan su vocación deportiva y que lo sitúan en el territorio emocional que un día ocupó el TT, uno de los muchos iconos que ha tenido la marca.

En este mapa técnico cobra pleno sentido el paralelismo con el futuro Porsche 718 eléctrico. Todo apunta a una plataforma PPE específica, acortada, con un paquete de baterías colocado detrás de los asientos —al estilo de un deportivo de motor central— para conseguir un centro de gravedad muy bajo y un comportamiento neutro. La arquitectura de 800 V y módulos de potencia escalables priorizan la eficiencia térmica y la carga rápida. Si Audi adopta esta misma lógica en su derivado, el Concept C de serie ganaría en posición de conducción baja, respuesta inmediata y



una pisada muy limpia en cambios de apoyo, precisamente, lo que ya insinúan sus proporciones, cortos voladizos y ubicación de elementos mecánicos. Este parentesco no es menor: el futuro 718 EV será uno de los deportivos eléctricos más importantes de Porsche y el hecho de compartir base técnica subraya hasta qué punto la marca de los cuatro aros quiere que el Concept C tenga un comportamiento auténticamente emocionante.

Audi no renuncia a su pasado; lo interpreta de nuevo. Del Auto Unión Type C recupera la presencia poderosa del frontal y la calandra como símbolo; del Audi A6 de 2004, el paso decisivo hacia el Singleframe que cambió el lenguaje de la marca. Pero ahora, el Concept C da un giro y estrena el Vertical Frame, una parrilla rectangular que se convierte en el nuevo rostro de la marca. Los cuatro aros, tallados en aluminio macizo, como si fueran una escultura, refuerzan el protagonismo del emblema. La firma lumínica en cuatro módulos, replicada delante y detrás, añade un código simétrico que se convertirá en seña de identidad en la próxima gama. Hombros poderosos, habitáculo retrasado y aplomo visual dan aún más impacto a este coche aún concepto. El techo metálico de accionamiento eléctrico se oculta en dos piezas con rapidez, manteniendo la silueta monolítica cerrada y entregando emoción pura cuando se abre. La zaga, con superficies horizontales muy limpias, conecta con el concept Rosemeyer de ha-

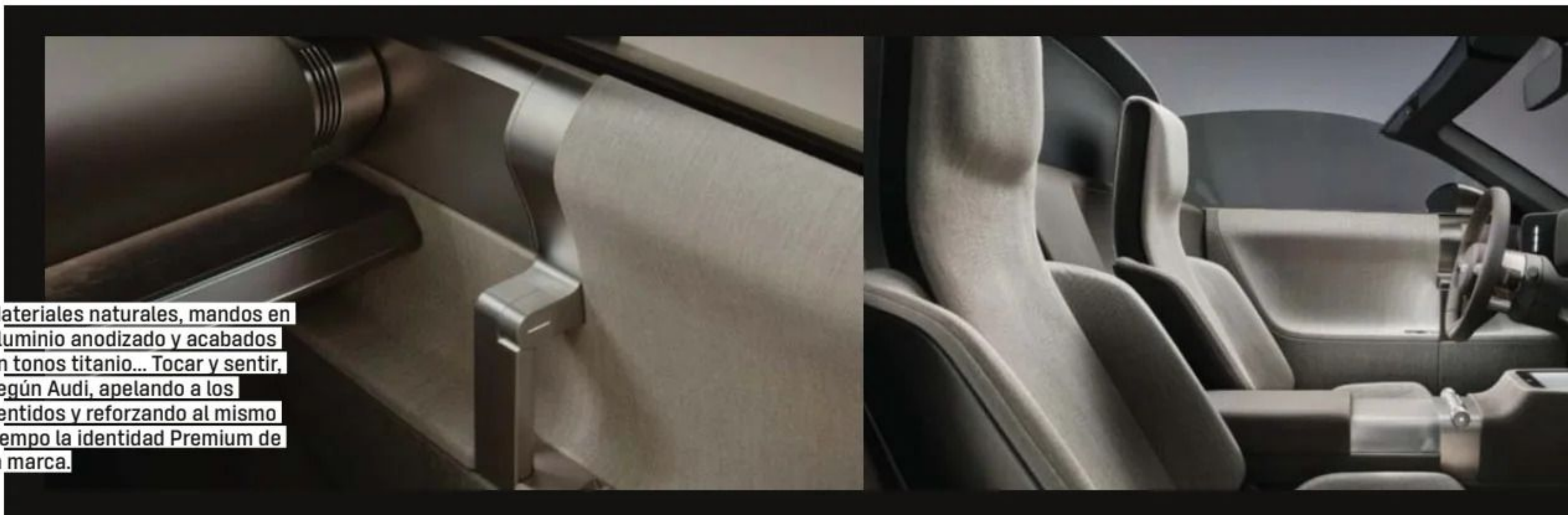


Audi no busca innovar solo en lo técnico, también en lo estético. Radical Next es el lema que inaugura un nuevo capítulo en el diseño de la marca.









Materiales naturales, mandos en aluminio anodizado y acabados en tonos titanio... Tocar y sentir, según Audi, apelando a los sentidos y reforzando al mismo tiempo la identidad Premium de la marca.





La zaga remite al concept Rosemeyer de hace 25 años, con superficies horizontales y volúmenes más depurados que actualizan aquel lenguaje a las proporciones de un deportivo eléctrico moderno



Cuatro aros que concentran toda la mirada. Para Massimo Frascella, su diseñador —ex Jaguar— un cambio de símbolo; del felino de cuatro patas a los cuatro aros de Audi, con la misma ambición de rediseñar el futuro.

## CON EL CONCEPT C, AUDI YA PUEDE HABLAR DE ELECTRIFICACIÓN Y LIGEREZA JUNTOS

ce 25 años, aunque reinterpretado con un trazo mucho más depurado y moderno. Y en paralelo, resuena la herencia técnica del Space Frame, que en los noventa introdujo estructuras de aluminio y redefinió el estándar de ligereza en Audi.

Más allá de lo formal, el Concept C busca ser un coche de experiencia emocional completa. Cada línea tiene un propósito y cada superficie está medida para transmitir solidez. Ese rigor se enlaza con una filosofía de diseño que Audi denomina Radical Next: reducir lo superfluo, quedarse con lo esencial y expresarlo de manera atemporal.

En el interior, Audi evita la saturación tecnológica. El salpicadero geométrico y ordenado combina materiales naturales con mandos físicos en aluminio anodizado, cuyo tacto y sonido siguen siendo una referencia. La pantalla central retráctil de 10,4 pulgadas aparece solo cuando el conductor lo necesita, liberando espacio y reduciendo distracciones: un concepto de información a demanda que refuerza la idea de simplicidad radical. La iluminación ambiental indirecta y los

acabados en tonos titanio completan una atmósfera de alta calidad sensorial.

El Concept C se acerca más al TT que al R8: compacto, claro y con un diseño que no necesita de ningún tipo de artificio. El habitáculo también quiere marcar distancias frente a los rivales que conciben la digitalización como un fin en sí mismo. Audi lo plantea como un medio para reforzar la conducción. La filosofía de Massimo Frascella, máximo responsable de diseño, es clara: cada detalle tiene que servir para mejorar la experiencia. Mandos físicos que devuelven un feedback preciso, pantallas que aparecen y desaparecen, materiales que se reconocen al tacto y al oído. Todo ello se convierte en una firma de marca que no depende de la potencia, sino de la sensación de estar en un Audi.

Aquí la figura de Massimo Frascella resulta decisiva. Tras su paso por Jaguar Land Rover, llega a Audi con la filosofía de la “simplicidad radical”. Su huella ya se deja sentir en este concept, que encarna la etapa que la propia marca denomina Radical Next. El paralelismo con lo ocurrido en







# EL TECHO METÁLICO DE ACCIONAMIENTO ELÉCTRICO SE OCULTA EN DOS PIEZAS CON GRAN RAPIDEZ

Jaguar es inevitable: mientras Gerry McGovern mostraba al mundo el Type 00, Frascella ya trabajaba en Audi. ¿Se ha traído consigo la idea de transformación radical, adaptándola a la cultura e historia de Audi? La coincidencia temporal abre la reflexión: dos visiones distintas, en marcas distintas, que confluyen en una misma conclusión. El diseño se convierte en la palanca de cambio más poderosa de la industria.

En directo, basta verlo para entenderlo: el Concept C no necesita discursos largos. Habla con su parrilla vertical, con la luz en cuatro módulos, con su techo retráctil ultrarrápido y con un interior minimalista. Audi deja claro que en su vocabulario del futuro no existe la palabra aburrimiento.

El Concept C se enmarca en una ofensiva más amplia: Audi desplegará más de 20 lanzamientos en dos años, trabaja en un modelo de acceso eléctrico y prepara su desembarco en la Fórmula 1 en 2026. A escala industrial, la hoja de ruta mantiene un objetivo claro: todas las plantas producirán al menos un modelo eléctrico a finales de la década. En paralelo, la marca ha retirado los plazos rígidos sobre el fin del motor de combustión: ya no fija 2026 como última fecha para nuevos motores ni mantiene el adiós total en 2033; adopta una estrategia flexible por mercados durante la transición, sin renunciar a la electrificación como eje. La nueva planta de Changchun (China) dedicada a modelos PPE, junto con el refuerzo de operaciones en Norteamérica, encajan en esa visión de flexibilidad productiva. 🚗





CONDUCES  
DESPUÉS DE  
TOMARTE UNA

Y ERES  
RESPONSABLE  
DE DOS VIDAS  
MENOS.

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



## GOOD NEWS

# TAG HEUER DE CARBONO

La firma relojera suiza anuncia la llegada de una nueva era, la del TH-Carbonspring, y es el revolucionario oscilador realizado en carbono. Cuenta con varias ventajas, como que la espiral es «antimagnética», es decir, resistente al magnetismo, una propiedad importante en una época en la que los dispositivos que nos rodean en el día a día emiten fuertes campos magnéticos. Otra ventaja es que el TH-Carbonspring es resistente a los golpes. Y, en tercer lugar, el

carbono tiene propiedades de ligereza que reducen la inercia en una espiral, lo que aumenta el rendimiento cronométrico. Esta tecnología se ha usado en dos relojes, el TAG Heuer Monaco Flyback Chronograph TH-Carbonspring y el TAG Heuer Carrera Chronograph Tourbillon Extreme Sport TH-Carbonspring. Ambos relojes estarán limitados a solo 50 piezas numeradas y se presentarán en un estuche personalizado. El Mónaco cuesta 17.650 euros y el Tourbillon 41.500 euros.



### TAG HEUER CARRERA ASTRONOMER

En el corazón del TAG Heuer Carrera Astronomer se encuentra el recién lanzado Calibre 7, un movimiento mecánico con una reserva de marcha de 50 horas. Este movimiento acciona una complicación de fase lunar que redefine la forma de leer los ciclos lunares. A las 6 horas, un disco giratorio presenta siete fases lunares ilustradas con gran precisión. Flanqueada por dos flechas delgadas calibradas para el movimiento diario, la subesfera muestra claramente la fase lunar actual, así como su posición en el ciclo de 29,5 días. Cada día, a la 1:00 am, el disco lunar avanza en perfecto ritmo con el movimiento real de la luna. Esta sincronización aumenta la precisión y refuerza la sensación de conexión entre el usuario y el ciclo de las fases lunares. Hay tres versiones diferentes con precios desde 4.500 hasta 7.150 euros.



## MALETAS CUPRA

La CUPRA Design House lanza una colección de equipaje exclusiva y sostenible junto a Harper Collective. Fabricado a partir de una mezcla de residuos recuperados del océano y un 40% de plástico reciclado procedente de vertederos, el equipaje cuenta con elementos característicos de CUPRA en un diseño que prioriza la sostenibilidad. Ya están disponible a través de las páginas web oficiales de CUPRA y Harper Collective, además de en todos los City Garages, CUPRA Garages y en la tienda de Harper Collective de Selfridges en Londres. El precio de la de cabina es de 785 euros; la de cabina extensible 850 euros, y la Trunk grande 1.050 euros.



## CUPRA FORMENTOR VZ5

Vuelve a la gama española el icónico motor de 5 cilindros del Grupo VW para dar vida al Formentor VZ5 en una edición limitada a 4.000 unidades. Se trata de un 2.5 TSI con 390 CV con cambio DSG de 7 velocidades. Cuenta con un paragolpes delantero distintivo, un splitter frontal con el logotipo VZ5 grabado, unos pasos de rueda más anchos, y un paragolpes y un difusor traseros más sofisticados que albergan las cuatro salidas de escape en disposición diagonal, con acabados en Copper. Entrará en producción en primer trimestre de 2026.



## 130 AÑOS

### SKODA

Pocas marcas pueden presumir de tener 130 años de historia y Skoda es una de ellas. Este año se celebra ese aniversario y, como dice la marca, lo hace justo cuando su gama es más amplia, completa y adaptada a los tiempos que corren. Porque ahora cuentan con una de las mejores gamas electrificadas y diferentes propuestas multienergía.

Lo que comenzó con la fabricación de una bicicleta en 1885, ha desembocado en una gama de coches eléctricos que tendrá su colofón el año que viene con el esperado Epiq que será fabricado en España, siendo el primer Skoda (destinado a Europa) en salir de la línea de producción de Chequia.

Destacar también la gama RS que no ha dejado de ser un símbolo para la marca y una versión que siempre ha tenido una gran aceptación y número de ventas. Hasta el



punto que las encontramos en las versiones eléctricas Enyaq y Elroq, dos de los coches más vendidos ahora mismo en ese segmento en Europa. Sus dos motores ofrecen una potencia total de 250 kW y tracción total, lo que permite una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos. Sin olvidar que su autonomía es de 550 km gracias a su batería de 79 kWh netos.

## A JUGAR

### HOT WHEELS Y EL CLA

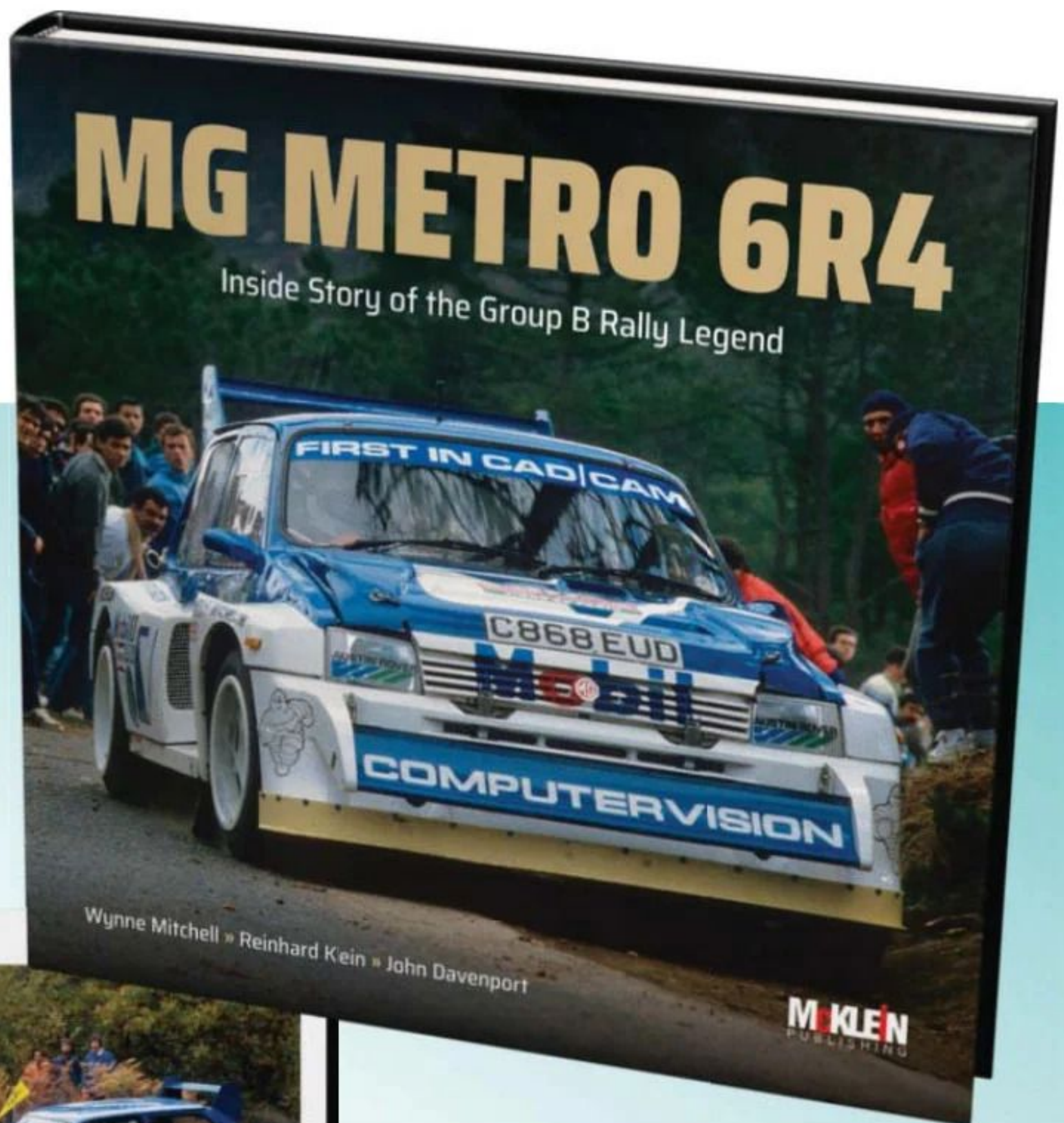


Hot Wheels y Mercedes-Benz presentaron su obra de arte única Mercedes-Benz CLA en el taller 'Race Service' en Los Ángeles, transformando el espacio en un patio de recreo para entusiastas de los automóviles. Transforma el elegante CLA en un superdeportivo de fantasía al estilo clásico de Hot Wheels. El diseño une los elementos característicos de los coches de juguete clásicos: difusores exagerados, enormes alerones y características llamativas. El Mercedes-Benz CLA se convertirá en un juguete en miniatura Hot Wheels que saldrá a la venta en la primavera de 2026.



GOOD  
BOOKS

UNA HISTORIA  
CONTADA DESDE DENTRO  
**MG METRO 6R4:**  
INSIDE STORY  
OF THE GROUP B  
RALLY LEGEND



**TO FLY OR NOT TO FLY...**

Audi Sport National Rally, October 20, 1984



After the race on the 20th, 1984, the MG Metro 6R4 was the only car to finish the rally. It was a remarkable achievement for a car that was considered a 'puntero' (underdog) at the time. The car's performance was a testament to the engineering and teamwork of the Williams team.



**DIDIER AURIOL – "I WAS IN  
LOVE WITH THE 6R4"**



Didier Auriol, a French rally driver, has a special connection with the MG Metro 6R4. He has driven the car in several rallies, including the 1000 Lakes Rally. Auriol's experience with the car is a key part of the book's narrative, highlighting the car's unique characteristics and the challenges of driving it in Group B conditions.



**RALLY OF THE  
1000 LAKES**

September 5-7, 1984

The 1000 Lakes Rally is a classic event in the world of rallying. It is a challenging and scenic rally that has attracted many of the world's best drivers. The MG Metro 6R4 has a notable history at this event, with several drivers achieving success. The book provides a detailed account of the rally's history and the role of the MG Metro 6R4.



El MG Metro 6R4 fue el más peculiar de los legendarios Grupo B: fue el único Grupo B "puntero" con un motor de 6 cilindros y sin sobrealimentación. Y, por razones de marketing, estaba basado en el minúsculo Mini Metro, cuya imagen tenía que rejuvenecer. Debutó en el WRC hace ahora cuarenta años, con un podio sensacional en el RAC Rally de 1985, y este suntuoso libro de McKlein Publishing desvela todos los porqués del proyecto. Es la historia del Metro 6R4 contada desde dentro. Literalmente. Su autor principal es Wynne Mitchell, que entró en el departamento de competición de Austin Rover a mediados de 1984, como ingeniero de desarrollo del Metro 6R4. Los coautores son John Davenport, a la sazón director de competición de Austin Rover, y Reinhard Klein, fotógrafo de renombre, editor del volumen... y propietario de un 6R4 "Computervision" que suele prodigarse en eventos de exhibición [lo vimos varias veces por estos lares cuando el RallyRACC puntuaba para el WRC]. Basado en las libretas de test de Mitchell y en sus diarios personales, el libro "MG Metro 6R4: Inside Story of the Group B Rally Legend" tiene 384 páginas de gran formato (29,7 x 29,7 cm) y está ilustrado con 443 imágenes. La obra traza todo el proceso de gestación, que acometió el equipo Williams de F1 a partir de 1981, los test, la construcción de los prototipos y los coches, y todos sus rallyes. Escrito en inglés, el libro ahonda bastante en el desarrollo del coche, pero su autor principal advierte que no es un libro de texto sino más bien un diario, que repasa todo lo que el equipo tuvo que afrontar, cómo resolvieron los problemas y las frustraciones cuando las cosas no iban bien. Así, resulta muy fácil de leer, porque está dividido en múltiples apartados breves, píldoras de dos o cuatro páginas sobre un episodio, anécdota, proceso, personaje o prueba concretos, además del reciclaje del Metro 6R4 en el rallycross, el Pikes Peak e incluso el Dakar, después del Grupo B. Tiene un precio de 235 euros y se puede solicitar en: [www.mckleinstore.com](http://www.mckleinstore.com)



# Nuevo INSTER.

Ganador del Coche Eléctrico Mundial.



**WINNER**

2025 **WORLD CAR AWARDS**  
WORLD ELECTRIC VEHICLE

함께 할래요?

El nuevo Hyundai INSTER 100% eléctrico combina la esencia coreana con la flexibilidad que necesitas en tu día a día. Experimenta la versatilidad de su tamaño ajustando los asientos traseros y aumenta todo el espacio extra que necesites. Con una autonomía líder en su segmento de 518km en ciudad\*, también podrás alargar tu viaje, sea cual sea tu próximo destino gracias a su carga rápida de 100 kilómetros en 12 minutos. Empieza ya a vivir increíbles experiencias y descubre más en [Hyundai.es](http://Hyundai.es) ¿Y tú? Are you in?

Descubre más en [www.hyundai.es](http://www.hyundai.es)

 **HYUNDAI**

Gama INSTER: Emisiones CO<sub>2</sub> combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico combinado (Wh/km): 143 (batería 42 kWh) – 151 (batería 49 kWh). Autonomía en uso combinado (km)\*: 327 (batería 42 kWh) – 370 (batería 49kWh 15"). Autonomía en uso ciudad (km): 473 (batería 42 kWh) – 518 (batería 49kWh 15")- Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP.

(\*Autonomía oficial conforme al Nuevo Ciclo de Conducción WLTP. La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción). Modelo visualizado: Nuevo Hyundai INSTER. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en [hyundai.es](http://hyundai.es)





**ÁLVARO COUSO TOMÁS**  
Historiador Iconoclasta

## NATURALIDAD

**E**

l entretenimiento es un arte, y de los mejores si se ejerce con nobleza en la actitud y en la ejecución. Pero, ¿estamos preparados para ese tipo de entretenimiento puro? Yo, desde hace unos días, creo que sí lo estoy, aunque antes no lo hubiera estado. Recibí un mensaje de un amigo que me ponía en contacto con un

creador de contenido: un chico joven del que había visto algún vídeo años atrás, sobre temas relacionados con el mundo de la moda, concretamente acerca de los sneakerheads. No era un seguidor habitual de su trabajo, aunque de vez en cuando me aparecían vídeos suyos cortos en las redes. No me producían rechazo; al contrario, transmitía naturalidad frente a la cámara. Con esa poca información, nos pusimos en contacto.

Quedamos en el centro de Barcelona y cenamos en uno de esos sitios típicos: buena comida y prisas por vaciar la mesa para el siguiente cliente. Allí me explicaron él y algunos amigos suyos el proyecto que tenían entre manos: una serie en YouTube con la premisa de tener un año para comprarse un Porsche 911. La idea

me encantó desde el primer minuto, más aún cuando percibí la honestidad en lo que me contaban. Les daba lo mismo el mundo del automóvil; les daban lo mismo los coches. Este chico lo que quería era ir del punto A al punto B con estilo, con sabor en la conducción, y para ello había elegido a la leyenda de Stuttgart.

Nos vimos al día siguiente, él y un fotógrafo, demasiado temprano para lo que suele ser la juventud. Visitamos algunos lugares donde podían empezar a descubrir el laberinto que supone comprarse un 911, un laberinto lleno de minotauros, muchos de ellos de pacotilla. Instintivamente, me fijaba en el fotógrafo: un chico joven que movía la cámara con naturalidad y frescura, que me recordaba a los primeros trabajos de Spike Jonze. Buscaba una cinemática fluida y cuidaba que cada toma mantuviera la fotografía como base, con una Sony repleta de accesorios que ocupaban todo el cuerpo. Me gustaba mucho lo que estaba viendo.

Los trayectos de un “plató automovilístico” a otro resultaban muy entretenidos. Ellos me preguntaban sobre la marca y el modelo, y yo, a cambio, les preguntaba por Nil Ojeda y Lola Lolita. Se reían de algunas de mis aventuras sobre cuatro ruedas, y yo me quedaba boquiabierto al escuchar las suyas sobre marketing digital, siempre sin complejos y con una naturalidad aplastante. Dentro de esas conversaciones descubrí unos creadores de contenido que no me esperaba: jóvenes con la azotea bien amueblada.

Se ha escrito mucho sobre esta nueva generación, y la mayoría de lo escrito u opinado son críticas negativas. Ahora, sabiendo lo que sé, puedo afirmar que muchas de esas críticas nacen de la ignorancia, incluida la mía en un principio. En la mayoría de los casos, como siempre, se trata de desconocimiento. Forma parte de esa reticencia tan nuestra, tan española, a aceptar lo nuevo y valorarlo en positivo. He aprendido que, cuando terminas tu trabajo, es fácil encontrar tiempo para criticar el de otros, mientras esos otros están pensando veinticuatro horas al día, siete días a la semana, en ofrecerte algo nuevo: entretenimiento para tus retinas, que luego tus dedos no agradecen, golpeando teclas para redactar comentarios negativos. ¿Te das cuenta ahora de que existen dos tipos de creadores de contenido? Los que reciben un trato despectivo, y los que no.

Gracias a aquel día que pasamos juntos, mi opinión sobre la naturalidad que ofrece gratuitamente este tipo de gente cambió por completo. Lo pienso recordando unas instantáneas analógicas en blanco y negro que me había enseñado el fotógrafo: mostraban a una pandilla de Colombia, “torciendo dedos”, al más puro estilo de Merrick Morton, naturalidad. 📷

“

Se ha escrito mucho sobre esta nueva generación, y la mayoría de lo escrito u opinado son críticas negativas. Ahora, sabiendo lo que sé, puedo afirmar que muchas de esas críticas nacen de la ignorancia, incluida la mía en un principio

”



**CAR-LITE**

**AUTOMOVIL**



**LA NUEVA LUZ  
DE EMERGENCIA  
GEOLOCALIZADA.**

**Máxima visibilidad y seguridad.**

**OBLIGATORIA A PARTIR DE ENERO DE 2026.**

El único dispositivo legal de preseñalización de peligro en carreteras.

**CARLITE, la baliza más avanzada del mercado.**



**Visibilidad total,  
incluso a plena  
luz del día.**



**59,90 €\***

**\*Envío gratis**

*Certificada por la DGT – Cumple con la normativa V-16.*

**12 años de conectividad garantizada, sin cuotas ni suscripciones.**



**Gastos de envío GRATIS con AUTOMOVIL,**  
por tiempo limitado. Escanea el QR y no  
te quedes sin ella.

**CONECTADA CON**  
**DGT3.0**  
Dirección General  
de Tráfico

**SIEMPRE  
VISIBLE.  
SIEMPRE  
SEGURO.**



**NOVEDAD**


# RENAULT CLIO

ESTA NUEVA GENERACIÓN RENAULT CLIO MARCA UN ANTES Y UN DESPUÉS CON LAS CINCO ANTERIORES. SU DISEÑO ES REVOLUCIONARIO, AGRESIVO, INNOVADOR, SU CONECTIVIDAD IMPRESIONA Y ESTRENA UNA VANGUARDISTA MECÁNICA HÍBRIDA DE 160 CV

TEXTO: ÓSCAR DÍAZ. FOTOS: AUTOMÓVIL.







Los faros traseros  
dobles serán una  
seña de identidad  
exclusiva del Clio.



**P**odían haber ido a lo cómodo, a crear una propuesta evolutiva que simplemente diese continuidad a los 35 años en que el Clio se ha convertido por derecho propio en protagonista de los coches de ciudad. No en vano, en este tiempo se han fabricado más de 17 millones de unidades y se ha convertido en el coche francés más vendido de la historia. Pero para esta sexta generación, en Renault han tirado de osadía, de orgullo, de riesgo y han creado un coche radicalmente diferente en cuanto a estilo y proporciones que, sin dejar de ser un urbano, va a poder acceder a un público que bebe de muchas fuentes. Y es que además de a quien busque un coche eminentemente ciudadano y con buen potencial para adentrarse en carretera, este Clio podría ser considerado incluso como una alternativa a un segmento C —huérfano en Renault de una alternativa térmica desde la conversión del Mégane en un eléctrico—. De hecho mide apenas un centímetro menos que el Mégane de primera serie o incluso podría constituirse como una alternativa a los SUV B como el Captur.

Así pues, han dado vida a un automóvil espectacular, independizado de códigos de estilo que habían sido una constante hasta ahora, como la luneta trasera y el pilar C muy verticales. En este caso, todo es diferente y, de no ser por detalles como los faros diurnos que a los lados del paragolpes reproducen la mitad del rombo que es el logo de la marca, o este mismo reproduciendo un patrón poligonal en la parrilla sería difícil identificarlo como un Renault. Se mire por donde se mire, el Clio tiene mucho para ver, desde el capó delantero abombado y descendente, los espectaculares faros protegidos por una capilla —un poco pequeños dirán algunos—, unos pasos de rueda poderosos y resaltados en negro, las aletas y puertas con esas superficies llenas de dinámicos pliegues. Y la zaga no es menos impactante. Los faros cuadrados dobles que a más de uno le traerán a la mente los clásicos «muscle cars» norteamericanos y resaltan la personalidad de unos pilares y la luneta posterior muy inclinados y del doble alerón, cuya función que va más allá de la estética. El más llamativo es el que va sobre el techo, aunque su función se complementa con ese que de facto supone la tapa de maletero extendida hacia atrás. Más que de apoyo a alta velocidad, su utilidad se traduce en aerodinámica, como la



# EN RENAULT HAN TIRADO DE ORGULLO Y DE RIESGO CON EL CLIO CREANDO UN COCHE TOTALMENTE DIFERENTE

ENLACE AL CANAL

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

O escanea el código QR:



En el interior llaman la atención las dos pantallas de 10". Según versiones montará llantas de 16 y 18".





protección de la zona inferior de la carrocería y es parte de la pequeña mejora en aerodinámica conseguida, cifrada en una rebaja de unos 2 g CO<sub>2</sub>/km a pesar del aumento de dimensiones y peso.

El interior no es menos llamativo, con espacio mejor para cuatro pasajeros que para cinco (como es habitual el túnel central limita la comodidad y, típico de la categoría, no hay salidas de aire orientables para las plazas traseras. El caso es que cuatro adultos de hasta 1,75 m de estatura podrían viajar sin problemas de ningún tipo, e incluso si superasen esta estatura y viajaran en las plazas traseras no notarían las rodillas insufriblemente elevadas respecto de la cadera, evitando la subsiguiente incomodidad en un desplazamiento de algo más de unos pocos minutos.

Desde la posición del conductor se tiene una visión privilegiada del universo conectado al que permite acceder el nuevo Clio. Éste se da a partir de dos pantallas de 10" orientadas hacia quien se sienta tras el volante, de las cuales la central incluye el control y regulación de los elementos de información y entretenimiento a bordo, con integración de los sistemas openRlink con integración de Google y sus servicios conectados. Esto es algo que Renault viene ofreciendo desde hace tiempo en sus coches y progresivamente va expandiendo hacia abajo. Y ahora es el tiempo de los urbanos, a los que llega el asistente de voz Google Assistant, el acceso a Google Maps y a la tienda de aplicaciones Google Play con más de 100 opciones entre las que se incluyen HBO Max o Amazon Music, entre otros, que podrán ser disfrutados en las versiones mejor equipadas en el sistema Harman Kardon de 410 W de potencia.

También dependiendo de la versión comercial podrá ir equipado con hasta 29 ayudas a la conducción, entre las que cabe reseñar el control de velocidad de cruce con función de adaptación de la velocidad, el sistema de mantenimiento de carril con corrección activa de la trayectoria, el

frenado autónomo de emergencia por tráfico cruzando por detrás o el sistema de parada de emergencia que detendría el vehículo si el conductor perdiera su capacidad de mantenerse dirigiendo el coche.

Al margen de las tres versiones comerciales (Evolution, Techo y Sprit Alpine) habrá otras tantas propuestas motorísticas, con un híbrido E-Tech de 160 CV novedoso en la gama y conocido en la familiar por equipar a Captur y Dacia Bigster entre otros. Cuenta con un motor térmico de 1,8 l que evoluciona el antiguo 1.6 y promete mejorar la elasticidad en momentos complicados gracias a su mejora en potencia (109 CV frente a 94) y se apoya en dos motores eléctricos de 49 y 20 CV, el primero de los cuales se encarga del impulso y el segundo de alimentar la batería, de 1,4 kWh de capacidad. Es el más potente de la gama, con potencial para acelerar de 0 a 100 km/h en 8,3 s y un consumo medio anunciado de 3,9 l/100 km con una autonomía superior a los 1.000 km y, como referencia, mejora la aceleración de 0 a 100 km/h en un segundo y establece una mejora en el consumo de 0,4 l/100 km, con un uso eléctrico en ciudad que podría irse hasta el 80% del tiempo. Su transmisión, la conocida de cuatro relaciones para el motor térmico y dos para el eléctrico.

Menos espectacular, pero nos atrevemos a pensar que más popular serán las versiones TCe de 115 CV y el Eco G bifuel de 120 y etiqueta Eco. Ambos se asociarán a cambios automáticos EDC y sólo el primero de ellos podrá satisfacer a los amantes de los cambios manuales. Los dos anuncian la misma aceleración de 0 a 100 km/h (10,1 s) y cuentan con el mismo bloque motor de tres cilindros y 1,2 l. Aún con datos provisionales podemos arriesgarnos a decir que ofrecerán un coste de uso contenido, cifrado en unos 5 l/100 el TCe y menos de 7 l de GLP el segundo, que sumando la capacidad de los dos depósitos podría llegar a aproximarse a los 1.500 kms. 🚗





**NOVEDAD**

# VW T-ROC

SUV DE ÉXITO Y, AL MISMO TIEMPO, PIEZA ESTRATÉGICA: EL NUEVO T-ROC NACE CON LA MISIÓN DE CONVERTIRSE COMERCIALMENTE EN EL GOLF DE ANTES, Y AL MISMO TIEMPO, DE ESTRENAR LA TECNOLOGÍA CIEN POR CIEN HÍBRIDA DE VOLKSWAGEN CON LA QUE LA MARCA PRETENDE PLANTAR CARA AL INDISCUTIBLE REFERENTE, TOYOTA.

**TEXTO: RAÚL RONCERO. FOTOS: VW.**





# EL T-ROC DEJA DE SER UN GOLF ALTO PARA CONVERTIRSE EN UNA OPCIÓN PLENAMENTE FAMILIAR

**E**l Volkswagen T-Roc de segunda generación no llega solo para sustituir a un modelo de éxito —más de dos millones de unidades lo confirman—, sino para reforzar un hueco clave en la actual gama de modelos de VW: ese espacio intermedio entre un Golf que pierde terreno en favor del formato SUV y un Tiguan que, generación tras generación, crece en tamaño y empaque. En cifras: el nuevo Golf mide 4,28 metros de largo y el Tiguan se va ya a 4,54, mientras que el T-Roc aterriza en los 4,36 metros, nada menos que 12 cm adiciones respecto a la generación saliente. Justo en el punto dulce, donde el cliente europeo busca polivalencia urbana sin renunciar a un habitáculo familiar. El nuevo T-Roc no se ha limitado a un lavado de cara. Se ha reinventado desde la plataforma MQB Evo, con más rigidez, más espacio y más margen para integrar tecnología. Estéticamente, VW ha dado con la fórmula para generar poderosa atracción gracias líneas más tensas, frontal con faros LED de serie —Matrix IQ.LIGHT en los más equipados—, logotipo iluminado y una zaga con franja continua de LED y emblema rojo retroiluminado. Más carácter, menos discreción. En resumen, un SUV que por fin se atreve a reclamar protagonismo propio.

El interior también sube de nivel. Se acabaron los plásticos duros: ahora hay superficies blandas, textiles de nueva factura y una iluminación ambiental que convierte el habitáculo en un pequeño lounge sobre ruedas. El salto digital es evidente: pantalla central de hasta 13 pulgadas, head-up


display proyectado en el parabrisas y un nuevo mando multifunción “Driving Experience Dial” heredado del Tiguan. Si a eso le sumamos asientos ergoActive con ajuste eléctrico y masaje, más 475 litros de maletero, tenemos un coche que, por primera vez, deja de ser un “Golf alto” para convertirse en una opción plenamente familiar.

Pero la verdadera noticia está bajo el capó. El nuevo T-Roc marca el regreso de Volkswagen a la hibridación completa, con un sistema HEV de desarrollo propio que la marca había dejado en barbecho mientras apostaba todo al mild-hybrid y a los enchufables. Ahora, la firma alemana resucita la receta, un motor que probablemente será el 1.5 TSI evo2 —con ciclo Miller, turbo de geometría variable...— combinado con un motor eléctrico y una batería de tamaño medio. ¿El resultado? Capacidad para circular en modo eléctrico en ciudad, sumar fuerzas en carretera y, sobre todo, competir cara a cara con los híbridos de Toyota, Renault, Nissan, etc. En cifras no oficiales, se habla de potencias conjuntas entre 200 y 270 CV y hasta 400 Nm de par. Y lo importante: sin necesidad de enchufar el coche a la red.

El catálogo de motores arranca con los conocidos 1.5 eTSI de 116 y 150 CV, siempre mild-hybrid y siempre asociados al DSG de siete marchas. Más adelante llegarán los HEV, y también los PHEV eHybrid con autonomías eléctricas generosas, junto con un 2.0 TSI mild-hybrid con tracción 4Motion para quienes busquen más músculo. La guinda la pondrá el T-Roc R, que volverá a ser el juguete deportivo de la gama.

En tecnología, el salto es igualmente ambicioso: Travel Assist con cambios de carril automáticos, Park Assist Pro con memoria para aparcar considerando los 50 metros últimos recorridos, con control desde el smartphone, aviso de salida para evitar sustos con ciclistas... y, por supuesto, toda la artillería del ecosistema IQ.DRIVE.

El nuevo T-Roc, producido en Palmela (Portugal), se pondrá a la venta en noviembre tras el arranque de preventas a finales de agosto. Es, en cierto modo, el hijo del Golf que necesitaba Volkswagen, el coche que recoge a los clientes que buscan la esencia del compacto más famoso de Europa, pero en formato SUV, y que anticipa cómo será la transición híbrida de la marca. 🚗



Con más empaque visual y un interior de aire premium, el nuevo T-Roc se consolida como la referencia tecnológica del segmento compacto, haciendo valer, con seguridad, los atributos de siempre: rendimiento y efectividad.



## “PODEMOS CONFIAR PLENAMENTE EN NUESTRA CAPACIDAD”

Martin Sander, responsable de marketing y ventas dentro del Comité Ejecutivo de Volkswagen, nos habla sobre la situación actual y las oportunidades y posibilidades que tiene la marca a nivel mundial.

**Usted lleva ya medio año largo en Volkswagen. ¿Cuál fue su primera impresión?**

En primer lugar, la cartera de producto me convenció por completo, tanto por lo que respecta a los modelos actuales como a los que saldrán al mercado en los próximos años. Diseño, interior, calidad: estos automóviles ofrecen exactamente lo que uno espera de un Volkswagen. Por tanto, existen muchos motivos para sentirnos totalmente orgullosos de nuestra marca y de nuestros productos. Tenemos que poner el foco en lo buenos que son nuestros vehículos a día de hoy. Y nuestros concesionarios también deberían confiar más su capacidad.

**Entonces, ¿cuáles son las tareas que hay que llevar a cabo?**

Nuestro objetivo consiste en aumentar de forma patente la venta de vehículos eléctricos en 2025 en comparación con el año pasado. Estamos firmemente convencidos de que el futuro de la movilidad será eléctrico. Actualmente somos líderes del mercado en Europa. Y queremos seguir siéndolo en el futuro, centrándonos de manera intensiva en un aumento eficaz de las ventas de nuestros vehículos eléctricos. Hemos puesto en marcha el programa ID. Lead

junto con las áreas de financiación y gestión de producto, pero también con concesionarios y socios como Elli o Volkswagen Financial Services. Este programa tiene como objetivo esencial destacar lo que son capaces de ofrecer nuestros vehículos en comparación con los de la competencia. Por ejemplo, muchos clientes no saben que el ID.3 GTX ofrece más autonomía que el modelo Y Long Range de Tesla o que el ID.3 carga más rápido del 10 al 80 por ciento que un BMW i4. Es importante conseguir que los clientes conozcan lo que caracteriza a nuestros productos y lo mucho que pueden aportar, también en comparación con la competencia. En estos momentos constatamos una evolución positiva de la entrada de pedidos. Por ejemplo, en octubre hemos sido número uno en movilidad eléctrica en Noruega, y también en Dinamarca y Alemania. Eso demuestra que los modelos ID. y Volkswagen como marca del ámbito de la movilidad eléctrica resultan plenamente convincentes, y eso también se debe al éxito del lanzamiento al mercado del modelo ID.7.

**¿Han terminado completamente los trabajos de adaptación de los modelos?**

En ese ámbito han pasado muchas cosas, tanto en el diseño como en el manejo o en los materiales. Si hay que optar por reguladores deslizantes o por teclas en el volante, nos hemos tomado muy en serio los comentarios de nuestros clientes y hemos vuelto a tener

más en cuenta nuestras virtudes VW. No es necesario estar renovando siempre todo, en realidad se trata de hacer bien lo que los clientes aprecian y desean. Y eso incluye una calidad de materiales adecuada y un manejo sencillo. Aunque los modelos actuales tengan más funciones, el conductor tiene que poder controlarlas fácilmente.

**El Golf de nuestra prueba de resistencia no satisfizo esas exigencias y arrojó una sombra sobre las promesas de la marca.**

El resultado de aquel test nos disgustó mucho... y nos espoleó a ser aún mejores. A comienzos de 2024 salió al mercado el modelo Golf VIII renovado y desde entonces el Golf a vuelve a conseguir unos resultados excelentes en los tests comparativos. Nuestra estrategia consiste básicamente en implicar de forma intensiva nuestra área de marketing de producto desde el comienzo del proceso de creación de los modelos, contribuyendo así a que un Volkswagen se vuelva a sentir como un Volkswagen. Cuando Thomas Schäfer comenzó su andadura como CEO de la marca en el año 2022, definió de forma vinculante, junto con el equipo y las regiones, los requisitos que debía cumplir un Volkswagen. Queremos un diseño claro y estable que resulte sugerente al cliente. Y lo mismo podemos decir del material y, sobre todo, de la fiabilidad. Sabemos en qué ámbito tenemos que cumplir y actuamos en consecuencia.



“No es necesario estar renovando siempre todo, en realidad se trata de hacer bien lo que los clientes aprecian y desean. Y eso incluye una calidad de materiales adecuada y un manejo sencillo.”







**En estos momentos VW abarca todos los ámbitos: desde vehículos con motor de combustión hasta híbridos y eléctricos. ¿Cómo se puede encauzar al cliente hacia la decisión correcta?**

Constatamos una y otra vez que muchas personas no han entrado en contacto hasta ahora con los automóviles eléctricos. Por eso a mediados de enero comenzamos la nueva campaña de viajes de prueba ID.: con esta estrategia queremos convencer al mayor número posible de conductores y conductoras de las bondades de nuestros modelos totalmente eléctricos. Porque, una vez que te has sentado al volante de un coche eléctrico, normalmente ya no quieres cambiar. Aunque, como es natural, el precio también desempeña un papel importante. En los últimos meses hemos estado trabajando de forma intensiva en el apartado costes, y el resultado es que, por ejemplo, ahora podemos ofrecer en Alemania el ID.3 como modelo de iniciación a un precio inferior a 30 000 euros.

**¿Qué puede aportar por sí misma Volkswagen para conseguir que más personas se decidan por un coche eléctrico?**

La electromovilidad sigue siendo todavía una tecnología nueva y desconocida para mucha gente. Nuestra tarea consiste en ilustrar a los clientes y en eliminar las posibles reservas acerca de su uso. Para ello tomamos medidas en los ámbitos de comunicación y publicidad, y también in situ en los con-

cesionarios. Hemos puesto en marcha, entre otras cosas, un gran programa de formación para nuestros concesionarios de toda Europa. En él se aborda el automóvil en sí mismo, pero también el tema de la carga. Nuestros vendedores tienen que estar lo más familiarizados posible con esos temas, que van mucho más allá del negocio que han gestionado hasta ahora. Volkswagen ofrece a sus clientes el ecosistema completo de un mismo proveedor, por ejemplo, incluyendo también wallboxes de Elli con tarifas de carga dinámicas.

**¿Cuál es su enfoque del modelo de agencia?**

El tema agencia tiene dos caras. Una referente a los grandes clientes, como pueden ser las empresas o la Administración. En ese ámbito operamos desde hace 20 años con un modelo de agencia que funciona extraordinariamente bien. Por eso extendemos el modelo de agencia para el negocio de flotas por toda Europa. Por lo que respecta al negocio con clientes particulares, hace cuatro años comenzamos a trabajar con el modelo de agencia en algunos mercados piloto, también en Alemania, y hemos cosechado experiencias muy valiosas con los concesionarios. Ahora adaptamos nuestro modelo de ventas a las transformaciones dinámicas del negocio de vehículos nuevos y actualmente nos estamos reposicionando con el objetivo de seguir estando preparados conjuntamente para afrontar el futuro.



## PERFIL

**MARTIN SANDER: 29/3/1974**

Nacido en 1967 en Hildesheim, este ingeniero mecánico ha ocupado distintos puestos directivos en Audi AG en América del Norte y Europa, entre ellos el de vicepresidente senior de ventas para Europa, Alemania, América y Reino Unido. Después Sander ha sido presidente de la gerencia de las fábricas de Ford y manager general de Ford Model e para Europa. Desde el 1 de julio de 2024 es miembro del Comité Ejecutivo responsable de ventas, marketing y postventa en Volkswagen Turismos.

“El próximo T-Roc que, en comparación con el modelo precedente, tendrá una oferta estructurada de forma mucho más sencilla. Así rebajamos la complejidad del sistema y, como consecuencia, ahorramos costes







### ¿Cómo contribuyen las áreas de ventas y marketing a garantizar el ahorro de costes y una alta calidad?

Un buen ejemplo es la reducción de variantes. Daremos el siguiente paso en esa dirección con el próximo T-Roc que, en comparación con el modelo precedente, tendrá una oferta estructurada de forma mucho más sencilla. Así rebajamos la complejidad del sistema y, como consecuencia, ahorramos costes. Pero al mismo tiempo ofrecemos a los clientes exactamente lo que esperan de un T-Roc. No obstante, la reducción de variantes también tiene sus límites pues, como ofertantes de grandes volúmenes y líderes del mercado europeo, necesitamos disponer de una amplia oferta. Hay clientes que quieren un coche con características básicas y también hay clientes que dan valor a un equipamiento amplio. Por eso Volkswagen nunca ofrecerá automóviles totalmente preconfigurados en los que ya solo se pueda elegir el color y las llantas. Queremos seguir dando al

cliente la oportunidad de componer su coche personalizado, pero no con tanta complejidad como en años anteriores.

### ¿Cómo será el marketing del futuro? ¿Hay posibilidades de llegar a nuevos grupos de compradores?

En Volkswagen tenemos muy claro que nuestra tupida red de concesionarios es una de nuestras mayores ventajas frente a la competencia, y nuestros concesionarios son el punto de contacto más importante con nuestros clientes. Necesitamos personas que trabajen in situ y cuiden de la clientela. No me imagino la venta de automóviles sin concesionarios. Sin embargo, el marketing está experimentando una profunda transformación, sobre todo debido a la inteligencia artificial y a la enorme cantidad de datos disponibles hoy día. En Volkswagen las personas ocupan siempre una posición central. En todo el mundo hay millones de personas que conducen un Volkswagen y de esta forma nos hacen publicidad a diario, incluso a veces desde sus pro-

pias comunidades en las redes. Precisamente en el futuro queremos implicar aún más a esos fans de la marca en las fases previas a la toma de decisiones de marketing.

### Entonces, ¿dónde ha quedado el tema love brand?

La love brand es una realidad que se vive y para ser una love brand hay que desarrollar y cuidar una intensa relación con los clientes. Es un proceso sutil que lleva su tiempo. La campaña de la Superbowl en Estados Unidos es una típica campaña love brand. Describe cómo llegó Volkswagen a EE.UU. y se convirtió en un importante elemento integrante de la sociedad americana y, por tanto, también de muchas familias. Por eso el ID. Buzz ha despertado tanta atención en Estados Unidos. Dentro de pocas semanas saldrá al mercado el Tayron y su campaña publicitaria también girará en torno al papel que desempeña Volkswagen en la vida cotidiana de sus clientes. De este modo, abordamos el tema love brand de tal forma que el cliente siente: Volkswagen me ha entendido, Volkswagen simplifica mi día a día.

### ¿Y cómo puede Volkswagen volver a tener éxito en China?

Tenemos un plan muy claro. En estos momentos existen dos Chinas. Por un lado, la de los motores de combustión: en este caso la marca Volkswagen es con clara diferencia líder del mercado con un segmento de más del 16 por ciento. Y por otro lado, la de los new energy vehicles, los NEV. Estamos desarrollando nuestra oferta rápidamente y de forma selectiva en este segundo ámbito. Los híbridos enchufables de última generación saldrán al mercado en 2026 y por vez primera también un vehículo con tecnología Range Extender. En este momento, en China nuestra cartera de automóviles totalmente eléctricos comprende los modelos ID.3, ID.4, ID.6 y también el ID. UNYX. Además, pronto ofreceremos otros modelos que desarrollamos en China y para China, totalmente adaptados a los deseos de los clientes locales. De este modo aprovechamos también la fuerza innovadora del mercado chino, entre otras cosas, mediante asociaciones con empresas de tecnología locales. La siguiente generación de coches eléctricos inteligentes también llevará a bordo sistemas avanzados de asistencia al conductor hasta el nivel 2++ e infoentretenimiento con inteligencia artificial. De aquí a 2030 lanzaremos al mercado unos 30 modelos NEV específicos para los clientes chinos. 🚗









**CONTACTO**

# **AUDI CONCEPT**

TRAS VERLO Y TOCARLO EN ESTÁTICO, EL CONCEPT C SE HA TRASLADO AL TIROL DEL SUR PARA OFRECERNOS EL ENCUENTRO MÁS EXCLUSIVO QUE PUEDA TENER QUIENES OS CONTAMOS LA ACTUALIDAD DEL MOTOR: SUBIRSE, ARRANCARLO, CONDUCIRLO Y CONOCER YA EN PRIMERA PERSONA LA FASCINANTE NUEVA ETAPA A LA QUE AUDI SE ENFRENTA CON EL NACIMIENTO DE ESTE, POR AHORA, PROTOTIPO.

**TEXTO: RAÚL RONCERO.  
FOTOS: TOBIAS SAGMEISTER.**



AUDI CONCEPT C







**P**odría haber sido un día cualquiera en un lugar cualquiera, pero no, fue exactamente el 16 de octubre, en Bolzano, Tirol del Sur, un lugar donde las carreteras de montaña parecen hechas para conducir coches con alma. Y no sólo era mi segundo encuentro con el Concept C —sí, aún como prototipo—, sino el primero en el que podía ponerme al volante, arrancar y conducir por primera vez un coche que representa nada menos que el futuro de la marca. En páginas anteriores tienes toda la información descriptiva de nuestro primer encuentro con él, aún estático y en un estudio que no permitía ver en su totalidad la naturaleza y la “pasta” con la que Audi ha diseñado y concebido este coche.

¿Una nueva era? Sí, pero no. Hay mucho pasado en Audi para considerar el reinicio de todo, pero está claro que el Concept C es la continuación de una herencia técnica y emocional forjada por automóviles como el Type C, el TT, el R8 o el RS6, modelos que, por cierto, pudimos ver, tocar y conducir nuevamente durante la experiencia de conducción del Concept C. Más que coches aislados, se vienen a la cabeza conceptos: pureza en el diseño, precisión estructural, equilibrio entre potencia y control, ingeniería aplicada al límite, valores que ahora confluyen en este nuevo capítulo que abre Audi, transformados por la electrificación pero guiados por la misma filosofía y sobre todo, progresando sobre lo ya aprendido.

El Concept C es fruto de un proceso que comenzó hace apenas tres años, cuando Audi emprendió una reorganización total de su estrategia, sus modelos y su lenguaje de diseño. El objetivo era claro: mantener la herencia, pero proyectarla hacia un mundo nuevo. En él confluyen decisiones estéticas y técnicas que van a

**Bajo su carrocería de aluminio y centro de gravedad ultrabajo, el Concept C anticipa un comportamiento ágil, equilibrado y de precisión milimétrica**





Menos artificio, más contenido: el concepto "Radical Next" aplicado al habitáculo recupera el placer táctil y sensorial como símbolo de calidad y emoción.







## El techo se pliega en segundos, pero esta vez, se compone de un sofisticado mecano de piezas de aluminio

marcar la próxima década: materiales, proporciones, arquitectura eléctrica, tratamiento del espacio, simplicidad. Si en el estudio impresiona, en vivo emociona de verdad. Aunque funcional, la unidad que hemos podido conducir está claramente más cerca de un prototipo que de un coche cercano a la producción, pero la línea es tan fiel a cómo quiere verse Audi en los próximos años en próximos coches de producción. El nuevo "Vertical Frame" es la clave visual, aunque cada línea tiene una función clara. Puesto en la calle, sobre su territorio natural, se aprecia con más claridad que sus voladizos son casi anecdóticos, que la relación entre longitud y batalla anticipa un comportamiento ágil y deportivo, o que la anchura generosa aporta una línea firme, musculosa pero equilibrada. La aerodinámica se ha cuidado hasta el mínimo detalle, desde las tomas de aire laterales hasta el flujo de aire que envuelve los pasos de rueda y el difusor, y es algo que se nota especialmente al rodar con el coche abierto, pudiendo acariciar el aire sin que las turbulencias invadan el habitáculo. La magia es que todo ello se consigue con una limpieza de líneas casi radical.

Lógicamente, el Concept C aún no está preparado para una prueba de estrés dinámico, ni buscábamos velocidad, ni mucho menos correr riesgos de poner en peligro una unidad de incalculable valor, pero las sensaciones afloran incluso a velocidad media o baja o en algún ejercicio en el que pudimos comprobar la exuberante aceleración y capacidad de tracción que puede poner en escena, fruto de su, por ahora, único motor ubicado en el eje posterior. La dirección rápida, firme y precisa trae a la memoria la con-

exión del TT con el asfalto; el chasis rígido evoca la precisión estructural del R8; y la capacidad de aceleración progresiva, la inercia controlada y el equilibrio dinámico en curvas más largas remiten al aplomo del RS6. Hay guiños que incluso recuerdan a los coches de pista, como un tacto de freno sin servo en el que aún no se ha integrado la frenada regenerativa, además de otros artificios virtuales que emulan a bordo el espectacular sonido de un motor atmosférico que, como poco, no debería tener menos de ocho cilindros. Aunque de fondo y como sonido real, se llega a percibir la refrigeración líquida entre las "venas" de la batería de propulsión con la finalidad de mantenerla constantemente a la temperatura de servicio que proporcione el máximo rendimiento posible en cada momento, o en su defecto, la mayor eficiencia de carga, optimizada por su arquitectura eléctrica de 800 voltios.

Y es que todo está reinterpretado ahora en clave eléctrica, con un centro de gravedad más bajo y una entrega de par instantánea que cambia por completo la percepción de respuesta y agilidad. Incluso con las referencias muy frescas de un e-tron GT, el resultado es una sensación de continuidad evolutiva, inequívocamente nueva en coches cien por cien eléctricos de la marca. Los cambios de ritmo, desniveles y curvas encadenadas de las carreteras del Tirol del Sur nos ponen la miel en los labios, aunque somos conscientes de que el Concept C, en su estado de juventud, no está aún preparado para demostrarnos todo cuanto realmente esconde. Pese a ello, se comporta como si estuviera perfectamente mimetizado con ese riguroso entorno. La dirección tiene ese delicioso peso, precisión y retorno de los



El Vertical Frame y la firma lumínica en cuatro módulos inauguran el nuevo lenguaje estético que marcará a todos los futuros modelos de la marca

ENLACE AL CANAL

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

O escanea el código QR:







coches deportivos haciendo que cualquier gesto intencionado haga que el Concept C gire de inmediato; la suspensión sugiere un filtrado de calidad con casi inexistente balanceo y, en todo momento, se advierte el equilibrio natural que proporciona un centro de gravedad localizado casi a ras del suelo.

Por ahora no hay modos de conducción disponibles, ni levas, ni otras funcionalidades que modifiquen el chasis o la respuesta del motor, aunque Audi nos asegura que, cuando estén integradas, el Concept C seguirá funcionando como un verdadero organismo con diferentes niveles de rendimiento, configurables a voluntad del conductor. De momento, siguen siendo una incógnita la potencia, la capacidad de la batería o incluso si el Concept C está realmente desarrollado sobre la última plataforma eléctrica de la casa, la PPE, o sobre una nueva evolución derivada de ella que se convertirá en una arquitectura global dentro del grupo para todos los eléctricos. Pero

sí nos aseguran variedad de opciones mecánicas siempre con espíritu deportivo y, cómo no, también versiones bimotores con tracción total que dispondrán de evoluciones en cuanto a gestión de par vectorial que contribuirán a la agilidad del coche. La diferencia con lo hoy conocido en la marca en tecnología e-tron tendrá más relevancia, si cabe, en la eficiencia de los motores y las baterías, más que en el contexto puramente prestacional, donde Audi ya se encuentra a un nivel verdaderamente alto.

El habitáculo, por su parte, es una extensión de una nueva filosofía “Radical Next” enfocada en eliminar todo aquello que resulta superfluo, pero sin renunciar al lujo. La posición de conducción es muy baja y la ergonomía, intachable. Los mandos mecánicos devuelven el placer táctil de la precisión, y la pantalla retráctil de 10,4 pulgadas desaparece cuando no se necesita, porque el objetivo es que no haya sobreinformación en ningún momento.



Para entender el Concept C hay que mirar atrás. Ningún coche nace de la nada, y Audi lo sabe bien: su historia se apoya en modelos que cambiaron las reglas. El Auto Union Type C de los años treinta fue el punto de partida. representaba valentía técnica y velocidad para la competición. Décadas después, el TT convirtió el diseño en ingeniería; el R8 llevó el alma de competición al territorio de los superdeportivos de calle, y todas y cada una de las generaciones del RS6 demostraron cómo domesticar la fuerza con control. El Concept C no los imita, tan solo los reinterpreta, tomando de cada uno de ellos una virtud. Del Type C, la audacia y el frontal que hoy cristaliza en el Vertical Frame. Del TT, la proporción limpia. Del R8, el equilibrio de pesos y la capacidad para reaccionar al instante. Y del RS6, la capacidad para viajar con todo confort en un coche de prestaciones estratosféricas. Todo un árbol genealógico que conecta técnica con emoción uniendo pasado, presente y futuro bajo una misma idea: el diseño como ingeniería visible.



## La herencia del Type C, TT, R8 y RS6 se reinterpreta en clave eléctrica: proporción, aplomo, audacia y pureza vuelven a ser sus pilares

El aluminio anodizado, el cuero natural y las superficies suaves transmiten también autenticidad. Todo lo que tocas tiene consistencia. Incluso el sonido de la acción de cada mando es parte del diseño, convirtiendo el “touch and feel” en parte de la identidad de marca y símbolo de calidad. Al conducir el Concept C entiendes esa idea: menos distracciones, más precisión, menos artificio, más contenido. Todo lo que se ve y se toca está ahí por una razón. En directo, el coche transmite algo que muy pocos prototipos logran: credibilidad. Queda mucho trabajo por pulir, pero se siente totalmente real, listo para salir a la calle y poder exhibir todo su habitáculo en apenas segundos tras esconder su techo retráctil, el primero en la marca que no pliega capas de tela, sino que articula ligera aluminio con la precisión de un cirujano.

Para quien además ha vivido el nacimiento de coches como el Audi TT, el R8 o el mismísimo RS6, es un privilegio ver cómo ha evolucionado el diseño en la marca, pero sobre todo, poder enlazar tramos de curvas con unos y otros, intercalando el Concept C entre tramo y tramo, comprobando cómo este nuevo coche es un claro manifiesto de la nueva era eléctrica. Una declaración de coherencia técnica y emocional, porque en su inminente futuro, Audi tiene una promesa: que la emoción seguirá siendo parte esencial de la técnica. 🚗

### CONCLUSIÓN

**Pocas veces uno tiene la oportunidad de ser testigo de un momento que marca un cambio real en la historia de una marca. Haber visto nacer el Concept C, tocarlo antes que nadie y conducirlo por primera vez ha sido un privilegio profesional y personal. No es un coche terminado, ni falta que le hace porque su mensaje ya está claro. Audi vuelve a poner el diseño, la precisión y la emoción al mismo nivel, y eso se siente incluso antes de arrancar. En realidad he conducido el futuro, pero también una parte de lo que Audi siempre fue... La experiencia ha sido un verdadero placer.**







CONTACTO

# AUDI Q3

AUDI NO SOLO HA RENOVADO EL Q3 PARA MEJORARLO, SINO PARA LIDERAR SU ESPECIE. GUSTARÁ O NO EL NUEVO PLANTEAMIENTO ESTÉTICO, PERO SU PIEL ESCONDE UNA AVANZADA TECNOLOGÍA QUE ELEVA SEGURIDAD Y EXPERIENCIA DE USO, Y SU CHASIS INCORPORA LAS MEJORAS DE LA PLATAFORMA MQB EVO YA VISTAS EN OTROS MODELOS DEL GRUPO PARA OFRECER MÁS CALIDAD DE RODADURA, MAYOR CONTROL Y MEJORES SENSACIONES. ASÍ ES Y ASÍ VA.

TEXTO: RAÚL RONCERO. FOTOS: AUDI









**E**l Audi Q3 siempre ha sido un valor seguro dentro de la marca, pero también del segmento compacto premium: refinado, equilibrado, sólido en imagen, pero también muy competitivo dinámicamente para el cliente que busca tacto, comportamiento y comodidad de nivel superior... aunque con alguna que otra laguna frente a competidores como el BMW X1 o el Mercedes GLA, que Audi ha decidido atajar trabajando en tecnologías de iluminación, conectividad de última generación, un mayor impulso a sus híbridos enchufables en clave de autonomía y, cómo no, también diseño, aunque para gustos, los colores.

Hoy, el Q3 da un paso decisivo: su nueva generación incorpora faros Matrix LED digitales con micro-LED, proyección de guías, OLED traseros, Android Automotive OS nativo, Audi assistant con IA, amortiguadores de doble válvula y un PHEV que logra hasta 119 km de autonomía eléctrica WLTP. En mecánicas 100 % térmicas, sostiene como único microhíbrido el MHEV con el motor 1.5 TFSI, completando con el TDI de potencia equivalente y dos 2.0 TFSI quattro, con 204 y 265 CV. Sabemos que el diésel tiene cada vez menos tirón, pero el Q3 bien merecería más versiones ECO tanto en su TDI como en sus versiones más potentes, porque algunos usuarios lo pueden seguir viendo como una laguna pendiente frente a rivales con más ECO en la gama media de potencias.

El salto visual del nuevo Q3 mantiene la huella de las generaciones previas, pero la transforma con pequeños grandes detalles que pueden no gustar a todos por igual. Sí a la sensación de refuerzo en aplomo gracias a hombros más marcados, a elevar y pronunciar más la parrilla Singleframe, al nuevo diseño de grupos ópticos o al juego de luces y sombras en el frontal, aunque no convencen tanto los nuevos pilotos traseros inferiores por parecer apéndices que recuerdan demasiado al Kona de Hyundai. Eso sí, también aquí, atrás, se ve que Audi ha dado un paso de



**LAS NUEVAS LUCES MATRIX LED DIGITALES SON  
UNA VERDADERA PASADA: GENERAN UN MANTO DE  
LUZ DINÁMICA Y FUNCIONAN COMO UN VERDADERO  
SISTEMA DE COMUNICACIÓN CON EL ENTORNO**







gigante en iluminación. Las dimensiones exteriores mantienen al Q3 competitivo dentro del segmento —es solo un soplo más largo que antes—, con proporciones equilibradas para garantizar muy buena funcionalidad. El frontal integra entradas de aire activas y sensores reubicados para mejorar el flujo, alcanzando un Cx de 0,30 que se traduce en menor consumo y ruido a bordo. Este trabajo se complementa con el acristalamiento acústico delantero con láminas PVB-A.

La iluminación es uno de los mayores saltos tecnológicos. Estrena faros Matrix LED digitales con micro-LED; 25.600 micro-LED no solo multiplican resolución y contraste, sino también funcionalidades que añaden mucha seguridad extra al conducir de noche, generando un mando dinámico de luz sobre el asfalto. Pueden proyectar guías de carril para reforzar la percepción en condiciones de baja visibilidad, lanzar advertencias gráficas como el aviso de hielo a velocidades

en torno a 70 km/h o delimitar con precisión la zona de sombra para no deslumbrar a otros usuarios. En situaciones de obras, ajustan de forma selectiva el haz para marcar un pasillo más claro entre conos o barreras. También son capaces de orientar la luz de forma dinámica según los datos de los asistentes de conducción, creando un apoyo visual continuo a la seguridad activa... son una verdadera pasada porque funcionan, y muy bien, como un auténtico sistema de comunicación con el conductor y el entorno. Por su parte, la iluminación diurna cuenta con 23 segmentos con firmas configurables a través del MMI, mientras que los pilotos traseros son OLED digitales con 36 segmentos repartidos en 6 paneles, acompañados por los aros Audi iluminados.

El nuevo puesto de conducción materializa la revolución digital de esta generación. Incorpora el Digital Stage con un cuadro de 11,9 pulgadas y un MMI curvado de 12,8 pulgadas, apoyados



# MÁS QUE POSIBLEMENTE, TODOS LOS MODELOS DE LA MARCA INCORPORARÁN EL ECOSISTEMA INTERIOR ESTRENADO EN EL Q3

El e-híbrido de 272 CV tiene pegada y refinamiento máximo, pero sobre todo, una autonomía eléctrica que le convierte en un auténtico coche eléctrico para el uso cotidiano.



Digital Stage de 11,9"+12,8", Android Automotive y Steering Column Control Module: adiós a las palancas, más hueco y mejor ergonomía.



# EL TFSI MHEV DE 150 CV ES MUY EQUILIBRADO EN TODO, PERO EL TDI SIGUE SIENDO ESA PEGADA QUE GUSTA AL CONDUCTOR DE CARRETERA VIRADA Y VARIADA



Maletero de 488 l (575 l con banqueta adelantada) para el SUV y hasta 1.386 l; Sportback: 410-1.289 l.

por un head-up display opcional. La novedad, en software, es el uso de Android Automotive OS como plataforma, y en hardware, la integración del selector del cambio en la dirección en un nuevo módulo que sustituye las clásicas palancas por pequeños conmutadores o ruletas, fácil e intuitivo de utilizar, denominado Steering Column Control Module. Es previsible que otros Audi también pasen a utilizar este concepto ergonómico e, igualmente, que modelos como el A5, A6 o Q6 e-tron también tomen nota del Q3 y vuelvan a pantallas con más y mejores configuraciones. La calidad percibida es digna de un coche premium, especialmente por sus ajustes, aunque el uso de materiales reciclables de nueva generación hace que, en algunos casos, no se perciban con tanto nivel como los plásticos de generaciones pasadas.

La gama mecánica se estructura con lógica en cuanto a niveles de potencia y sus "básicos" resultan francamente competentes en cuanto a rendimiento y tacto de conducción. El 1.5 TFSI MHEV de 150 CV ofrece muchísima suavidad de funcionamiento, se estira bien arriba y ofrece unas prestaciones totalmente satisfactorias para moverse sin dificultad alguna. Por cierto, Audi ha sabido gestionar mejor que otros modelos del grupo el delicado tacto de pedal de freno que suelen tener los motores electrificados, garantizando siempre una consistencia homogénea. El TDI de potencia

## AUDI Q3 SUV 1.5 TFSI MHEV

**Precio:** 58.340 €

**Motor:** De gasolina microhíbrido, 4 cilindros en línea, 1.498 cm<sup>3</sup>, 4 válvulas por cilindros con variadores de fase. Ciclo Miller y sistema de desconexión de cilindros.

**Alimentación:** Inyección directa, turbo variable e intercambiador térmico.

**Potencia máxima:** 150 CV a 5.000-6.000 rpm.

**Par máximo:** 2.50 Nm a 1.500-3.000 rpm

**Transmisión:** Tracción delantera, cambio automático de doble embrague S-Tronic de 7 relaciones.

**Suspensión:** Eje delantero McPherson y trasero de tipo multibrazo. Muelle metálico.

**Frenos:** Disco delantero ventilado y disco sólido trasero

**Llantas:** Desde 7.5 a 17 pulgadas

**Neumáticos:** 235/60 R17.

**Largo/ancho/alto:** 4.531/1.859/1.588 mm.

**Batalla:** 2.678 mm.

**Peso:** 1.635 kg.

**Velocidad máxima:** 209 km/h

**Acel 0-100 km/h:** 9,1 s

**Consumo medio:** 6 l/100 km

**Etiqueta:** ECO



Las renovadas suspensiones de doble válvula tienen un funcionamiento fantástico y dan mucho confort, pero aún mejor control.





## CONCLUSIÓN

**Da especial regusto conducir un coche con mecánicas y chasis tan bien alineados, capaz de responder a prácticamente todas las necesidades dinámicas. Eso sí, se echa en falta un diésel con sello ECO y algún TFSI MHEV intermedio por debajo del 204 CV quattro. Como buen Audi, es un producto de gran calidad, pero además transmite clara intención de superarse no solo para mejorar respecto a sus antecesores, sino para presentarse como una opción más competitiva y convincente frente a la competencia.**

equivalente es menos refinado aunque está francamente bien insonorizado, es más competitivo por coste de uso y, como sabes, esa pegada de turbodiésel sigue siendo un verdadero gustazo. Pese a ello, yo sinceramente me declinaría por la versión de gasolina, que además tiene el sello ECO y, por tanto, ventajas adicionales si frecuentas la ciudad.

En cuanto al Q3 e-hybrid, aparte de que, como sabes, el motor térmico de este sistema pasa a ser el 1.5 TFSI, el brillo lo aporta una nueva batería de 25,7 kWh brutos —se puede cargar, además, en CC a 50 kW— que casi duplica la capacidad del PHEV anterior y le permite hasta 119 km WLTP de autonomía eléctrica, cifra que supera lo que ofrecen hoy X1 y GLA en sus híbridos enchufables. Sus 272 CV y 400 Nm de par garantizan rapidez y buenas sensaciones mecánicas, porque además se han corregido vacíos en la entrega de potencia al combinarse los motores, aunque lo verdaderamente relevante es que este Q3 pasa a ser un coche puramente eléctrico en uso cotidiano, con una autonomía que difícilmente agotaría un usuario medio.

El chasis del Q3 evoluciona con la introducción de amortiguadores de doble válvula, que controlan compresión y extensión de manera independiente; incrementa el rango de diferencias entre modos. En Comfort se sigue percibiendo firmeza, pero la comodidad es extraordinaria; en Dynamic

no abandona el lado amigable en la conducción. Balanced, el nuevo modo que sustituye al anterior Auto, ajusta el coche a la perfección según la conducción o el estado del asfalto. Por su parte, la dirección progresiva, revisada para reducir fricciones y ganar precisión, transmite más confianza en apoyos y maniobras.

El Q3 se sigue manteniendo como un vehículo práctico, sin excesos en cuanto a espacio interior —condiciona mucho el túnel de transmisión—, pero bastante bien equilibrado. El SUV ofrece 488 litros de maletero en configuración normal, ampliables a 575 litros adelantando la banqueta trasera y hasta 1.386 litros con respaldos abatidos. El Sportback, condicionado por la línea de techo —29 mm más baja—, homologa hasta 1.289 litros, manteniendo una cifra mínima de 410 litros. La banqueta trasera deslizante y con respaldo regulable aporta flexibilidad, permitiendo priorizar espacio para piernas o capacidad de carga.

Los precios equiparan ahora a los TFSI y TDI de 150 CV en torno a los 46.590 euros, mientras que la versión e-hybrid parte desde 56.090 euros. El Sportback añade un sobrepeso de 1.900 euros: 48.490 euros en acceso y 57.990 euros para el híbrido enchufable. Las primeras entregas están previstas para octubre en el SUV y noviembre en el Sportback.. 🚗



**CONTACTO**

# HONDA

LOS COUPÉS SUENAN YA A COSA DEL PASADO, PERO EN HONDA PARECE QUE NO PIENSAN LO MISMO. RESUCITAN LA DENOMINACIÓN PRELUDE, PROTAGONISTA EN LOS 80 Y LOS 90, CON UN DISEÑO DE ESOS QUE ENAMORAN A PRIMERA VISTA Y ADAPTADO A LOS NUEVOS TIEMPOS CON UNA MOTORIZACIÓN HÍBRIDA.

TEXTO: LUIS CARLOS CÁCERES. FOTOS: HONDA.





# PRELUDE











**V**ision 0 para una nueva gama de coches eléctricos, logo actualizado e incluso un cambio ligero en la tipografía. En Honda se están produciendo muchos cambios últimamente, aunque lo que no esperábamos era la apuesta por un coupé. Ahora mismo este tipo de carrocerías es un “rara avis” dentro de la industria, más si ponemos el foco en los fabricantes generalistas, pero parece que según las primeras noticias que nos llegan desde Japón o Estados Unidos, los pedidos se están agotando rápidamente.

Y para que el impacto mediático sea todavía mayor se ha rescatado el nombre de Prelude, que definió a un deportivo desde 1978 hasta principios de este milenio a través de cinco generaciones. En este caso no vayas a esperar una reinterpretación de alguna de sus anteriores entregas, sino que se ha decidido crear un modelo que vuelva a ser especial y llame la atención a los más puristas de la conducción.

Por si todavía no lo sabías, dentro de todas las divisiones que tiene Honda hay una que se dedica a la fabricación de aviones. De ahí que no nos debe extrañar que los responsables de la marca nos insistieran en que este Prelude basa su diseño en un planeador. Esta característica se aprecia fácilmente si te colocas justo en su frontal, con una nariz que quiere sobresalir del resto del conjunto y una combinación formada por la parrilla y la iluminación que da la sensación de ser unas alas. Aquí encontramos también una pequeña pieza de color azul en vertical que de alguna manera rom-

**LAS MEDIDAS DEL  
NUEVO PRELUDE SON  
MUY PARECIDAS A LAS  
DE SU ANTECESOR**





La calidad interior percibida es buena, con unos ajustes a la altura de lo que nos tienen acostumbrada Honda.







Es una pena que se haya escondido la salida de escape, pues le resta algo de espectacularidad desde esta vista.

pe la gran entrada de aire del paragolpes. Y es que a este tono se le ha dado un protagonismo muy importante, pues este mismo detalle de diseño se repite en la zaga, a la hora de pintar las pinzas de unos frenos fabricados por Brembo, así como en un interior del que posteriormente te hablaré.

Como atestiguaron los gendarmes franceses que nos siguieron durante una parte de nuestro recorrido (la primera toma de contacto fue en la ciudad francesa de Niza) su silueta es la clásica de coupé con 4,53 metros de largo (medida muy parecida a su antecesor), con puertas con marco y manetas enrasadas. Las llantas serán siempre de 19 pulgadas en color negro y no busques antena en el techo, pues ha sido escondida en la luneta trasera.

Antes de llegar a la zaga se puede apreciar como la parte trasera se eleva ligeramente, algo que se atestigua con unas luces que están bastante altas. Como suele ser ya habitual van de lado a lado y en medio queda la marca con su última tipografía. Y de la misma manera que pasaba en el lado contrario, los paragolpes no son para nada estafalarios, escondiendo tímidamente la salida del escape. Y al abrir el portón encontramos un

## HONDA PRELUDE

**Motores:** Uno de combustión delantero transversal con 4 cilindros, 1.993 cc (81 x 96,7 mm) más dos eléctricos.

**Alimentación:** Gasolina de inyección directa.

**Potencia máxima conjunta:** 184 CV.

**Transmisión:** Tracción delantera con cambio automático.

**Suspensión:** delantera de tipo McPherson con mangueta desacoplada y resorte helicoidal y trasera de paralelogramo deformable y resorte helicoidal.

**Frenos:** Discos ventilados / discos.

**Llantas:** 8,5" x 19".

**Neumáticos:** 235/40 R19 96V.

**Largo/ancho/alto:** 4.532/1.880/1.349 mm.

**Batalla:** 2.604 mm.

**Peso:** 1.480 kg.

**Precio:** 50.000 euros (aprox.).

espacio de 269 litros, que no es mucho, aunque con la posibilidad de poder abatir los asientos traseros (60:40) se pueden alcanzar los 663 litros, medidos hasta la ventana.

Ya que nos hemos puesto a hablar de los asientos, este Prelude cuenta con una configuración de 2+2, con unas plazas traseras que son bastante testimoniales y que solo se usarán en casos esporádicos. Delante estas estrecheces desaparecen y es donde encontraremos un puesto de mando que nos recuerda quizás demasiado a los que podemos localizar en un Civic o un ZR-V (pantallas, botonería...).

Pese a este apunte, nuestro protagonista cuenta con elementos exclusivos dignos de mención. Más allá de que podemos decorar el interior en combinaciones de azul y blanco o azul y negro, se ha tenido el mimo de diseñar dos tipos de asientos diferentes. El del conductor tiene unos pétalos que te abrazan mucho más, así como un cojín más elevado, buscando una posición más deportiva. El del acompañante, por su parte, se le añade un mullido más cómodo para relajarse lo más posible al viajar. El resto del conjunto ofrece un ensamblaje muy bueno a la altura de lo que nos tienen



# UNA MENOR BATALLA LE PERMITE SER MÁS ÁGIL EN CURVAS, DESTACANDO TAMBIÉN SU FRENADA

ENLACE AL CANAL

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

O escanea el código QR:





Aunque no sea tan radical como el Civic Type R, hereda varios elementos de este para ofrecer una gran dinámica. Y no busques la antena de la radio, pues ha sido escondida en la luneta.



acostumbrados en la marca y utilizando cuero natural para darle cierto refinamiento.

Y lo primero que te puedo asegurar antes de arrancar es que se nota la diferencia entre los dos asientos. Llega el momento de apretar el botón circular y en ese instante no esperes fuegos de artificio, pues es un coche preparado para arrancar con electricidad (¿Qué pensarían nuestros amigos gendarmes ante tanto silencio?). Hay que recordar que el Prelude hereda la misma unidad de potencia de los citados Civic y ZR-V, lo que viene a ser un motor eléctrico principal de 184 CV, el que da la potencia en la ficha técnica al coche, que trabaja en conjunto con otro de gasolina de 143 CV y un segundo eléctrico. Sobre el de combustión hay que aclarar que la mayor parte del tiempo funciona como generador para recargar la batería, aunque cuando pasas de 120 km/h, aproximadamente, un embrague lo conecta al eje delantero y es capaz de mover el coche también.

Antes de que pienses que esto puede ser una decepción, no te pierdas la "chuche" que han preparado los ingenieros de Honda. Bautizado como S+ Shift, se activa en un botón ubicado en la consola central. Tras hacerlo, el círculo izquierdo del panel de instrumentación se convierte en un cuentarrevoluciones al uso y en su zona central se indica la supuesta marcha engranada (su transmisión automática solo tiene una) hasta un máximo de ocho. Lo siguiente de lo que te percatarás es que aparecerá un sonido (solo para el interior) que simula tanto las aceleraciones como la operación contraria, consiguiendo muy bien imitar las

## CONCLUSIÓN

**Queda claro tras esta primera toma de contacto con el nuevo Prelude que estamos ante un buen GT, cómodo si lo requieres y con una puesta a punto que, sin llegar a ser tan radical como un Civic Type R, te permite disfrutar mucho en carreteras reviradas. Además, suma los suficientes detalles específicos, más allá de su carrocería coupé, para distanciarle lo necesario de sus hermanos de gama. Sin olvidar que en Japón y Estados Unidos los pedidos han sido cancelados porque están ya desbordados.**

reducciones o el punta-tacón. Y lo mejor de todo es que incluso da pequeñas sacudidas cuando pasa de una relación a otra, que puede ser automático o manual utilizando las levas tras el volante. Y como el volumen que le han aplicado no es muy alto, creo que es una función que puede y debe ir activada todos los días.

Esta nueva característica que no tienen sus hermanos de gama está disponible con cualquiera de los modos de conducción disponibles. De ellos me gustó como la suspensión adaptativa permite ofrecer una buena comodidad en el Comfort, siendo mucho más dinámica en los GT y Sport (hay un cuarto Individual para ponerlo a la carta). Esta ha sido heredada del Civic Type R, como la configuración de la dirección directa o los excelentes frenos Brembo, que te harán olvidarte del peor tacto que suelen tener los coches híbridos.

A nivel dinámico, teniendo en cuenta que hablamos de un peso total un poco superior a los 1.400 kg, creo que haber acertado la batalla le ha dado un poco más de agilidad en curvas respecto a un Civic convencional. Luego muchos se han quejado en redes sociales de que puede tener poca potencia (184 CV), pero ya te digo que es más que suficiente para divertirse, pues como aliado siempre tienes los 315 Nm del par instantáneo que ofrece el motor eléctrico principal. Sumaremos una dirección que es una delicia, un excelente paso por curva y algo que no se podía esperar de un coupé, unos consumos irrisorios. Tanto que en alguno de los tramos por la Costa Azul el ordenador de a bordo marcaba solo 5,1 litros. 🚗



CONTACTO

# KIA EV4

EL EV4 TIENE PRESENCIA, ESPACIO, EQUIPAMIENTO Y PERMITE ELEGIR ENTRE DOS CARROCERÍAS, CADA UNA CON DOS BATERÍAS DE 54 Y 81 KWH. SE POSTULA PROTAGONISTA EN EL IMPULSO DE LA ELECTRIFICACIÓN ADEMÁS DE APUNTALAR LA ESTRATEGIA DE VENTAS DE KIA, ESTA VEZ EN FORMATO DE TURISMO COMPACTO.

TEXTO: ÓSCAR DÍAZ. FOTOS: AUTOMÓVIL.

**E**n Kia saben muy bien cómo hacer coches eléctricos. No en vano iniciaron esa senda hace más de una década y hoy les avalan la experiencia, los resultados comerciales y el reconocimiento de crítica y público. Todo empezó con la versión eléctrica de Soul, con aquella tímida batería de 27 kWh, mejorada en sucesivas actualizaciones, y los Niro EV (dos propuestas de 39 y 64 kWh). Luego tuvo su primer gran espaldarazo en el EV6, que no sólo fue el primer eléctrico desarrollado como tal desde cero, sino que también estrenó la denominación EV, sino que también consiguió el premio Coche del Año en Europa 2022. Siguió su estela dos SUV, el mastodóntico EV9 y el versátil EV3 —un SUV B de 4,3 m de longitud— y ahora le toca el turno al EV4 que supone la entrada en la categoría de los compactos, dando la réplica eléctrica al Ceed.

Es, precisamente ahí, en competencia con propuestas exclusivamente eléctricas como VW ID.3 y Cupra Born, o variantes eléctricas de plataformas multienergía como Peugeot 308, donde se mueve el EV4, que tiene el honor de ser el primer Kia eléctrico en ser fabricado fuera de Corea, al menos en una de sus dos versiones de carrocería. Y es que, la versátil plataforma E-GMP ha permitido a Kia crear dos carrocerías diferenciadas por la forma, por el estilo, por 30 cm adicionales por detrás del eje trasero, por 1.600 euros, y, posiblemente, por ser objeto de atención de un público con diferentes necesidades.

Las dos versiones —EV4 y EV4 Fastback— coinciden en una distancia entre ejes que te hace recordar a berlinas de categorías superiores. Son nada menos que 2,82 m que, lógicamente, redundan en habitabilidad interior. De hecho, los casi 81 cm de espacio de piernas trasero que pudimos







# LA FAMILIA EV4 CUENTA CON UN ÚNICO MOTOR DE 204 CV Y TRACCIÓN DELANTERA



medir en la presentación internacional superan en más de 6 a los mejores compactos. Eso sí, los pasajeros de mayor altura sí verán como sus rodillas quedan por encima de las caderas en una posición algo forzada típica de los eléctricos. Eso sí, tanto la anchura como la cota de espacio para la cabeza será difícil que presente cualquier tipo de discusión. Tampoco es nada malo el maletero, con 435 l los cinco puertas y 490 los Fastback que, además, saca partido de sus 30 cm extras de carrocería para mejorar su coeficiente aerodinámico Cx. Y es que su 0,23 hace parecer vulgar al muy buen 0,27 de las versiones «sin apellido» y se traduce en una pequeña mejora en cuanto a autonomía entre recargas.

Ésta va a depender del tamaño de la batería. Porque dependiendo de si hablamos de la de 58,3 o la de 81,4 kWh de capacidad bruta vamos a llegar a tener hasta casi 200 km de diferencia oficial, con un mejor registro de 632 km para el Fastback, que podría llegar a recorrer hasta casi 50 km más que el EV4 «normal» con la misma batería y monta de llantas. Y es que, dependiendo del tamaño de las llantas, en esta versión de 5 puertas podrás ver cómo en consumo oficial pase de 14,7 a 15,8 kWh/100 km, con la consiguiente reducción en autonomía.

Por ahora la familia EV4 cuenta con un único motor de 204 CV (150 kW) que entrega su potencia en las ruedas delanteras, si bien ya están confirmadas para 2026 la aparición tanto de versiones con tracción integral como un GT de altas prestaciones al estilo de lo que sucede en el impresionante EV6 GT —aunque, claro, no vamos a estar hablando de un coche de 650 CV—. En este caso, los 204 CV del EV4 puede parecer un estándar entre los eléctricos de volumen, es suficiente para mover el coche con presteza, con facilidad y unos registros frente al cronómetro que suponen algo más que un utilitario. Sin asustar para lo que estamos acostumbrados con los eléctricos, los menos de 8 s que anuncia en el 0-100 km/h en el peor de los casos y poco más de 7 en el más favorable son cifras en las que se llevan moviendo los buenos GTI en los últimos años, con el plus de eficacia de evitar saltos de régimen en los sal-

## KIA EV4 GT-LINE

**Motor:** Delantero, sincro de imán permanente.

**Potencia máxima:** 150 kW (204 CV) de 5.200 a 9.600 rpm.

**Par máximo:** 283 Nm (29 mkg)

**Transmisión:** Tracción delantera con transmisión de una relación.

**Batería:** Polímero de iones de litio. 81 kWh de capacidad bruta.

**Carga por CC:** 128 kW. **Carga por CA:** 11 kW

**Bastidor:** Monocasco de acero.

**Suspensión:** Delantera McPherson, trasera de paralelogramo deformable. Muelles helicoidales en ambos ejes.

**Frenos:** Discos ventilados (325 mm) delante y discos macizos (300 mm detrás).

**Llantas:** 7,5 x 19".

**Neumáticos:** 215/50R19.

**Largo/anchura/alto:** 4.450/1.860/1.485 mm. **Batalla:** 2.820 mm.


Peso: 1.910 kg.

**Acel 0-100 km/h:** 7,8 s


**Vel. máx:** 170 km/h

**Consumo:** 15,8 kWh/100 km

**Autonomía:** 584 km

**Precio:** 48.647 €. 

tos de marcha, aunque sin la emotividad de la sonoridad de un motor térmico. Y en el uso que pudimos hacer durante la presentación internacional, parecen adecuados para el uso cotidiano de baja exigencia, aunque con maneras en casos de necesidades puntuales de potencia como un adelantamiento o una incorporación apresurada. Como es habitual de los eléctricos, donde mejor se mueve es en las zonas de velocidad mantenida, donde eres capaz de beneficiarte de un tranquilizador silencio de marcha y unos consumos más que razonables. En nuestro caso, con no pocas subidas y bajadas y tramos de autovía recorridos a ritmos del tráfico por debajo de los límites legales vimos cifras por debajo de los 16 kWh/100 km que prácticamente aseguran los 400 km con la batería pequeña y más de 500 en las versiones de 81 kWh de capacidad, unos 5.000 euros más caras a igualdad de equipamiento.

En su lanzamiento está disponible con tres versiones comerciales (sólo las dos superiores en las versiones de batería grande) dotadas todas ellas con un equipamiento algo más que básico y con una horquilla de precios que va de los 38.695 euros a los 52.970, todos ellos sujetos a políticas comerciales que sumadas a los actuales incentivos gubernamentales podrían rebajar el «precio desde» hasta unos 26.400 euros que sí le hacen ser una alternativa a cualquier compacto de motor térmico, con la ventaja de un eléctrico. 



Según versiones el EV4 equipa llantas de 17 o 19", diseñadas siempre para reducir la resistencia aerodinámica.



El EV4 es 30 cm más corto y 1.600 euros más barato que el EV4 Fastback, una carrocería muy popular en Corea.

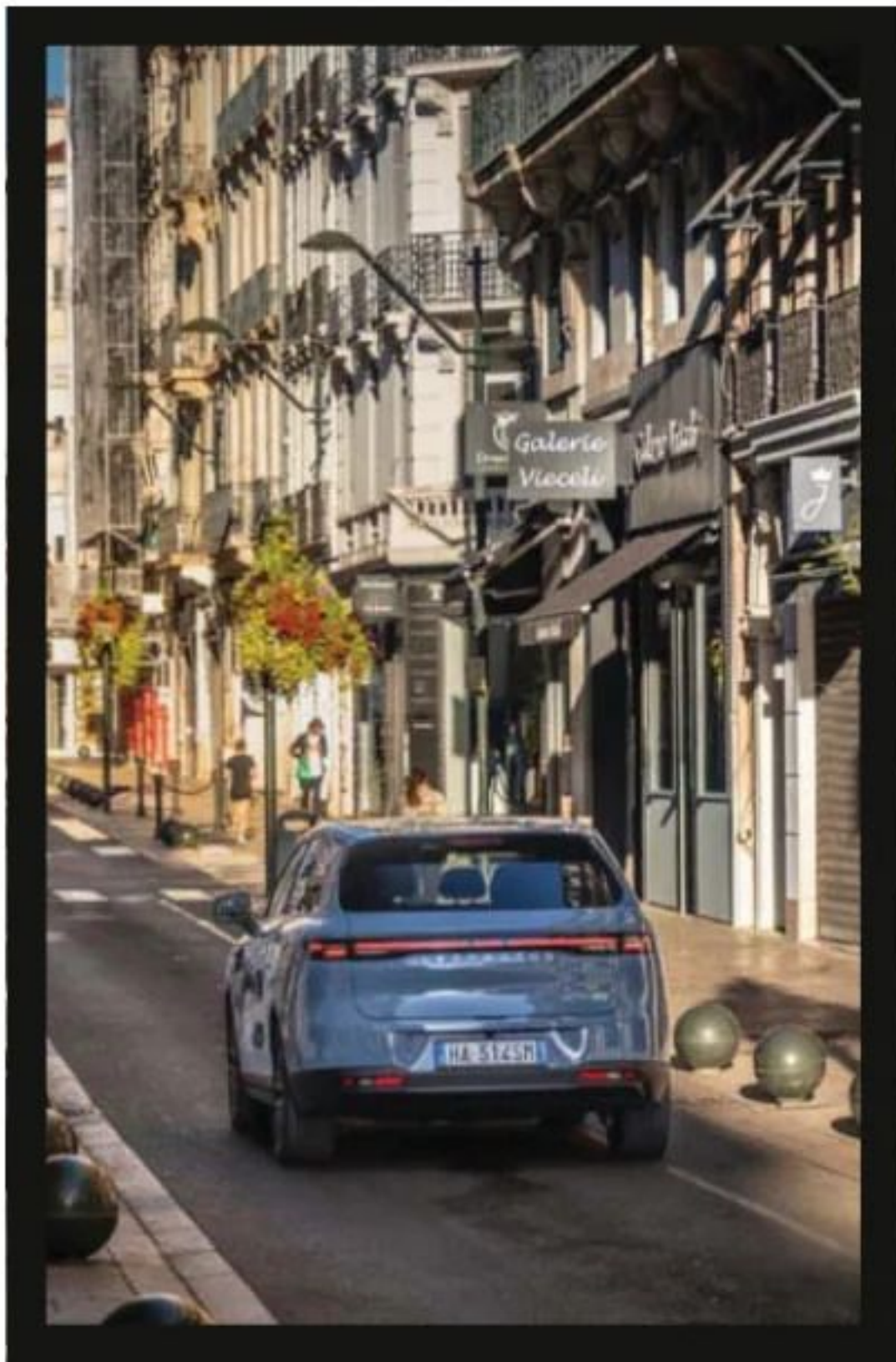


## CONCLUSIÓN

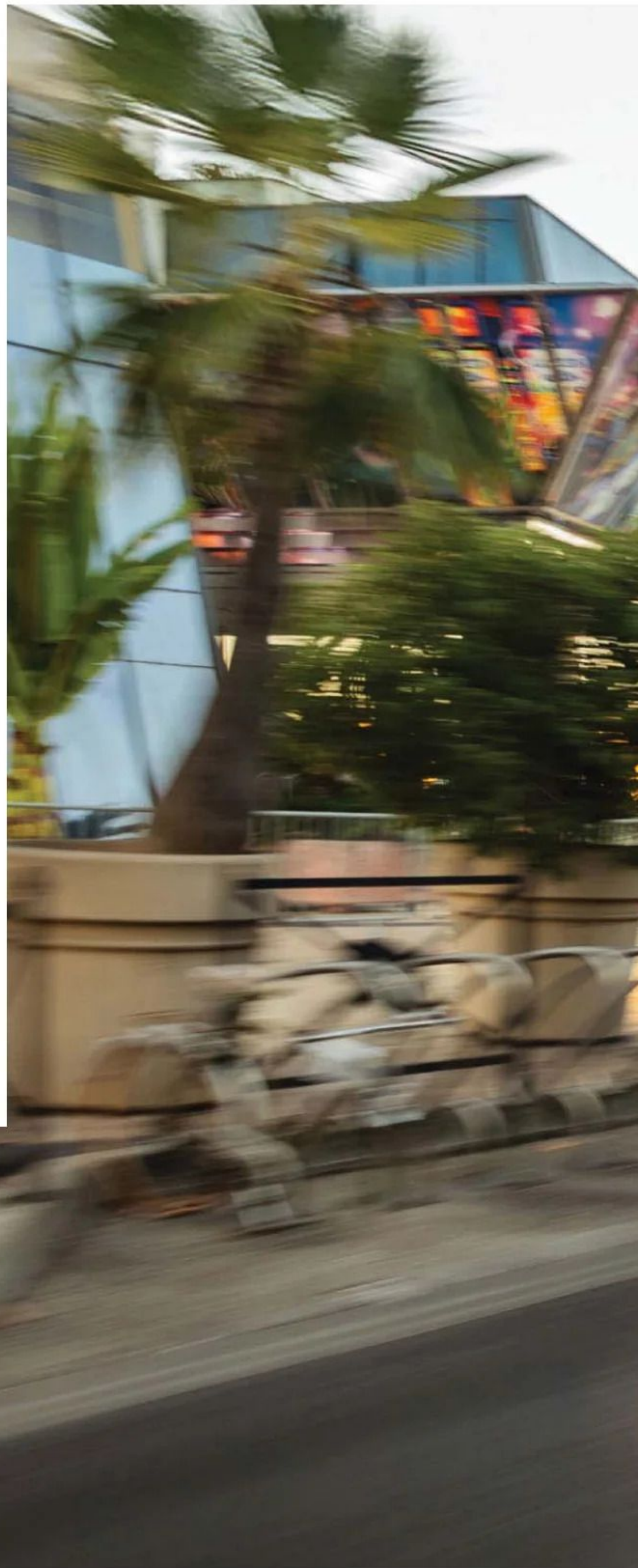
Si la primera impresión es la que queda, este EV4 me ha ganado en su concepción de coche para todo por sus atributos de espacio, de autonomía, de potencia suficiente para un uso convencional y de diseño. Y, en este caso, se han alejado del máximo minimalismo —afortunadamente— y han mantenido los botones físicos en algunas funciones determinantes. «Vigorizado» con el plan Moves su precio puede incluso llegar a ser ventajoso respecto de los compactos clásicos.







**H**ay que ver el precio que tienen los coches nuevos! ¡Los eléctricos son coches carísimos! Son dos consideraciones ciertas, o ciertas al menos siempre y cuando saquemos de la ecuación a los automóviles provenientes de China, que son capaces de anunciar unas tarifas que dejan en evidencia a europeos y resto de asiáticos. Y entre ellos hay un recién llegado, Leapmotor que con un planteamiento técnico innovador es capaz de dar una vuelta de tuerca a la lucha de precio. Tras los T03 y C10 llega el tercer modelo, el B10, un SUV de 4,51 m de longitud ya a la venta, que en los próximos meses tendrá dos novedades tan importantes como la llegada de una variante de autonomía extendida y, por su importancia para la economía nacional, que en apenas unos meses se confirmará la planta de Stellantis donde vaya a producirse.





**CONTACTO**

# LEAPMOTOR B10

EL B10 ES UN COCHE IMPORTANTE PARA LEAPMOTOR, PARA ESPAÑA Y PARA EL PÚBLICO EN SU VIAJE A LA ELECTRICIDAD. PORQUE ESTE SUV ELÉCTRICO DE 4,51 M Y 454 KM DE AUTONOMÍA POR DEBAJO DE LOS 30.000 EUROS ES MUY SERIO, Y MÁS SI EMPIEZA A FABRICARSE EN NUESTRO PAÍS EN 2026.

TEXTO: ÓSCAR DÍAZ. FOTOS: AUTOMÓVIL.







Una de las particularidades de este automóvil, clave sin duda para conseguir ese impresionante precio de venta, es la simplificación y concentración de los elementos que componen la arquitectura electrónica, denominada Leap 3.5. De casi 100 se ha pasado a 22 unidades de control que controlan más de 200 interfaces y el cableado ha bajado de los habituales más de 3 km hasta poco menos de 1 km. También es novedoso el sistema de la batería, que por un sistema Cell to Chasis, prescinde de la habitual carcasa, lo que no sólo rebaja peso, sino también permite un acceso más cómodo cuando haya que intervenir en ella si hubiera que sustituir alguno de los módulos.

En este caso, el Leapmotor B10 va a estar disponible con dos baterías, de 56 y 67 kWh de capacidad separadas en su tarifa por menos de 2.000 euros, lo que hace prever a la marca que al menos dos de cada tres coches vendidos vaya a tener la batería mayor. O lo que es lo mismo, una autonomía WLTP de 434 km en vez de los 361 anunciados para la batería pequeña. Ambas podrían ser recargadas mediante corriente alterna a 11 kW o por corriente continua, con potencias máximas de 168 kW que permitirían pasar del 30 al 80% de carga en menos de 20 minutos —las marcas habitualmente declaran el tiempo en pasar del 10 al 80 y suele rondar la media hora—.

Las opciones para elegir terminan prácticamente ahí. Porque está disponible con un único motor, de 218 CV, dos grados de acabado comercial diferenciado por unos 1.500 euros que dan

## LEAPMOTOR B10 DESIGN PRO MAX

**Precio:** 31.490 € (sin descuentos ni Moves/ CAE)

**Motor:** Trasero. Sincrono de imanes permanentes.

**Batería:** Litio-Ferro-Fosfato. 67,1 kWh cap útil. Recarga C.C.: 168 kW. Recarga C.A.: 11 kW

**Potencia máxima:** 160 kW (218 CV).

**Transmisión:** Propulsión trasera. Una velocidad.

**Bastidor:** Monocasco de acero.

**Suspensión:** Independiente McPherson / Multibrazo. Muelles helicoidales.

**Frenos:** Discos ventilados / discos.

**Llantas:** Aleación, 18".

**Neumáticos:** 225/50/R18 (del) 235/50 R18 (detrás).

**Largo/ancho/alto:** 4.515/1.885/1.655 mm. Batalla: 2.735 mm. Peso: x.xxx kg.

**Maletero:** 430 l.

**Altura libre:** 170 mm

**Acel. 0-100 km/h:** 8 s

**Vel. máxima:** 170 km/h

**Consumo WLTP:** 17,2 kWh/100 km

**Precio:** 31.490 € (sin descuentos ni Moves/ CAE)

paso a unas llantas de aleación y los asientos delanteros calefactados y ventilados, y no se presentan paquetes de equipamiento que dificulten la elección, y un proceso de fabricación y entrega de unidades que comienza a miles de kilómetros de distancia.

Puede que haya a quien el aspecto pueda parecer un poco anodino, gris, aunque en ese anonimato puede radicar parte de su personalidad, y un interior dominado por la pantalla central multifunción de 14,6" de rapidísimo funcionamiento y excelente resolución. Desde ahí vas a regular no sólo los elementos de comunicación, entretenimiento y bienestar, sino las funciones relativas a la conducción como la regulación de los espejos, asientos, o selección de los diferentes modos de conducción, de firmeza de dirección, de las ayudas a la conducción o de modificación de la regeneración de energía. Ésta actualmente se da en tres niveles de los cuales incluso en el más fuerte ofrece una acción suave y progresiva, si bien ya están previstas las primeras actualizaciones «over the air» por supuesto, que incluirán entre otras cosas la conducción One Pedal o mejoras en el planificador de rutas que ya te indicarán el estado de carga en cada una de las etapas del navegador.

Eso sí, para alivio de los menos aficionados a las pantallas, un botón en el volante te permitirá establecer como favorita una de las acciones, que podría ser regular los espejos, desconectar



## EL B10 ES CAPAZ DE DAR UNA VUELTA DE TUERCA AL PRECIO

las súper conservadores sistemas de mantenimiento de carril, superación de velocidad permitida, etc.

Al margen de esa gran pantalla, el segundo elemento que llama la atención es la gran cantidad de espacio disponible para los pasajeros. Porque en espacio disponible. Porque como pude comprobar en la presentación internacional, una persona de 1,90 m podría sentarse de otra de idéntica estatura sentada tras el volante. Y lo harán en una posición natural para las rodillas, sin tenerlas demasiado elevadas, y solamente podría añadir un plus de comodidad si el respaldo pudiese regularse en una posición ligeramente más vertical, menos tumbada de lo que se presenta. Adicionalmente, Leapmotor habla de la posibilidad de formar una superficie plana abatiendo los respaldos, configurando un enorme espacio de carga.

Pudimos conducir este coche durante casi 200 km en un recorrido de baja velocidad y continuos sube y baja por la costa azul, con poca prevalencia de las vía rápidas y nos sorprendió agradablemente su consumo, con una media por debajo de los 13 kWh/100 km, y por un planteamiento en el que la comodidad en el bacheo y el aislamiento de rodadura, uno de sus puntos más destacados, no llegaba a ocultar una respuesta a la dirección rápida y precisa. También su acelerador está muy filtrado, con una respuesta inicial progresiva que sólo desata su potencial en la última parte del recorrido y te hace pensar cómo el Lepmotor B10 puede ser un magnífico coche de uso diario, una herramienta que puede facilitarte los desplazamientos con mucho espacio, la conectividad que puedes pedir a un eléctrico a la última, y un comportamiento dulce que te lo va a poner muy fácil. Y todo con un precio difícil de creer incluso antes de promociones. Porque aplicando los descuentos promocionales e incentivos del gobierno podrías llegar a tener un B10 básico por menos de 20.000 euros y uno «pata negra» por 23.000. 🚗

### CONCLUSIÓN

Automóviles como este te hacen pensar en que el coche eléctrico puede ser una alternativa real e inmediata en muchos casos al vehículo térmico. Habrá quien opine que tiene un diseño impersonal, poco vistoso, pero no cabe duda de que ofrece mucho, mucho, espacio interior, que su conducción es amable, poco exigente y su suave puesta a punto de suspensión le hace muy válido para esos malos asfaltos de las ciudades. Si además se ofrece a precio de utilitario, este SUV de 4,51 m puede ser perfectamente el coche de uso diario de muchas familias.

Imposible poner peros al espacio interior. Abundan, eso sí, los revestimientos rígidos y no demasiado vistosos. Es funcional.



**MAGAZIN**

**ALFA ROMEO TONALE**

# TONO PROPIO

EL TONALE NO ES UNO MÁS EN ALFA. CON ÉL, SE EMPEZÓ A REORDENAR LA TRANSICIÓN ELÉCTRICA, PERO MANTENIÉNDOSE FIEL A SU ADN. PROPONE UN SUV "DE DISEÑO", CON CONECTIVIDAD ACTUAL Y UNA PUESTA A PUNTO CON ESE TACTO TAN ALFA, AUNQUE ES UN COCHE CAPAZ DE CAUTIVAR A TODOS LOS USUARIOS.

TEXTO: RAÚL RONCERO. FOTOS: ALFA ROMEO.











Dirección rápida y chasis con buen control de carrocería; freno consistente y modos del DNA que se notan al volante. El Tonale transmite confianza sin perder comodidad en el día a día.





**S**í, el Tonale lleva un tiempo en la calle. Suficiente para mirarlo con cierta perspectiva, lejos del ruido de lanzamiento y de las etiquetas que las marcas le están poniendo a todo cuanto van lanzando al mercado. Alfa Romeo lo presentó como su “metamorfosis” hacia la electrificación y el software, pero, como todo Alfa, lo que importa es que al conducirlo aflora ese tacto y esas sensaciones reconocibles de la marca. Tras él, hay mucha miga a nivel industrial, porque el Tonale, proyecto con mucha inversión, se fabrica en Pomigliano d’Arco, en una línea dedicada y con procesos que la marca presume como referencia dentro del grupo. Es cierto que esto “no se conduce”, pero habla de compromiso con el producto, algo que Alfa necesitaba dejar claro en su regreso a segmentos de mucho volumen con un SUV compacto. En paralelo, la marca ha intentado cuidar el ciclo de vida de cada unidad con un certificado digital NFT que registra mantenimiento y uso para apuntalar el valor residual del

coche y de la marca, y que, más que gadget simbólico, es una política que dará mucha seguridad a largo plazo si algún día decides que el Tonale pase a “otras manos”.

En términos de imagen, está claro que Alfa quiso hacer eso, un Alfa. Reconoces muchos detalles en su carrocería —apuesto a que algunos de ellos se reconocen incluso al tacto—, así como una ergonomía interior orientada a quien conduce. Lo relevante en el habitáculo, mucho más que los buenos centímetros de habitabilidad que pueda ofrecer, es que la huella digital a bordo deja conducir sin distraer, sin robar protagonismo al volante, porque, aunque el Tonale pueda ser un coche capaz de ofrecer mucho y buen confort, para Alfa siempre existe un protagonista indiscutible: el conductor.

La oferta mecánica dibuja dos caminos. Una interesante hibridación para las versiones 1.5 con 130 y 160 CV, asistidas por una red de 48 V que alimenta una unidad de 20,4 CV junto al cambio DCT de 7 marchas, permite mover el coche a bajas velocidades con el térmico apagado, facilita

---

**EL TONALE ES UN SUV CON UNA  
VISIÓN MUY PRAGMÁTICA, PERO NO  
FALTA EL ACENTO DEPORTIVO**

---



---

**A DIARIO, ELÉCTRICO ÚTIL, PERO CUANDO PIDES MÁS,  
EL Q4 PHEV ENTREGA EMPUJE Y DIVERSIÓN**

---







Sin abandonar la función práctica, Alfa sigue diseñando sus coches dando especial importancia al diseño y al conductor.

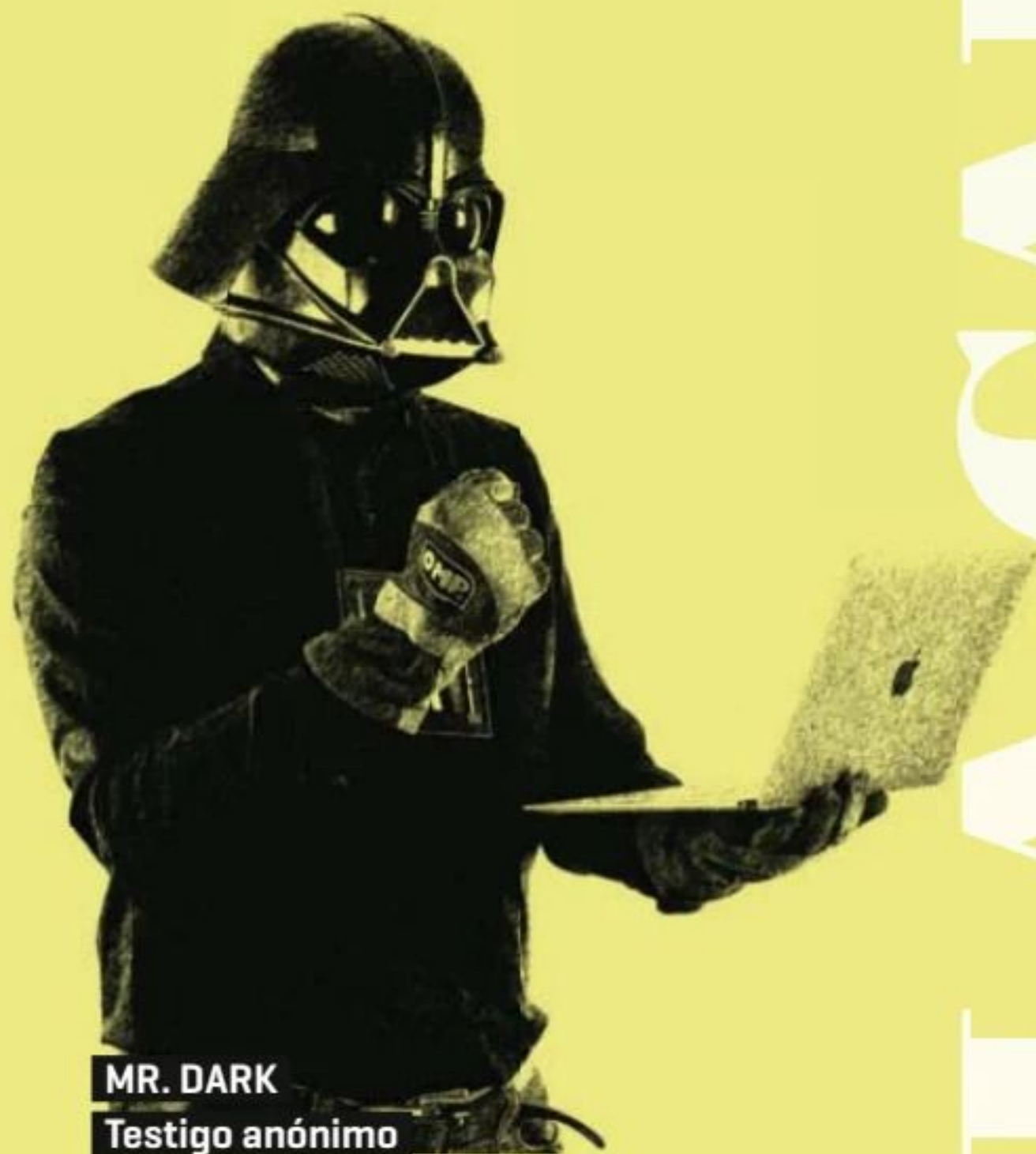
arranques y propone muchas fases de conducción “a vela”, que en ciudad y vías urbanas despejadas aminoran mucho el consumo y las emisiones; técnicamente sencillo, sí, pero lo que importa es que Alfa ha querido desarrollar un sistema híbrido con funciones útiles y bien integradas.

El otro camino es el PHEV Q4, con 280 CV globales, fruto de combinar un motor térmico delante, otro eléctrico posterior que da instantaneidad en la prestación y una batería de 15,5 kWh. Es un “todo en uno”: tracción total Q4 involucrada en la dinámica y la seguridad del coche, talante deportivo por los cuatro costados y una autonomía eléctrica media rozando los 60 km, superior si conducimos en modo eléctrico en ciudad.

¿Y el habitual “tacto” de la marca sigue presente en este SUV? Como siempre, hay decisiones “de base”, de puro espíritu Alfa, que siempre llevan en la dirección correcta a la hora de desarrollar un coche con alma. El Stelvio ya dejó claro en su momento que SUV y emociones deportivas pueden estrechar la mano. En el caso del Tonale, valgan como ejemplo, además de una estudiada estructura, una dirección rapidísima, un freno by-wire que integra regeneración con buen tacto de pedal, pinzas Brembo de cuatro pistones, suspensión McPherson con FSD y la opción de amortiguación electrónica Dual Stage Valve con modos Comfort/Sport... todo ello conjugado con una puesta a punto muy “de conductor”. En las versiones de tracción delantera, el autoblocante electrónico ayuda a transmitir siempre la potencia justa al asfalto. Con todo, el Tonale no sólo tiene fundamentos deportivos, también cuenta con grupos propulsores que consiguen que la eficiencia y las prestaciones conformen un triángulo equilátero, aunque el usuario puede modificar sus vértices mediante el selector DNA: en Dynamic la respuesta de acelerador y dirección es más “afilada”; en Natural el sistema decide por ti el mejor punto de equilibrio en cada momento; Advanced Efficiency prioriza, sin embargo, la eficiencia. Alfa propone una calibración con claras intenciones, no sólo con efecto placebo para el usuario. Y es que, detalle a detalle, Alfa demuestra haber sido muy ambicioso a la hora de desarrollar este modelo, y no solo pasar a hacer coches electrificados.

El Tonale no sólo ha aspirado a ser un coche premium, sino que alcanza sobradamente ese calibre. Y sí, es posible que sus precios se sitúen en esa órbita, pero la propuesta de valor acompaña: calidad percibida sólida, arquitectura híbrida bien resuelta, chasis con fundamentos de marca y conectividad muy completa. A esto suma equipamiento de serie coherente y un rendimiento que no se queda en frías cifras, sino en cómo el Tonale logra expresarlas. 🚗





MR. DARK

Testigo anónimo

# LAS CABRAS

## JUSTICIA MEDIO CIEGA



PA Fugitives sería un buen nombre para una banda de punk rock alternativo. Pero no, ahí están siete exdirectivos de Volkswagen, prófugos de la justicia estadounidense por el Dieseltgate. Uno de ellos es Martin Winterkorn, presidente del consejo de dirección hasta que dimitió, hace ahora diez años. Otros dos exdirectivos implicados no están en esa lista porque ya pasaron por la cárcel: uno se declaró culpable y a otro no se le ocurrió otra cosa que irse de vacaciones a Florida, donde lo trincaron.

Los demás Fugitives andarán por Alemania, que solo extradita a sus ciudadanos a Estados Unidos bajo circunstancias excepcionales. Considera que estas no lo son y, la verdad, yo también lo creo. No es que lo que hicieron no me parezca grave, me lo parece y mucho. Pero me rechina la relación entre el delito y la pena, en comparación con otras cosas que pasan allí dentro del ámbito empresarial. Por ejemplo, una especie de tarjeta para salir de la cárcel que se llama Deferred Prosecution Agreement (DPA), algo así como “acuerdo de juicio suspendido”.

Con el DPA, a instancia de la fiscalía, si la empresa reconoce unos hechos delictivos, acuerda el importe de

una sanción, realiza las reformas estipuladas y acepta la supervisión externa durante un cierto periodo, no hay juicio. Aunque no es consustancial al proceso, en la práctica tampoco hay responsabilidades penales.

En la década del 2000, se detectó un fallo en la cerradura de contacto de varios modelos de General Motors, como el Chevrolet Cobalt, el Saturn Ion, el Pontiac G5. En ciertos casos se desconectaba el motor en marcha, por lo que el coche perdía la asistencia para la dirección, los frenos y sistemas de seguridad como los airbags. Hubo accidentes por ese fallo y el fondo de compensación independiente administrado para GM certificó 124 personas muertas y 275 con lesiones. Como agravante, la empresa sabía que se habían fabricado coches con ese defecto desde 2002. Entre compensaciones a víctimas y fondos de indemnización, multas del Departamento de Justicia de EE. UU. y el de tráfico (NHTSA), acuerdos judiciales civiles y gastos legales, General Motors ha pagado unos 2.700 millones de dólares. Pero no se ha identificado a los responsables y nadie ha ido a la cárcel.

En 2014, Toyota admitió haber engañado a consumidores y al regulador de EE. UU. sobre dos problemas que causaban aceleración no intencionada. Uno estaba relacionado con el propio pedal y el otro con la alfombrilla, donde se atascaba. Según la NHTSA, hubo al menos 5 muertes. Tras el pago de las multas acordadas, se cerró el caso en 2017 sin responsabilidad penal.

El 2 de octubre de 2023, en San Francisco, un conductor atropelló a una mujer que cruzaba la calle y la dejó en la trayectoria de un taxi autónomo de la empresa Cruise. Basados en el Chevrolet Bolt, tienen capacidad autónoma de nivel 4 dentro de una zona específica de la ciudad. El taxi se detuvo inicialmente, pero después se puso en marcha y la arrastró. La pobre quedó muy maltrecha, aunque finalmente se recuperó. En la investigación del accidente, la empresa editó el vídeo captado por el taxi para que no se viera lo que realmente ocurrió. DPA al canto y aquí no ha pasado nada.

En 2010, lo que entonces era DaimlerChrysler tuvo mala suerte con los DPA para sus filiales de Rusia y de China. El motivo: sobornos en mercados exteriores con un total superior a 56 millones de dólares, en más de 200 operaciones, durante 10 años y en, al menos, 22 países. Todo se arregló con unos 94 milloncitos de nada pero habrían corrido mejor suerte si Trump hubiera sido presidente entonces. Recientemente se ha declarado a favor de los sobornos en el extranjero y suspendió la ley que los prohíbe. «Esto traerá muchos más negocios a Estados Unidos», pronosticó. Esa ley (Foreign Corrupt Practices Act) vuelve a estar vigente, pero ya se imaginan que se aplica con mucha levedad y, llegado el caso, un DPA amigable y a otra cosa.

Que a los EPA Fugitives les puedan meter en la cárcel es un indicio de la hipocresía de todo esto. ¿Muertos? Qué le vamos a hacer ¿Heridos? Ya se curarán ¿Corrupción? ¡Pero si viene bien! Pero ay de ti si contaminas más de lo que dices. 🚗



En el ámbito empresarial de Estados Unidos la justicia no es siempre ciega, se aparta la venda esa que tiene en los ojos cuando conviene a algunos.





**LALIGA**  
**BUSINESS SCHOOL**

# MÁSTER EN ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS

Organizado por:

**LALIGA**

**SPORT  
LIFE**  
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS



Febrero 2026

Más información en:

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



**LA FUERZA QUE IMPULSA TU CARRERA. ESTUDIA EN LALIGA.**



ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



LA HIBRIDACIÓN EN EL MOTORSPORT

# DOBLE MORAL, DOBLE RASERO

DURANTE UNA DÉCADA, EL MODELO HÍBRIDO HA SIDO SINÓNIMO DE SOSTENIBILIDAD EN EL DEPORTE DEL MOTOR. PERO EN LA FÓRMULA 1 Y EL CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY, LA MODA HÍBRIDA SE ESTÁ DESMORONANDO. SIN EMBARGO, EN LOS CAMPEONATOS DE RESISTENCIA ESTÁ PROVOCANDO UN AUJE. ¿SEGUIRÁ SIENDO EL HÍBRIDO EL ARMA MARAVILLOSA O SIMPLEMENTE UN MAL NECESARIO?

TEXTO: MARCUS SCHURIG / J.I. EGUIARA. FOTOS: SLIB

x.com/byneontelegram

x.com/byneontelegram

x.com/byneontelegram

x.com/byneontelegram

x.com/byneontelegram

x.com/byneontelegram

x.com/byneontelegram

byneon  
Neon147

byneon  
Neon147

VISTAJET

NICHÉLIN





**S**e podría describir a Hybrid como un arma multiusos impopular. La extraña vaguedad está ya contenida en el núcleo de la palabra: el origen griego está tomado del término *hýbris*, traducido: arrogancia o presunción. La transferencia lingüística al latín dio lugar a una mezcla con el término "hybrida", que significa mestiza.

La reputación de la tecnología híbrida en el contexto del automóvil y los deportes de motor es igualmente vaga: ni lo uno ni lo otro. El cruce entre un motor de combustión y un motor eléctrico puede tener sentido en la carretera y en la pista de carreras, pero a veces también puede resultar bastante inútil. Depende esencialmente de la aplicación, es decir: ¿Qué se quiere conseguir realmente con el híbrido? ¿Debería incrementarse la eficiencia general? ¿Reducir el consumo? ¿Se puede generar un factor de refuerzo para aumentar el rendimiento? ¿O se trata de la opción de la conducción eléctrica, por ejemplo en entornos urbanos, porque la normativa así lo exige?

Con solo enumerarlos queda claro que hay muchas variantes de híbrido, no solo una. El sistema híbrido también tiene consecuencias: dependiendo del tamaño y del rendimiento del componente de propulsión eléctrica, el peso aumenta, pero el rendimiento también puede disminuir. Al mismo tiempo, la complejidad general aumenta, ya que un mismo pedal controla de hecho dos motores, es decir, el motor de combustión y el eléctrico. Para hacer posible esta interacción compleja, se requiere una cantidad correspondiente de electrónica.

El segmento deportivo ocupa una posición especial en este contexto. En la carretera, los sistemas híbridos fueron concebidos principalmente para permitir la conducción eléctrica en las ciudades. Como la legislación hizo obligatorio reducir los perfiles de CO<sub>2</sub> en todos los formatos de vehículos, los sistemas híbridos también encontraron su camino en los coches deportivos, lo que nos acerca lentamente al núcleo de nuestro tema. Los sistemas híbridos en los coches deportivos fueron y son fundamentalmente una consecuencia de la normativa y no un objetivo de desarrollo original para el segmento deportivo.

¿Por qué? Porque un sistema híbrido potente implica mucho peso. En términos generales, se necesitan entre 150 y 200 kilo-





En la Fórmula 1, la tecnología está en primera línea y los costes en un segundo plano. Por lo tanto, la proporción de energía eléctrica aumentará en 2026, pero el péndulo podría volver a oscilar en 2032 si la clase alta posiblemente renuncie a los híbridos y apueste por los combustibles verdes.

gramos para conseguir una potencia híbrida de entre 150 y 200 CV. En términos de rendimiento puro, es decir, el tiempo de vuelta en la pista de carreras, esto tiende a ser solo una pequeña mejora o un juego de suma cero en el primer paso. Pero después de varias vueltas, el impacto del peso en el rendimiento de los neumáticos es tan grande que el tiempo de vuelta cae como una piedra proverbial caída del cielo.

La espada de doble filo de los híbridos no necesariamente se está afilando más en los deportes de motor. Como la legislación exige la electrificación parcial o total de las carreteras, la tendencia tuvo que trasladarse al automovilismo. Como resultado, la autoridad mundial del automovilismo, la FIA, modificó el reglamento técnico para sus campeonatos mundiales a partir de 2009. Por supuesto, el primer paso aquí fue reflejar la eficiencia y la sostenibilidad, pero también había margen para poner mayor énfasis en el aspecto del rendimiento. “Desde hace 15 años, el híbrido es el requisito obligatorio en la normativa para que los fabricantes de automóviles participen”, afirma el director técnico de la FIA, Xavier Mestelan Pinon.

Las características específicas difieren significativamente, lo que también tiene que ver

con los diferentes formatos de carrera y distancias. La máxima categoría del F1 tuvo un comienzo torpe en 2009 con el sistema KERS, pero los esfuerzos de hibridación solo se volvieron realmente serios y complejos con la reglamentación del sistema de propulsión a partir de 2014, que es válida hasta finales de 2025.

El diseño híbrido con MGU-K y MGU-H es complejo y requiere mucho tiempo. El director técnico de la FIA, Mestelan, destaca que la tecnología híbrida ha supuesto un importante salto en eficiencia: “Hace unos 20 años, los coches de F1 todavía consumían 170 kilogramos de combustible, hoy consumen 100 kilogramos. Esto se debe a las ganancias de eficiencia en el lado del motor, así como a la electrificación parcial mediante la hibridación”.

El ex jefe de motores de Alpine F1, Remi Tafin, lo matizó en 2019: “Durante la era híbrida, hemos avanzado más con el motor de combustión que con el sistema híbrido”. Gracias a nuevas tecnologías como el encendido por precámara, la eficiencia del motor ha aumentado a más del 50 por ciento a lo largo de los años. El alcance técnico en la Fórmula 1 es tradicionalmente grande porque los costos juegan un papel secundario, pero eso no se aplica al resto de Campeonatos de la FIA: “Lo híbrido tiene senti-



En el Campeonato Mundial de Rally, el sistema híbrido está diseñado para ser lo más pequeño posible, pero el grupo de trabajo de rally quería deshacerse del sistema híbrido después de tres años. Ahora, en cambio, se elaborará un reglamento técnico completamente nuevo para los coches de Rally1 para 2027.



do tecnológico y es valioso, pero lo híbrido también puede ser increíblemente caro si se considera el coste de desarrollo”, explica el director técnico de la FIA, Mastelan. “En la Fórmula 1 esto no es un problema porque el foco está en la tecnología. Sin embargo, en todos los demás campeonatos de la FIA, el aspecto económico juega un papel mucho más importante”.

En los últimos años, la presión sobre los costes en el deporte del motor ha aumentado significativamente, impulsada por los fabricantes de automóviles que gimen bajo el peso de la transformación. “En retrospectiva, creo que fue correcto que introdujéramos por primera vez la tecnología híbrida en todos los Campeonatos y formatos de carreras, porque aquí se pueden escalar los costos según las necesidades”, afirma Mastelan.

El próximo punto de inflexión en la Fórmula 1 está previsto para 2026: por un lado, se reducirá la complejidad eliminando el MGU-H y, por otro, se aumentará la cuota eléctrica hasta el 47 por ciento, aunque no se prevé recuperación de la frenada. Permitido en el eje delantero.

Sin embargo, el eje trasero por sí solo no puede recolectar suficiente energía, por lo que el motor debe servir como generador de las baterías para poder alcanzar el “objetivo eléctrico”. Por eso, la cantidad de combustible se ha incrementado de nuevo de 75 a 100 kilos, lo que significa que las ganancias de eficiencia prometidas han desaparecido, incluso si el combustible se vuelve más ecológico.

¿Todo esto suena a tonterías ecológicas y pintura verde? Los organizadores de la Fórmula 1 incluso lo admiten indirectamente. En una entrevista, el jefe de la F1, Stefano Domenicali, dijo en el GP de Imola en mayo de 2024: “En el momento en que se escribieron las reglas de motor de 2026, no podíamos prescindir de los híbridos. En aquella época, para los fabrican-

## HACE UNOS 20 AÑOS, LOS COCHES DE F1 TODAVÍA CONSUMÍAN 170 KILOGRAMOS DE COMBUSTIBLE, HOY CONSUMEN 100 KILOGRAMOS

tes era importante aumentar la proporción de energía eléctrica. Hoy quizá piensen diferente. Porque ahora todo el mundo se ha dado cuenta de que los combustibles sostenibles podrían mostrar al mundo que existen otras tecnologías”.

Domenicali sugiere que la próxima actualización del sistema de propulsión en 2032 podría no implicar un híbrido: “Puedo imaginar que con las próximas regulaciones podemos limitarnos al combustible sostenible. Si podemos demostrar que estamos produciendo cero emisiones, podremos centrarnos en otras cuestiones importantes de sostenibilidad. Los coches y los motores serían entonces más ligeros y menos complejos. ¡Y los motores volverían a sonar bien!”

También en los rallyes crecen los interrogantes sobre el híbrido polivalente: en febrero de 2024, el grupo de trabajo de rally de la FIA decidió prescindir del híbrido a partir de finales de año, a pesar de que la tecnología recién se había introducido en 2022 con mucha fanfarria. La apresurada decisión fue revocada por la FIA en junio de 2024, pero el debate continúa. La FIA ha anunciado que introducirá nuevas regulaciones para los coches de Rally1 en 2027.

El concepto híbrido en los rallyes de alto nivel es, en el mejor de los casos, incompleto: la batería es tan pequeña que, en realidad, no sirve para prácticamente nada. La introducción

del sistema híbrido se retrasó porque los fabricantes no pudieron ponerse de acuerdo sobre cuándo y cómo debería utilizarse el sistema. Algunos querían completar todos los recorridos locales en etapas de conexión utilizando electricidad, mientras que Ford también exigía su uso en etapas especiales. En realidad, hoy en día los coches sólo funcionan con electricidad al entrar y salir del parque de asistencia, y en los tramos cronometrados se utiliza energía eléctrica en dosis homeopáticas. Por otro lado, Ford y Hyundai también admiten que sin la introducción de los híbridos ya no estarían en el Campeonato Mundial de Rallyes.

Esto ya sugiere la sospecha de que la traducción de la idea híbrida de la carretera al deporte del motor a menudo tiene menos que ver con la eficiencia y la sostenibilidad que con marcar las casillas verdes se ser —o aparentar— ser ecológicos. La relevancia de la tecnología en el automovilismo también depende de la competencia permitida en este ámbito tecnológico. Pero la libertad técnica y la competencia son sinónimo de altos costes. Y es precisamente en este punto donde se ha observado un cambio de paradigma en los últimos años.

El tercer pilar del Campeonato Mundial de la FIA lo ilustra perfectamente: el Campeonato Mundial de Resistencia (WEC) ha pasado por dos fases híbridas. A partir de 2014, los coches híbridos LMP1 de alta gama fueron la punta de lanza, hasta que el escándalo del diésel,





En el Campeonato del Mundo de Resistencia compiten en la categoría reina dos conceptos diferentes: los LMH, según la normativa FIA/ACO, son técnicamente más liberales y por tanto más caros; Los LMDh según las normas IMSA son más sencillos, tienen un híbrido estándar y por lo tanto son más económicos.



primero, y los costes, finalmente, segundo, provocaron un final prematuro de este costoso experimento tecnológico.

En esta fase, los híbridos estuvieron ciertamente regulados, pero los grados de libertad fueron amplios por petición expresa de los fabricantes implicados, Audi, Porsche y Toyota. Las normas EOT (Equivalencia de Desempeño) equilibran los diferentes conceptos técnicos y las soluciones híbridas sin clasificaciones BOP basadas en la física y las matemáticas.

Al final, ciertas tecnologías como las baterías como sistemas de almacenamiento de energía se generalizaron, pero el sistema EOT aseguró que la eficiencia y el rendimiento fueran el foco principal, y el híbrido fue el campo de batalla central, por lo que una gran parte de los presupuestos de desarrollo se destinaron a este área.

Al final, se quemaron cientos de millones de euros en la era híbrida LMP1. Los fabricantes aprendieron mucho, pero el retorno de la inversión fue bajo. En principio, sólo contaba una carrera: las 24 horas de Le Mans, un clásico que acaparó el 80 por ciento del valor mediático. Las ocho carreras restantes del Campeonato Mundial aportaron el 20 por ciento.

Y como los híbridos LMP1 sólo podían utilizarse en el Campeonato Mundial de Resistencia, el conocimiento global era limitado. Según los cálculos de equivalencia de medios de los fabricantes, el WEC tenía una participación global de sólo el 5 por ciento en el automovilismo mundial. La Fórmula 1 representa el 60 por ciento, mientras que al mismo tiempo los costes allí han caído casi al nivel de los coches híbridos LMP1 debido al límite de gastos.

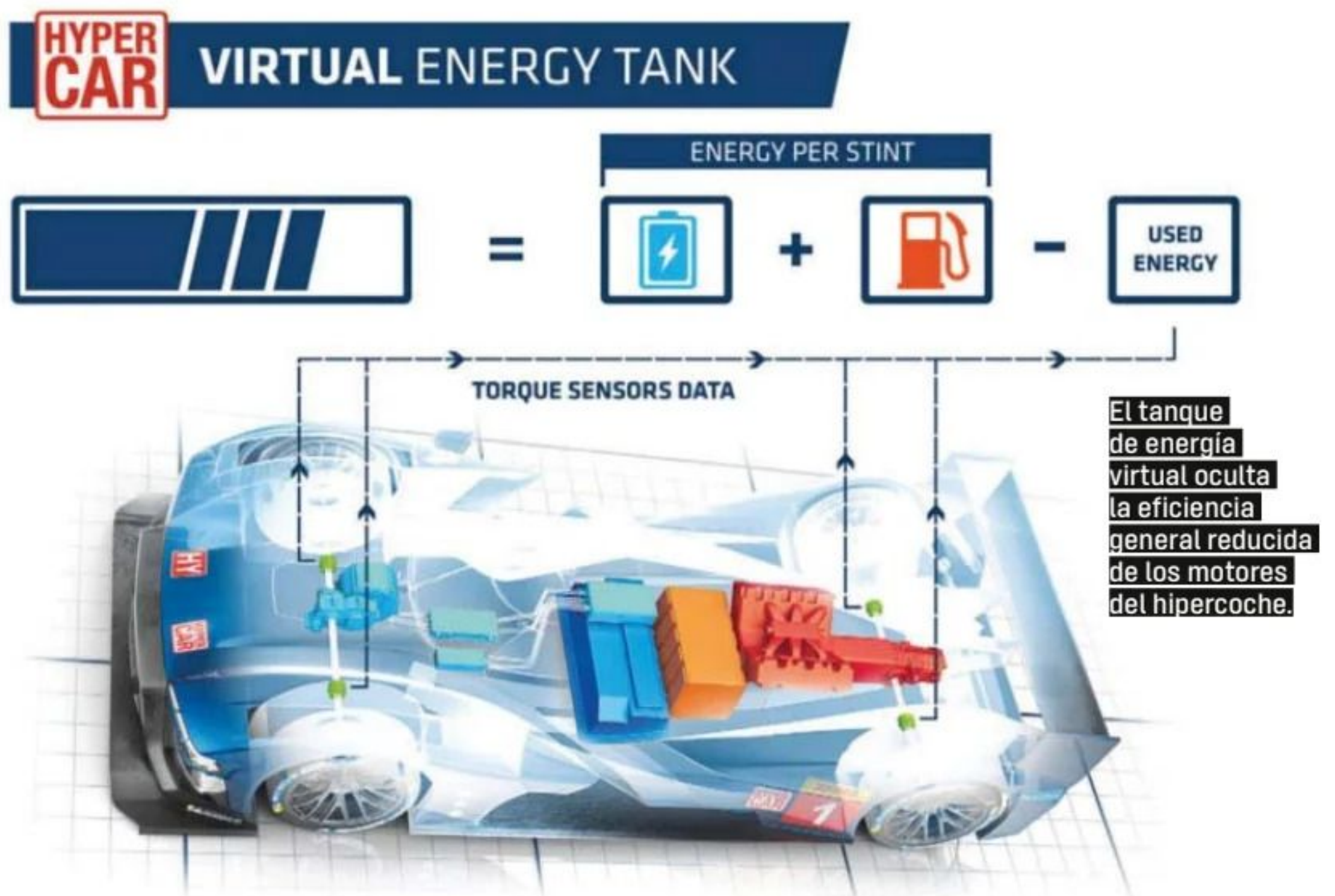
Con el escándalo del diésel, el gasto excesivo en rutas de larga distancia finalmente fue cosa del pasado. El paradigma cambió: en lugar de la tecnología, el marketing tomó protagonismo con el comienzo de la nueva era de los hipercoches. El bajo retorno de la inversión significó que los costes tuvieron que reducirse drásticamente. ACO/FIA e IMSA

tuvieron esto en cuenta al formular la clase de hipercoches que se utiliza desde 2023: el desarrollo de los nuevos coches cuesta "solo" una cantidad de dos dígitos en millones, y los vehículos se pueden utilizar en el WEC y el campeonato americano IMSA: un coche de carreras para todo el mundo.

La competencia ha sido eliminada de facto, los vehículos están técnicamente congelados y las diferencias de rendimiento se compensan a través del Balance of Performance (BOP). Los coches LMH técnicamente más complejos, que tienen más grados de libertad, especialmente en el sector híbrido, pero también son significativamente más caros, han sido castrados artificialmente para que los coches LMDh menos complejos pero también más baratos según las regulaciones estadounidenses tengan una oportunidad de ganar.

El nuevo enfoque en los costes ha dado lugar a una avalancha casi increíble de fabricantes: en 2026, once fabricantes habrán desarrollado vehículos según las regulaciones LMH (ACO/FIA) o LMDh (IMSA). El director técnico de la FIA, Xavier Mestelan Pinon, responsable de todas las regulaciones técnicas fuera de la Fórmula 1, resume esta tendencia ascendente de la siguiente manera: "El éxito de los hipercoches se basa, en primer lugar, en los costes comparativamente bajos y, en segundo lugar, en el enfoque pragmático en la sostenibilidad, es decir, combustibles híbridos y verdes. Y en tercer lugar, sobre la introducción del BOP, porque éste permitirá suavizar las diferencias técnicas existentes y compensarlas de forma neutral en costes".

El WEC es un claro ejemplo en lo que se refiere a híbridos porque ha pasado por dos







## EN EL MOMENTO EN QUE SE ESCRIBIERON LAS REGLAS DE MOTOR DE 2026, NO PODÍAMOS PRESCINDIR DE LOS HÍBRIDOS. EN AQUELLA ÉPOCA, PARA LOS FABRICANTES ERA IMPORTANTE AUMENTAR LA PROPORCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA. HOY QUIZÁ PIENSEN DIFERENTE

enfoques muy diferentes. El híbrido de alta potencia de la era LMP1 ofrecía cifras sorprendentes: antes, se recuperaban hasta 600 MJ, lo que correspondía a alrededor del 45 por ciento de la potencia de frenado; en la clase de hipercoches, esta cifra ahora es solo del 5 por ciento. En el pasado, los híbridos LMP1 aceleraban al salir de las curvas principalmente con el refuerzo E-Power, pero hoy en día el motor de combustión soporta la carga principal. En el pasado, el consumo de combustible en Le Mans disminuía cada año y, al final, el consumo de combustible de Toyota estaba muy por debajo de los 30 litros cada 100 kilómetros. Hoy en día, el consumo se ha más que duplicado en algunos fabricantes de LMDh.

La razón: la normativa actual no incentiva la eficiencia ni del motor de combustión ni del sistema híbrido, por razones de coste. Hoy en día, el único campo de juego para los fabricantes de hipercoches es el control del software del sistema híbrido en interacción con el motor de combustión. Los híbridos no proporcionan ni potencia ni autonomía en largas distancias. La potencia máxima es siempre la misma, incluso cuando se utiliza

energía eléctrica, por lo que al acelerar hay que reducir la potencia del motor de combustión. Además, el alcance también está predefinido a través del BOP y la cantidad de energía asignada por turno.

“En la antigua era híbrida LMP1, la atención se centraba exclusivamente en la eficiencia”, recuerda el exjefe de motores de Audi, Ulrich Baretzky. “En aquel entonces, con el Audi consumíamos unos 2.000 litros de diésel a lo largo de la carrera en Le Mans; el Toyota con motor de gasolina no se quedaba atrás con 2.200 litros. Hoy en día, la eficiencia ya no juega ningún papel en la normativa de los hipercoches. Por ejemplo, algunos fabricantes hacen que ahora fluyan más de 3.800 litros por los inyectores en Le Mans.

En la era híbrida LMP1, se daban 14 vueltas a Le Mans con 60 litros de gasolina; hoy, dependiendo del concepto de motor y del fabricante, son 13 vueltas con hasta 120 litros. En el pasado, el híbrido era el factor determinante en términos de eficiencia y energía, pero hoy, especialmente en la clase LMDh, el costo es el factor determinante. Por eso no hay ningún desarrollo técnico y por eso se utiliza un híbrido estándar.

Sin embargo, en este contexto hay que tener en cuenta una limitación: hasta ahora, en los híbridos LMP1 solo se utilizaban combustibles fósiles, lo que implicaba que el perfil de CO2 era muy elevado a pesar del bajo consumo. Hoy en día se utilizan combustibles sintéticos, que reducen el perfil de CO2 hasta en un 60 por ciento. El objetivo final son los combustibles totalmente sintéticos, en los que se pueden conseguir ahorros de alrededor del 90 por ciento porque el CO2 se elimina de la atmósfera durante la producción. Los expertos hablan de un ciclo cerrado del CO2 sin nuevas emisiones. Este desarrollo fue impulsado principalmente por la normativa en el ámbito de las carreteras, cuyo principal objetivo es la reducción del CO2. Sin embargo, el combustible es crucial para el perfil de CO2, no el híbrido.

Pero eso no cambia el hecho de que la eficiencia general y la importancia del componente híbrido han disminuido drásticamente en la era de los hipercoches. Esto significa que el pilar básico de la sostenibilidad se está desmoronando. Si habla con los fabricantes sobre los detalles de la tecnología híbrida, aprenderá que la tecnología híbrida es principalmente una herramienta de dinámica de conducción en este nuevo entorno: el software híbrido influye en el frenado del eje trasero, el control de tracción y el diferencial del eje trasero. Se trata de dinámica de conducción y menos de eficiencia. Esto significa que la función de los híbridos en la carretera y en los deportes de motor ha divergido en parte.

Un aspecto secundario en este contexto: en la clase LMDh, el software para el control híbrido es opcional. Los fabricantes tienen dos opciones: pueden utilizar el software de Bosch o desarrollar su propio software. Porsche y Acura desarrollaron el software ellos mismos, BMW y Cadillac utilizan la base de Bosch, pero con modificaciones. Esto es suficiente mientras los coches LMDh compitan entre sí, como en la clase GTP de la serie IMSA, pero no cuando se





INCLUSO EL PEQUEÑO HÍBRIDO DE VÍA ESTRECHA DE LOS COCHES LMDH ESTADOUNIDENSES PROVOCÓ QUE LA COMPLEJIDAD Y LOS COSTES AUMENTARAN SIGNIFICATIVAMENTE.



corre contra LMH en el Campeonato Mundial de Sport Prototipos.


Sin embargo, todos los fabricantes de hipercoches enfatizan que el automovilismo necesita híbridos, porque estos son un paso importante hacia la electrificación parcial, sin la cual las juntas directivas nunca habrían aprobado los presupuestos para los proyectos de hipercoches. El híbrido debe estar a bordo para evitar ser vulnerable. Lo que es menos plausible, sin embargo, es el hecho de que el Campeonato Mundial de Sport Prototipos utilice el Tanque de Energía Virtual para engañar a los televidentes haciéndoles creer que todo es una cuestión de eficiencia energética.

El Tanque de Energía Virtual no se centra en el tamaño del tanque ni en el consumo, sino en la cantidad de energía contenida en el tanque, convertida en megajulios. El consumo y

la cantidad de energía no tienen una relación concreta entre sí, algo que admiten todos los fabricantes. Esto hace sospechar que el Tanque de Energía Virtual solo pretende compensar la eficiencia por debajo de la media de los hipercoches para ocultar los sistemas de propulsión.

Sin embargo, tiene sentido prestar atención a la eficiencia a la hora de seleccionar el motor del hipercoche: si se establece una mayor eficiencia del motor de combustión, el consumo será menor, lo que significa que, por ejemplo, solo hay que repostar 90 litros en lugar de 120 litros — un aspecto que el Tanque de Energía Virtual también ignora por completo—. Esto significa que tendrás un coche más ligero al comienzo del stint debido a la menor cantidad de combustible, lo que puede ser extremadamente útil en términos de uso y desgaste de los neumáticos, por ejemplo, como demostró Toyota de forma impresionante cuando ganó el Campeonato Mundial de 2023.

Por lo tanto, la conclusión sobre los híbridos debe ser mixta: en la carretera, el híbrido es principalmente una herramienta para reducir las emisiones de CO2. En la antigua era LMP1 y en la Fórmula 1, el híbrido era una herramienta de rendimiento centrada en la potencia y la energía. En la clase actual de hipercoches, los híbridos son poco más que una cosa anecdótica, pero al menos tienen un coste manejable. Lo mismo se aplica al Campeonato Mundial de Rallys.

Si echamos la vista atrás a la última década, podemos ver que los sistemas híbridos eran un mal necesario que protegía la aceptación de los deportes de motor y al mismo tiempo mantenía a raya a los fabricantes de automóviles. 



# F1: LOS 25 MEJORES PILOTOS DE LA HISTORIA



172 PÁGS

18 €

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



Puedes adquirirlo en librerías especializadas y [amazon.es](https://amazon.es)

También en: 91 060 44 83 // [suscripciones.sportlifeiberica.es](https://suscripciones.sportlifeiberica.es) // [suscripciones@slib.es](mailto:suscripciones@slib.es)





**AERODINÁMICA EN LA F1 (PARTE II)**

# APOGEO Y FINAL DEL COCHE ALA

EN LA TEMPORADA SIGUIENTE A SU DOMINIO CON EL T79, LOTUS PERDIÓ COMPLETAMENTE LA VENTAJA QUE TENÍA EN EL APROVECHAMIENTO DEL EFECTO SUELO. OTROS EQUIPOS SUPERARON A LA ESCUDERÍA DE COLIN CHAPMAN, BIEN CON COPIAS MEJORADAS DEL T79 O BIEN CON SU PROPIA VERSIÓN DEL COCHE ALA, LA TECNOLOGÍA DOMINANTE HASTA SU PROHIBICIÓN EN 1983.

BLAS SOLO (TEXTO). IMAGO (FOTOS)





**T**ras el dominio de Lotus con el T79 gracias a sus perfiles de ala invertida, las otras escuderías tenían tres opciones para la temporada 1979: tratar de ir aún más allá en el aprovechamiento del efecto suelo, hacer una copia del Lotus T79 o crear una versión propia del coche ala.

La primera opción fue la de Lotus, y también la de Arrows. Al presentar el T80, Colin Chapman dijo triunfalmente que sería tan superior al T79 como éste lo había sido a todos los demás coches. Según Mario Andretti, en cambio, era «la misma señora con un traje completamente nuevo». Contra de la opinión de sus ingenieros, Chapman decidió mantener el deficiente chasis del T79 y desarrollar sólo en la carrocería, con el objetivo único de conseguir más apoyo aerodinámico mediante el efecto suelo. Por su parte, Tony Southgate, que estuvo en Lotus durante la creación del T78 (el primer coche ala), también diseñó el Arrows A2 con la prioridad de tener el máximo flujo de aire bajo el coche.

Durante la temporada de 1979, tanto el Lotus T80 como el Arrows A2 se distinguían por su con-

cepción de coche ala integral: perfil de ala y faldillas que se extendían por detrás del eje trasero, carenado lateral en las ruedas traseras, sin alerones delanteros y con el trasero como continuación de la carrocería. Lotus y Arrows también probaron y descartaron soluciones como las faldillas en el morro del T80 o las dobles bajo los pontones en el A2. Es decir: Arrows y Lotus aumentaron la dosis de apoyo aerodinámico sin conocer los efectos secundarios.

Fueron dos fracasos. En el túnel de viento obtenían unos resultados extraordinariamente buenos, pero ahí la carrocería no se mueve y en la pista sí. En los T80 y A2 se daba en gran medida un efecto presente en otros de los primeros coches ala: movimiento vertical de la carrocería combinado con cabeceo, con lo que la carrocería avanzaba de forma ondulante. Este movimiento se debía principalmente a que, cuanto más cerca estaba el perfil de ala del suelo, mayor era el apoyo aerodinámico. Pero sólo hasta cierto punto: a partir de ahí el apoyo caía drásticamente. Si el coche pasaba por un bache o simplemente si el apoyo aerodinámico comprimía demasiado los





El mejor al principio. En 1979 todos los equipos pusieron en pista un coche ala y, el mejor al principio de la temporada, fue el Ligier JS11. Jacky Ickx sustituyó al lesionado Patrick Depallier.



Gerard Ducarouge y Jacques Laffite. Un dúo ganador en Ligier que no llegaron a ser campeones principalmente por la dirección deportiva del equipo, en manos del temperamental Guy Ligier. A la derecha, GP de Mónaco de 1979: Reutemann con el T79 por delante de Andretti con el T80, que abandonó. Tras ellos, Hunt (Wolf), Patrese (Arrows), Stuck (ATS), Ragazzoni (Williams), Watson (McLaren) y Fittipaldi (Copersucar).



muelles, llegaba a ese punto límite, perdía apoyo, la carrocería subía, volvía a tener apoyo, volvía a bajar y el proceso podía comenzar de nuevo si entraba en resonancia con la flexión de los neumáticos. Ese movimiento vertical, unido al cabeceo, hacía los coches casi imposibles de conducir. Mario Andretti llegó a ver en Silverstone cómo las ruedas delanteras de su T80 despegaban del suelo debido a este fenómeno.

Era necesaria una suspensión muy dura para soportar el apoyo aerodinámico (que podía llegar a unos 2.500 kg) y limitar el cabeceo, aunque llegado a un límite podía ser contraproducente. Además, en el caso del T80, una suspensión tan dura agravaba el problema de la falta de rigidez en el chasis. Por todo ello y otros problemas, como unas faldillas curvas que se atascaban, Carlos Reutemann no llegó a correr con el T80 y Andretti sólo lo hizo en tres carreras antes de volver al T79.

Hubo ingenieros que, a partir de la idea de los perfiles de ala invertida bajo los pontones, se atrevieron a hacer diseños diferentes al del Lotus T79. Quien tuvo más acierto fue Gerard Ducarouge, con el Ligier JS11. A principio de la temporada

de 1979, el JS11 era el mejor coche de la parrilla, pero por una u otra razón el equipo no le sacó partido: en las siete primeras carreras, Jacques Laffite hizo dos primeros y un segundo, el resto se saldó con abandonos. Patrick Depallier dejó de correr esa temporada por un accidente en la delata, dos carreras después de ganar en el Jarama y ponerse primero en el campeonato.

Patrick Head reconoció abiertamente que se había inspirado en Lotus para hacer el Williams FW07, pero mejoró los puntos débiles del T79. Fue claramente el mejor coche en la segunda parte de la temporada, con cinco victorias en las siete últimas carreras (una Clay Regazzoni, cuatro Alan Jones). El segundo mejor coche durante toda la temporada fue el Ferrari 312 T4. No era tan eficaz como coche ala porque la gran anchura del su motor dificultaba la salida de aire, pero el agarre que perdía por ello lo ganaba con sus neumáticos radiales Michelin, muy superiores a los Goodyear diagonales de las otras escuderías, esa temporada. Jody Scheckter ganó el título de pilotos y Ferrari el de constructores, más por fallos de los rivales que por aciertos propios.



# LOTUS T88

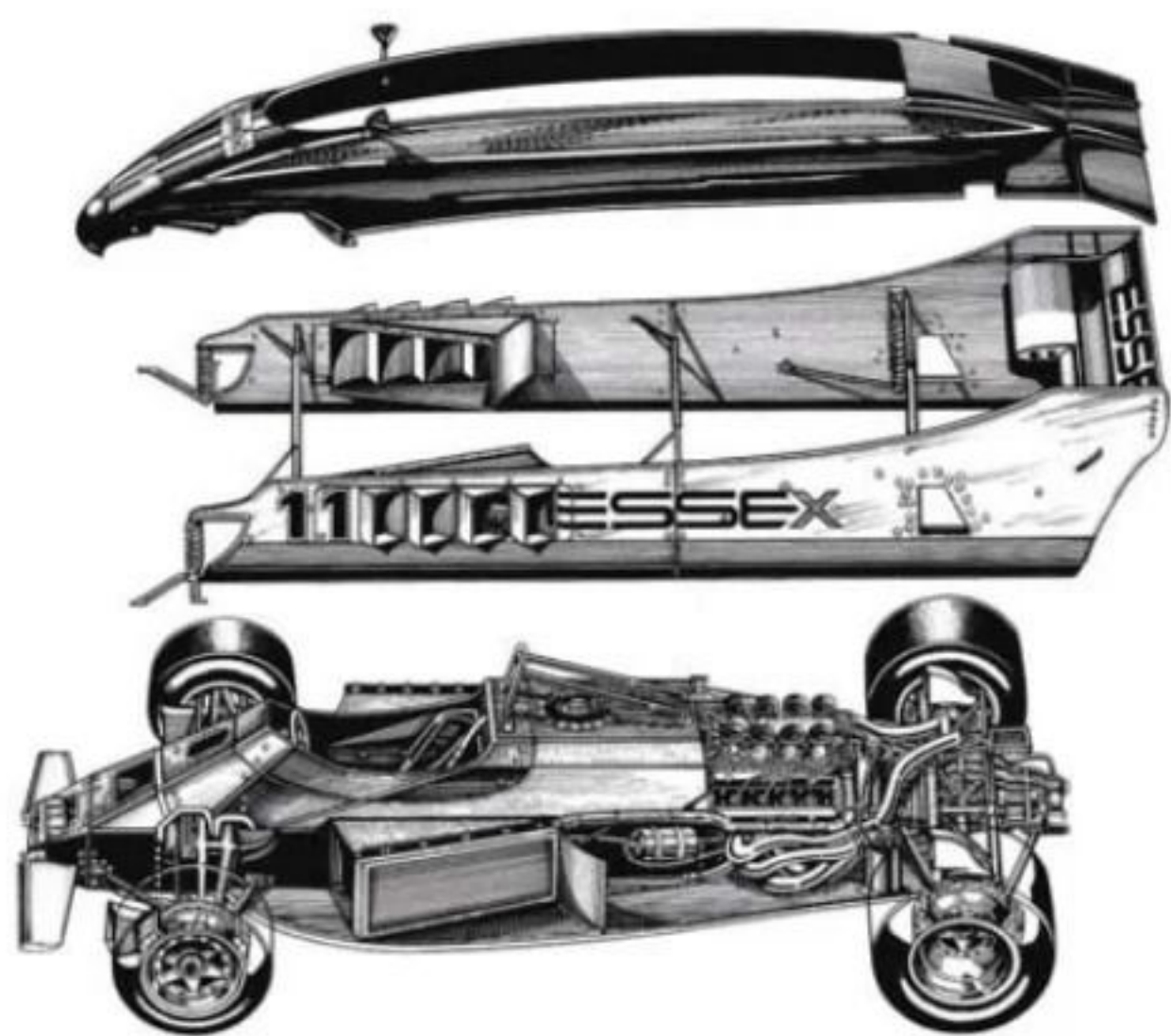
## LA DERROTA DEL INGENIO (II)

En la historia del Lotus T88 hay algo de injusticia poética. En el número pasado de AUTOMÓVIL contábamos como, en 1978, Colin Chapman movilizó a todos los equipos para reclamar la prohibición del Brabham BT46B, aunque realmente no violaba el reglamento. Uno de los argumentos de Chapman fue que, si se toleraba el ventilador del BT46B, todos tendrían que hacer lo mismo y saldría muy caro. Cuando apareció el Lotus T88, en el segundo GP de la temporada 1981, el equipo Williams era el que más tenía que perder si aparecía un coche superior a los demás; exactamente igual que Lotus en 1978. Frank Williams hizo lo mismo que Chapman en su día e incluso llegó a utilizar el mismo argumento: tolerar al T88 supondría que todos tendrían que hacer lo mismo y saldría muy caro.

Como el Brabham BT46B, el Lotus T88 no era ilegal, sino que explotaba una laguna del reglamento. Desde 1969, estaba estipulado que cualquier elemento aerodinámico debía estar firmemente sujeto a la parte suspendida del coche, una regla hecha para impedir que los alerones se fi-

jaran directamente a los bujes de la rueda. El truco del T88 era que no tenía una «parte suspendida», sino dos: por un lado, el chasis normal para el piloto y los elementos mecánicos con una suspensión también normal; por otro, un segundo chasis para la carrocería con la suspensión extremadamente dura que requería un coche ala. Este segundo chasis no era más que dos paneles laterales con tres travesaños, pero el reglamento no decía cómo tenía que ser. Además, parte del equipo Lotus confiaba en una pequeña triquiñuela lingüística. El reglamento no decía explícitamente que el coche sólo podía tener un motor, pero se podía considerar implícito porque siempre hablaba del motor en singular. En cambio, ni siquiera implícitamente se podía considerar que sólo debía tener un chasis porque esa palabra es igual en singular y en plural.

Como le ocurrió a Gordon Murray con el BT46B, a Chapman no le sirvió de nada que los comisarios técnicos le dieran la razón, los comisarios deportivos se la quitaron por razones políticas.



Triple escalón. Arriba, la carrocería, sujeta al chasis secundario. En el centro, dicho chasis, apoyado en los bujes con unos muelles extremadamente duros. Abajo, el chasis primario, con suspensión normal y donde están el piloto y los elementos mecánicos.



Esos fallos se repitieron en la temporada 1980 en el equipo Ligier, que volvía a tener con el JS11/15 un coche de estabilidad sobresaliente y más rápido en recta que todos los de motor Cosworth. Ni eso ni sus dos buenos pilotos (Jacques Laffite y Didier Pironi) compensaron una dirección deportiva deficiente. Frank Williams era mucho más capaz en ese sentido que el temperamental Guy Ligier y Patrick Head supo evolucionar el FW07 para dejarlo, como mínimo, al nivel del JS 11/15. El Williams no quedó como el mejor fórmula 1 con faldillas deslizantes porque, al final de temporada, el Brabham BT49 Cosworth de Gordon Murray era superior. Si Alan Jones no hubiera sacado de la pista a Nelson Piquet en la penúltima carrera, posiblemente Jones y Williams no habrían sido Campeones del Mundo en 1980.

Tras el desastre del T80, en esa temporada Lotus dio marcha atrás con el T81, un híbrido del T79 y el T80, con poco éxito. Era una solución de compromiso mientras Peter Wright y Martin Ogilvie desarrollaban el revolucionario sistema de doble chasis del T86/T88.

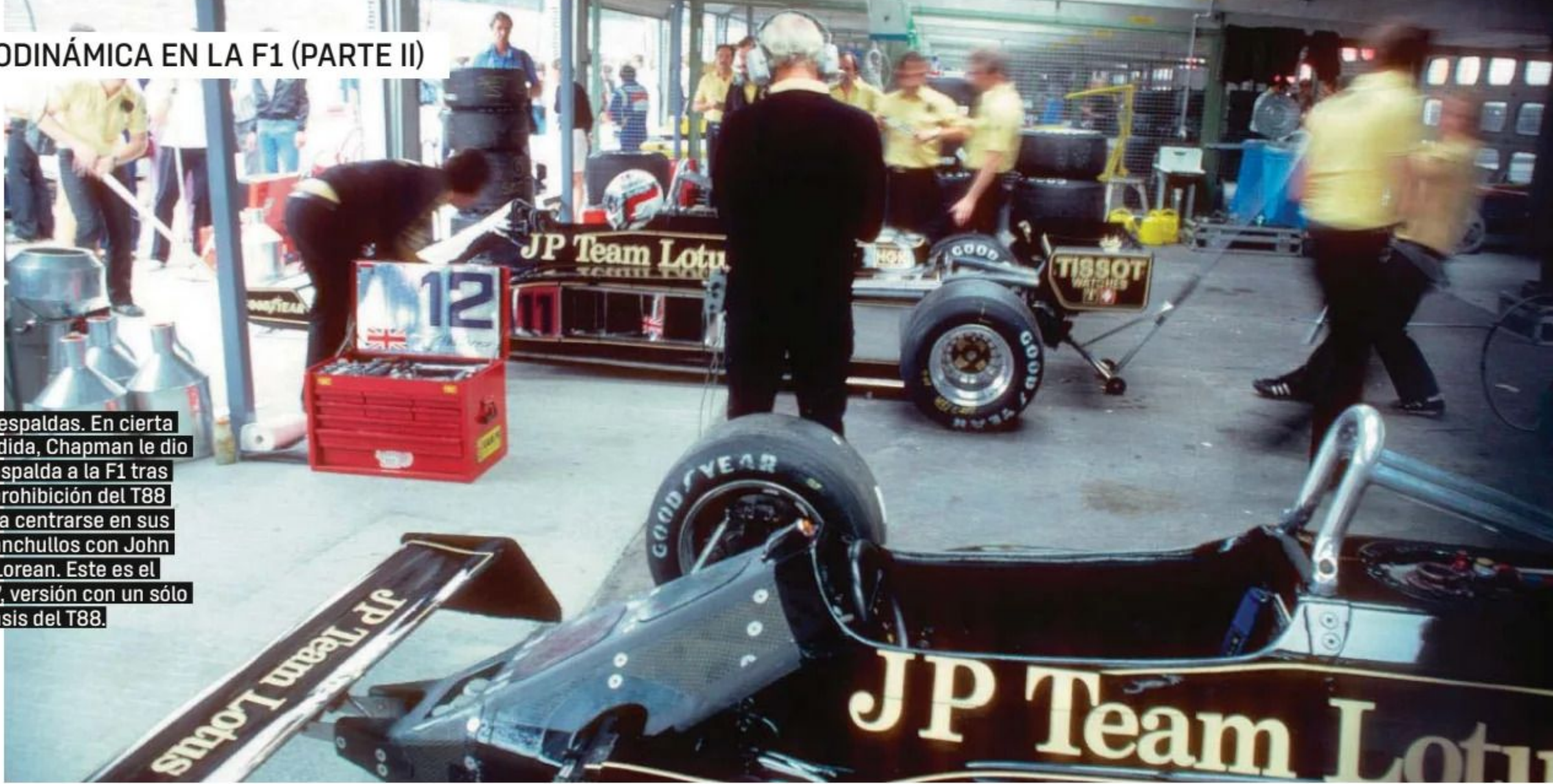


CON Y SIN ALERÓN. EL PRIMER ARROWS A2 NO TENÍA UNO TRASERO INDEPENDIENTE, LA CARROCERÍA ACABABA CON LA PROLONGACIÓN DE LOS PERFILES DE ALA EN LOS PONTONES. LA IDEA NO FUNCIONÓ Y PUSIERON UNO NORMAL. A LA IZQUIERDA, LOS WILLIAMS FW07 DE 1979: RAGAZZONI GANÓ UNA CARRERA Y ALAN JONES, CUATRO.

De cara a 1981, la FISA prohibió las faldillas deslizantes aduciendo motivos de seguridad. En principio, esa medida iba a perjudicar más a los equipos agrupados en la FOCA que a los llamados «grandes constructores»: Ferrari, que seguía sin explotar el potencial del efecto suelo; Renault, que se acercaba pero no remataba con el motor turbo; Alfa Romeo y, desde esa temporada, Talbot Ligier Matra. Todas ellas tenían motores más potentes que el Cosworth de las escuderías de la FOCA, cuya ventaja en ese momento era una aerodinámica mejor.

## EN 1979, LOS EQUIPOS HICIERON COPIAS DEL LOTUS T79 U OTRAS INTERPRETACIONES





De espaldas. En cierta medida, Chapman le dio la espalda a la F1 tras la prohibición del T88 para centrarse en sus chanchullos con John DeLorean. Este es el T87, versión con un sólo chasis del T88.



Frank Williams y Patrick Head. Un jefe de equipo con muchas buenas cualidades, entre ellas confiar en el ingeniero que mejor supo reinterpretar al Lotus T79 y evolucionar la idea del coche ala hasta el final.



Faldilla fijas. En 1982 tenían que ser fijas, no deslizantes, y no siempre tocaban el suelo, como se ve en el Williams FW08 de Keke Rosberg.

Para suprimir las faldillas deslizantes, no se les ocurrió nada mejor que establecer una distancia mínima al suelo de 6 cm y que la medición se debía hacer en parado. Gordon Murray, avisado como siempre, se presentó en la primera carrera puntuable de la temporada (Long Beach) con un Brabham BT49 con altura variable: más de 6 cm en la verificación en parado, menos en pista. Además, para reemplazar a las faldillas deslizantes, había ideado unas flexibles de un material llamado Vethane. La suspensión variable de Brabham no estuvo a punto hasta la siguiente carrera (Brasil), donde Williams ya tenía uno similar que no utilizó en carrera porque no funcionaba bien. En la tercera carrera (Argentina), el BT49 fue muy superior a sus rivales y se desató otra guerra cuando Frank Williams trató de que lo prohibieran. En la cuarta (San Marino), los comisarios

se pusieron tan estrictos que, el viernes, hasta el Ferrari fue declarado ilegal. Se buscó una solución de compromiso: no utilizar ningún elemento flexible pero sí la suspensión de altura variable.

Lotus no disponía de suspensión variable y, desde la segunda carrera, no le hacía falta porque con el T88 de doble chasis resultaba fácil -sólo por aerodinámica- dar la altura legal en la verificación y que la carrocería bajara en pista. Era sólo una ventaja marginal en el diseño del T88, cuyo fin principal era que la carrocería estaba apoyada en un segundo chasis con una suspensión extremadamente dura que se debía mantener casi siempre paralela al suelo. En los cuatro GP que el coche salió a pista el viernes, después de ser aprobado por los comisarios técnicos, la autoridad deportiva les sacó bandera negra. Lamentablemente, nunca sabremos si la idea era buena.

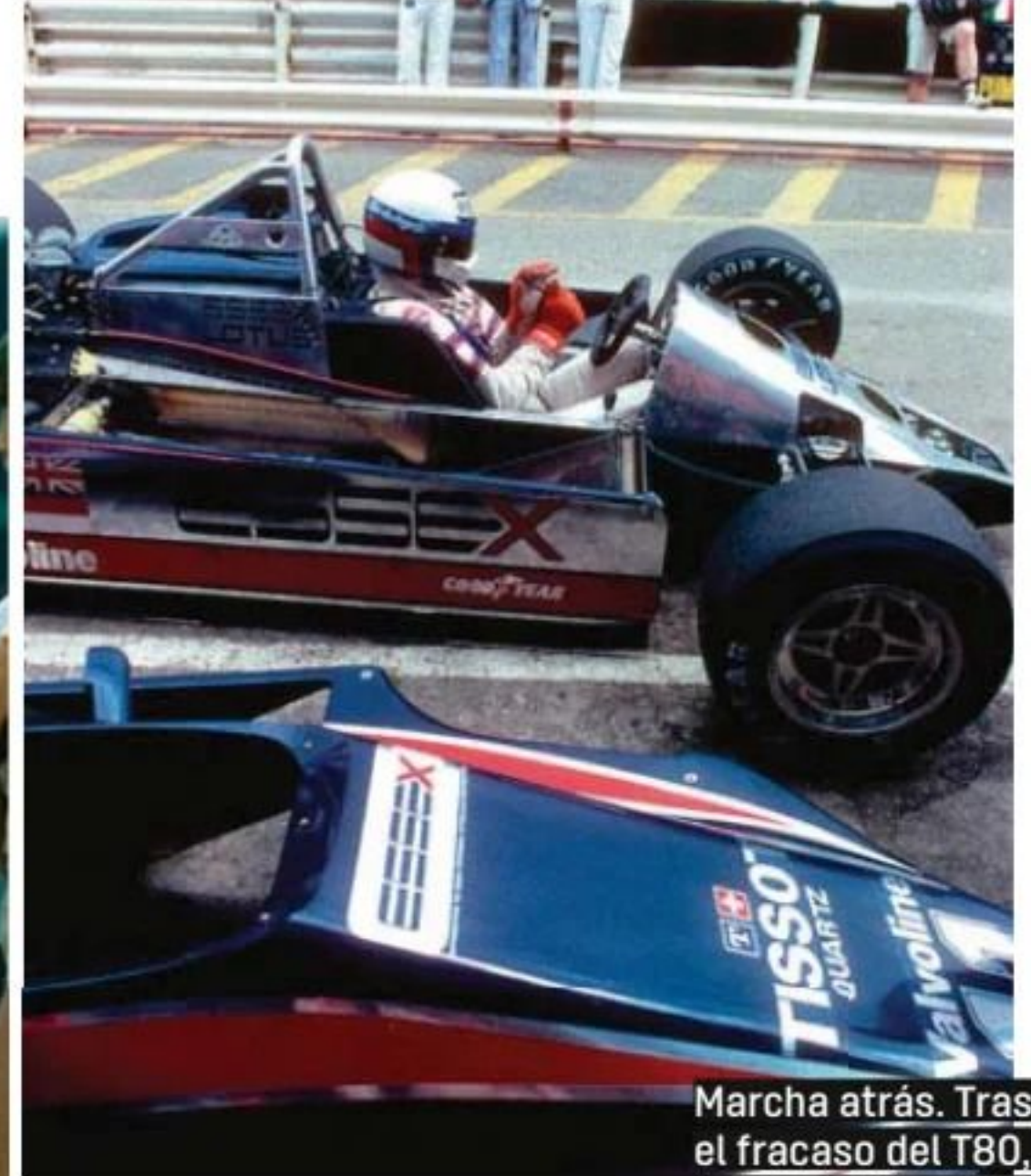
La temporada 81 fue muy abierta. Brabham y Williams dominaron al principio, como continuación de lo que ocurrió en la anterior. Villeneuve ganó dos GP con el nuevo Ferrari 126CK turboalimentado, Jaques Laffite le dio las dos últimas victorias al motor Matra V12 con el Talbot Ligier JS17 y Renault, por fin, parecía tener un coche tan fiable como rápido con el RE30. John Watson ganó el GP de Inglaterra con el McLaren MP4, la primera victoria de un chasis íntegramente hecho con fibra de carbono (CFRP, en realidad). El MP4

## TODOS LOS INTENTOS DE EXPLOTAR AÚN MÁS EL EFECTO SUELO FRACASARON





John Barnard y Niki Lauda. El McLaren MP4 fue el coche con más victorias en la temporada 82. John Watson estuvo a punto de ganar el campeonato y Lauda volvió a ganar carreras tras su regreso a la F1.



Marcha atrás. Tras el fracaso del T80, Lotus corrió en 1980 con el T81, un híbrido del T79 y el T80.



Siempre favorito. Renault, la primera marca en tener un coche ala competitivo con turbo. Tanto el RE20 como el RE30 fueron favoritos y nunca ganaron un campeonato.

también fue también el primer fórmula 1 que participó en un GP con este tipo de bastidor pero, en rigor, no el primero en llevarlo porque el Lotus T88 apareció antes. Al final, Nelson Piquet con el Brabham BT49 ganó el campeonato, por un solo punto, a Carlos Reuteman con el Williams FW07.

1982 fue aún más competida: en 16 carreras hubo 11 pilotos y 8 coches con victorias. Ningún piloto ganó más de dos carreras y el Campeón -Keke Rosberg- sólo venció en una (y por los pelos), con el Williams FW08. Otro hecho insólito es que una escudería hiciera doblete con dos coches completamente distintos: en el GP de Canadá Nelson Piquet fue primero con el Brabham BMW BT50 y Riccardo Patrese segundo con el Brabham Ford BT49. Ese doblete de Brabham ilustra en cierta forma lo que ocurrió en la temporada: coche ligeros, con motor atmosférico de consumo relativamente bajo y buena aerodinámica (McLaren, Williams, Tyrrel, Lotus y Brabham Ford), contra coches turboalimentados mucho más potentes, pesados y menos fiables (Ferrari, Renault y Brabham BMW).

En aquella temporada ya no existía la altura mínima de 6 cm, pero sí se estableció que las faldillas tenían que ser rígidas y que no podían prolongarse por detrás del eje trasero. Incluso así, los monoplazas de ese año alcanzaron un grado de apoyo aerodinámico semejante al que había

## CONCLUSIÓN

**El periodo 78-82, las cinco temporadas del coche ala, fue muy fructífero desde el punto de vista técnico. Además del formidable progreso en aerodinámica, el perfeccionamiento del coche ala condujo a la aparición de otros avances, como el bastidor de fibra de carbono o la suspensión variable. Ahora bien, creo que ponerle fin fue una decisión acertada porque, en ese momento, la seguridad que proporcionaban los monoplazas había quedado muy por detrás de sus prestaciones. Si se hubieran combinado de forma efectiva versiones más evolucionadas del coche ala con el motor turbo, que se generalizó justo en ese momento, el riesgo para los pilotos habría sido extremadamente alto.**

con faldillas deslizantes, con soluciones muy semejantes en casi todos los coches. La única excepción fue el Talbot Ligier JS19, que recuperó la idea del coche ala integral del fallido Lotus T80. Aunque mucho más competitivo que aquel (Laffite fue tercero en el GP de Austria), en su diseño original tenía faldillas por detrás de las ruedas que se declararon ilegales en todas las carreras donde aparecieron. Ligier tuvo que recortarlas y estimaba que así perdía aproximadamente un 20% de apoyo aerodinámico.

La seguridad de los monoplazas preocupaba mucho, sobre todo a los pilotos, que fueron los primeros en reclamar un suelo plano para acabar con el coche ala. En 1982, además de los accidentes mortales de Gilles Villeneuve y Riccardo Paletti y del que acabó con la carrera de Didier Pironi, hubo varios más que podrían haber tenido consecuencias graves, como el de Jochen Mass en el GP de Francia. Entre los equipos, pesaba más el interés por ganar que la seguridad de los pilotos: los que tenían motores turbo decían que el problema era el efecto suelo y, los que no, que el problema eran los motores turbo. Por las razones que fueran, el reglamento estipuló que, de cara a 1983, el fondo de los coches entre los dos ejes debería ser plano, sin perfiles aerodinámicos. Ahí terminó la era del coche ala. En 1983 las carreras fueron ligeramente más lentas, al año siguiente, ya no. 🏎️



**F1**

GP AZERBAIYÁN / SINGAPUR / EE.UU.

# BAJO PRESIÓN

ES INDUDABLE QUE VERSTAPPEN HA OLIDO SANGRE Y VA DECIDIDO A POR SU QUINTO TÍTULO MUNDIAL. CON DOS VICTORIAS Y UN SEGUNDO PUESTO, JUNTO CON LA DEBACLE DE LOS MCLAREN, PARECE QUE EL HOLANDÉS ESTÁ EN DISPOSICIÓN DE RECORTAR TODOS LOS PUNTOS A LOS PILOTOS PAPAYA. LA PRESIÓN QUE EL HOMBRE DE RED BULL HA PUESTO A LOS LÍDERES DEL CAMPEONATO SE PERCIBE EN EL AMBIENTE.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.











# 8 GRAN PREMIO DE AZERBAIYÁN

## 17º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2025

1.142 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

### BAKU

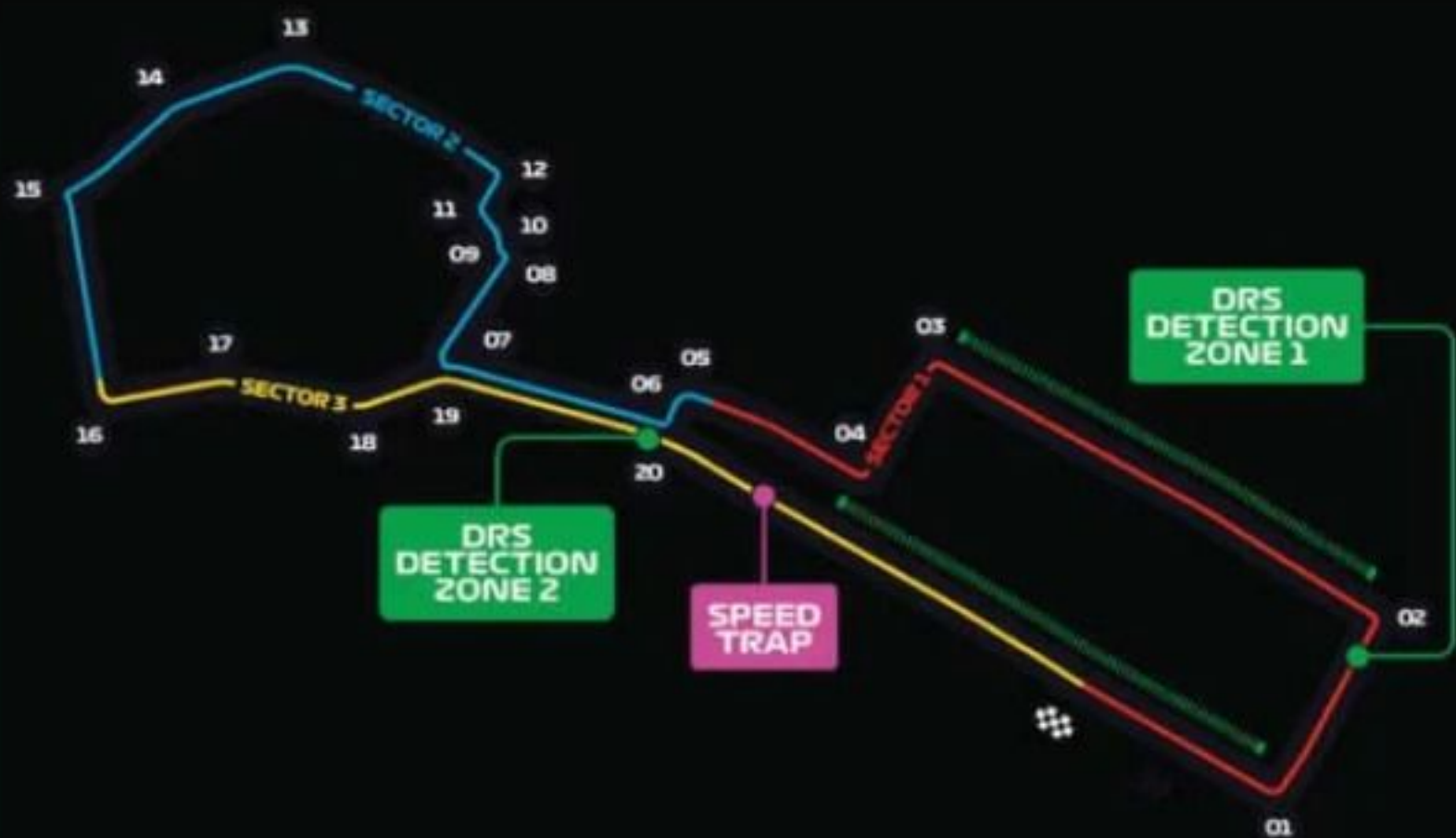
Trazado: 6.003 metros.  
Lugar y fecha: Bakú, 21 de Septiembre.  
Distancia: 51 vueltas; 306,049 km.



### RÉCORD VUELTA RÁPIDA

**1:43.009**

Charles Leclerc [2019]



### PILOTO GANADOR



**MAX VERSTAPPEN**

Nació: Hasselt, Bélgica. 30 de Sep. de 1997.  
Edad: 28  
Años activo: 2014-2025  
Campeonatos del Mundo: 4 [2021, 2022, 2023, 2024]  
GP Iniciados: 226  
Victorias: 67  
Veces podium: 120  
Poles Position: 46  
Primera línea: 81  
Vueltas rápidas: 35  
Puntos: 3.278,5

### 5 VICTORIAS EN AZERBAIYÁN

**RED BULL RB21**

SOLO SE HAN DISPUTADO 8 GRAN PREMIO EN AZERBAIYÁN PERO RED BULL COPA LAS VICTORIAS. SOLO SE LE HAN ESCAPADO TRES: DOS DE MERCEDES Y UNA DE MCLAREN.



### PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	1	Max Verstappen	Red Bull Racing	1:41.117
2	55	Carlos Sainz	Williams	1:41.595
3	30	Liam Lawson	Racing Bulls	1:41.707
4	12	Kimi Antonelli	Mercedes	1:41.717
5	63	George Russell	Mercedes	1:42.070
6	22	Yuki Tsunoda	Red Bull Racing	1:42.143
7	4	Lando Norris	McLaren	1:42.239
8	6	Isack Hadjar	Racing Bulls	1:42.372
9	81	Oscar Piastri	McLaren	
10	16	Charles Leclerc	Ferrari	
11	14	Fernando Alonso	Aston Martin	1:41.857
12	44	Lewis Hamilton	Ferrari	1:42.183
13	5	Gabriel Bortoleto	Kick Sauber	1:42.277
14	18	Lance Stroll	Aston Martin	1:43.061
15	87	Oliver Bearman	Haas	
16	43	Franco Colapinto	Alpine	1:42.779
17	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber	1:42.916
18	10	Pierre Gasly	Alpine	1:43.139
19	23	Alexander Albon	Williams	1:43.778
20	31	Esteban Ocon	Haas	

### CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/RETIR.	PTOS.
1	1	Max Verstappen	Red Bull Racing	51	1:33:26.408	25
2	63	George Russell	Mercedes	51	+14.609s	18
3	55	Carlos Sainz	Williams	51	+19.199s	15
4	12	Kimi Antonelli	Mercedes	51	+21.760s	12
5	30	Liam Lawson	Racing Bulls	51	+33.290s	10
6	22	Yuki Tsunoda	Red Bull Racing	51	+33.808s	8
7	4	Lando Norris	McLaren	51	+34.227s	6
8	44	Lewis Hamilton	Ferrari	51	+36.310s	4
9	16	Charles Leclerc	Ferrari	51	+36.774s	2
10	6	Isack Hadjar	Racing Bulls	51	+38.982s	1
11	5	Gabriel Bortoleto	Kick Sauber	51	+67.606s	0
12	87	Oliver Bearman	Haas	51	+68.262s	0
13	23	Alexander Albon	Williams	51	+72.870s	0
14	31	Esteban Ocon	Haas	51	+77.580s	0
15	14	Fernando Alonso	Aston Martin	51	+78.707s	0
16	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber	51	+80.237s	0
17	18	Lance Stroll	Aston Martin	51	+96.392s	0
18	10	Pierre Gasly	Alpine	50	+1 lap	0
19	43	Franco Colapinto	Alpine	50	+1 lap	0
NC	81	Oscar Piastri	McLaren	0	DNF	0

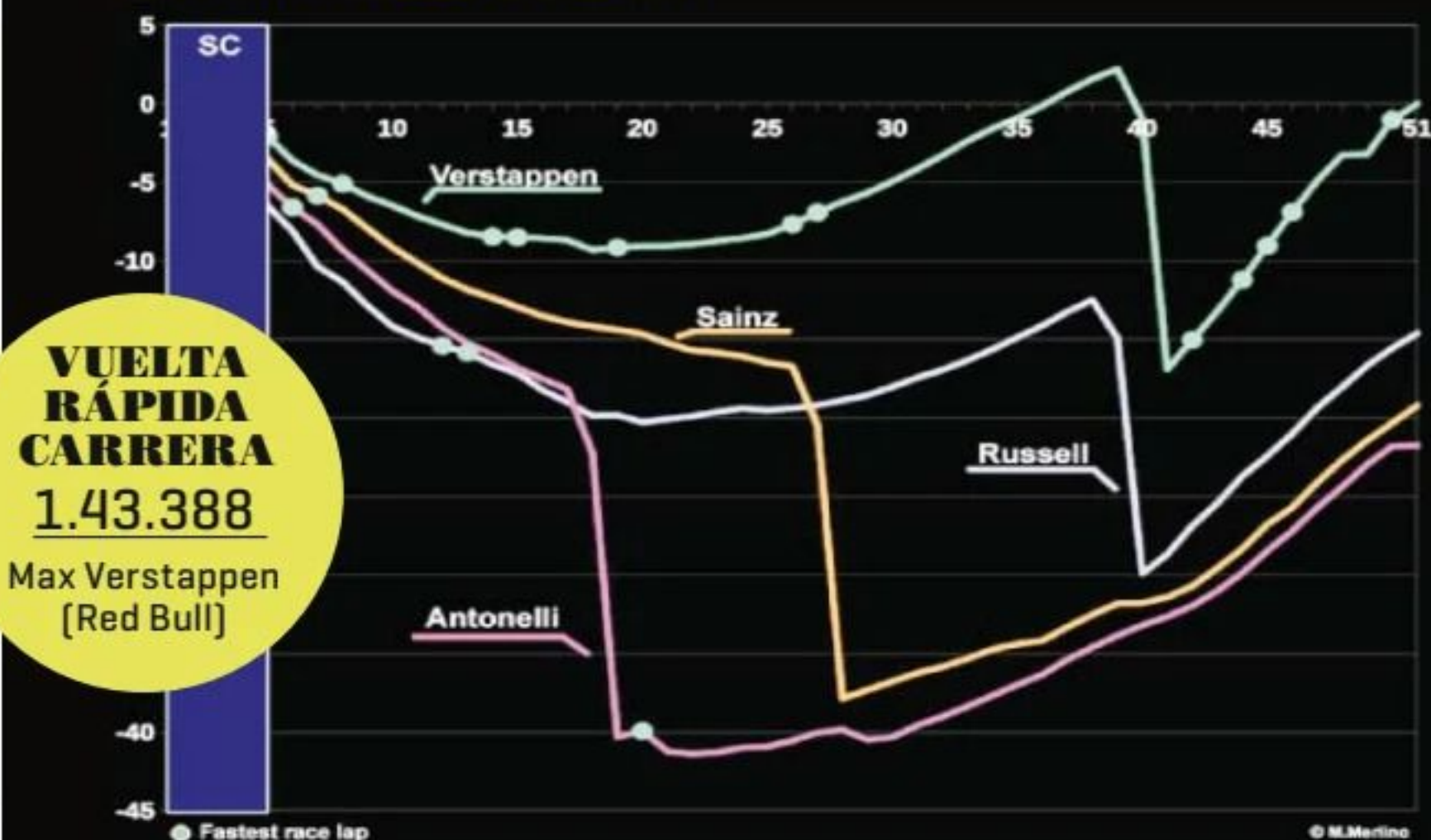
### CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Oscar Piastri	AUS	McLaren	324
2	Lando Norris	GBR	McLaren	299
3	Max Verstappen	NED	Red Bull Racing	255
4	George Russell	GBR	Mercedes	212
5	Charles Leclerc	MON	Ferrari	165
6	Lewis Hamilton	GBR	Ferrari	121
7	Kimi Antonelli	ITA	Mercedes	78
8	Alexander Albon	THA	Williams	70
9	Isack Hadjar	FRA	Racing Bulls	39
10	Nico Hulkenberg	GER	Kick Sauber	37

### CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.	POS.	EQUIPO	PTOS.
1	McLaren	623	6	Racing Bulls	72
2	Mercedes	290	7	Aston Martin	62
3	Ferrari	286	8	Kick Sauber	55
4	Red Bull Racing	272	9	Haas	44
5	Williams	101	10	Alpine	20

### COMPARATIVA PILOTOS



**VUELTA RÁPIDA CARRERA**  
**1:43.388**

Max Verstappen [Red Bull]

● Fastest race lap

© M.Merino



# TERRITORIO RB

EN BAKÚ, RED BULL FUE LA PRIMER MARCA EN GANAR, Y DESDE ENTONCES LO HA HECHO EN CINCO DE LAS OCHO PARTICIPACIONES. ESTA ES LA SEGUNDA DE MAX VERSTAPPEN, QUE PARECÍA DESCARTADO AL TÍTULO, PERO QUE SE REENGANCHA DESPUÉS DEL DESASTRE DE LOS MCLAREN.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon Press.

**N**ormalmente Azerbaiyán suele ser un Gran Premio entretenido, sobre todo porque se puede adelantar gracias a sus largas rectas. Menos este año, que no sé muy bien a qué se ha debido, pero los adelantamientos han sido complicados y se han montado varios trenecitos de coches que nos impidieron la emoción. Realmente el espectáculo lo puso los accidentes que se produjeron durante la prueba, sobre todo en la Qualy, que provocaron muchas banderas rojas y que la clasificación de la parrilla quedará un tanto extraña. Sobre todo porque los McLaren salieron en posiciones muy retrasadas, mientras que Verstappen lo hacía en la pole. Aunque la verdadera sorpresa la dio Carlos Sainz que copó la primera línea de parrilla con un se-

gundo puesto que dejó a todos boquiabiertos. Y no fue de casualidad, motivado por los múltiples incidentes (nada menos que 6 banderas rojas, récord en la F1), sino más bien por el buen rendimiento. Ya iba siendo hora, pero quedaba confirmarlo en carrera, donde todos esperaban las remontadas de los equipos top que estaban por detrás. Empezando por los McLaren, que partían desde la séptima y novena posición, después de varios incidentes.

Pero en carrera, primero fue Piastri que arrancó muy mal, activó el anti stall al perder tracción y cayó hasta el fondo del pelotón, y en su intento de remontar posiciones, colisionó en la curva 5 y se vio obligado a abandonar. Mientras tanto, Norris que salía séptimo, no lograba adelantar posiciones y para colmo en el pit stop perdió un tiempo

precioso que le dejó detrás de un Tsunoda al que no supo adelantar. Sin duda desaprovecho una oportunidad de oro para recortar puntos a su principal rival en el Campeonato, porque finalmente solo terminó 7º, lo que suponen 6 puntos más.

El que defendió muy bien su posición fue Sainz, que tuvo muy buen ritmo, aunque al final Russell acabó robándole la segunda posición, si bien el madrileño acabó en el pódium por vez primera en la temporada, tanto para él como para el equipo Williams.

El que no tuvo rival fue Verstappen, que con los McLaren neutralizados, solo tuvo que gestionar la carrera y nunca perdió el liderato. Ha recortado un buen puñado de puntos, aunque parece que tiene difícil volver a entrar en la pelea por el Título. 🏎️



CUARTA VICTORIA DE LA TEMPORADA Y SEGUNDA CONSECUTIVA: VERSTAPPEN RESUCITA.





# 16 GRAN PREMIO DE SINGAPUR

## 18º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2025

1.143 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

### MARINA BAY

TRAZADO: 4.927 metros  
LUGAR Y FECHA: Singapur,  
5 de octubre.  
DISTANCIA: 62 vueltas; 306,280 km



### RÉCORD VUELTA RÁPIDA

**1:34.486**

Daniel Riccardo  
[2024]



PILOTO GANADOR  
**GEORGE RUSSELL**

Nació: Nortfolk, Gran Bretaña.  
15 de febrero de 1998.  
Edad: 27  
Años activo: 2017-2025  
Campeonatos del Mundo: 4º [2022]  
GP Iniciados: 148  
Victorias: 5  
Veces podium: 23  
Poles Position: 7  
Primera línea: 17  
Vueltas rápidas: 10  
Puntos: 951

## 143 POLE POSITION EN LA F1

MERCEDES W16

DESDE QUE LOGRARA FANGIO LA PRIMERA POLE EN EL GP DE FRANCIA DE 1954, MERCEDES YA HA LOGRADO 143 EN SU HISTORIA, DE LAS CUALES, RUSSELL HA PROTAGONIZADO 7.



### PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	63	George Russell	Mercedes	1:29.158
2	1	Max Verstappen	Red Bull Racing	1:29.340
3	81	Oscar Piastri	McLaren	1:29.524
4	12	Kimi Antonelli	Mercedes	1:29.537
5	4	Lando Norris	McLaren	1:29.586
6	44	Lewis Hamilton	Ferrari	1:29.688
7	16	Charles Leclerc	Ferrari	1:29.784
8	6	Isack Hadjar	Racing Bulls	1:29.846
9	87	Oliver Bearman	Haas	1:29.868
10	14	Fernando Alonso	Aston Martin	1:29.955
11	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber	1:30.141
12	30	Liam Lawson	Racing Bulls	1:30.320
13	22	Yuki Tsunoda	Red Bull Racing	1:30.353
14	5	Gabriel Bortoleto	Kick Sauber	1:30.820
15	18	Lance Stroll	Aston Martin	1:30.949
16	43	Franco Colapinto	Alpine	1:30.982
17	31	Esteban Ocon	Haas	1:30.989
18	55	Carlos Sainz	Williams	
19	10	Pierre Gasly	Alpine	1:31.261
20	23	Alexander Albon	Williams	

### CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/RETIR.	PTOS.
1	63	George Russell	Mercedes	62	1:40:22.367	25
2	1	Max Verstappen	Red Bull Racing	62	+5.430s	18
3	4	Lando Norris	McLaren	62	+6.066s	15
4	81	Oscar Piastri	McLaren	62	+8.146s	12
5	12	Kimi Antonelli	Mercedes	62	+33.681s	10
6	16	Charles Leclerc	Ferrari	62	+45.996s	8
7	14	Fernando Alonso	Aston Martin	62	+80.667s	6
8	44	Lewis Hamilton	Ferrari	62	+85.251s	4
9	87	Oliver Bearman	Haas	62	+93.527s	2
10	55	Carlos Sainz	Williams	61	+1 lap	1
11	6	Isack Hadjar	Racing Bulls	61	+1 lap	0
12	22	Yuki Tsunoda	Red Bull Racing	61	+1 lap	0
13	18	Lance Stroll	Aston Martin	61	+1 lap	0
14	23	Alexander Albon	Williams	61	+1 lap	0
15	30	Liam Lawson	Racing Bulls	61	+1 lap	0
16	43	Franco Colapinto	Alpine	61	+1 lap	0
17	5	Gabriel Bortoleto	Kick Sauber	61	+1 lap	0
18	31	Esteban Ocon	Haas	61	+1 lap	0
19	10	Pierre Gasly	Alpine	61	+1 lap	0
20	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber	61	+1 lap	0

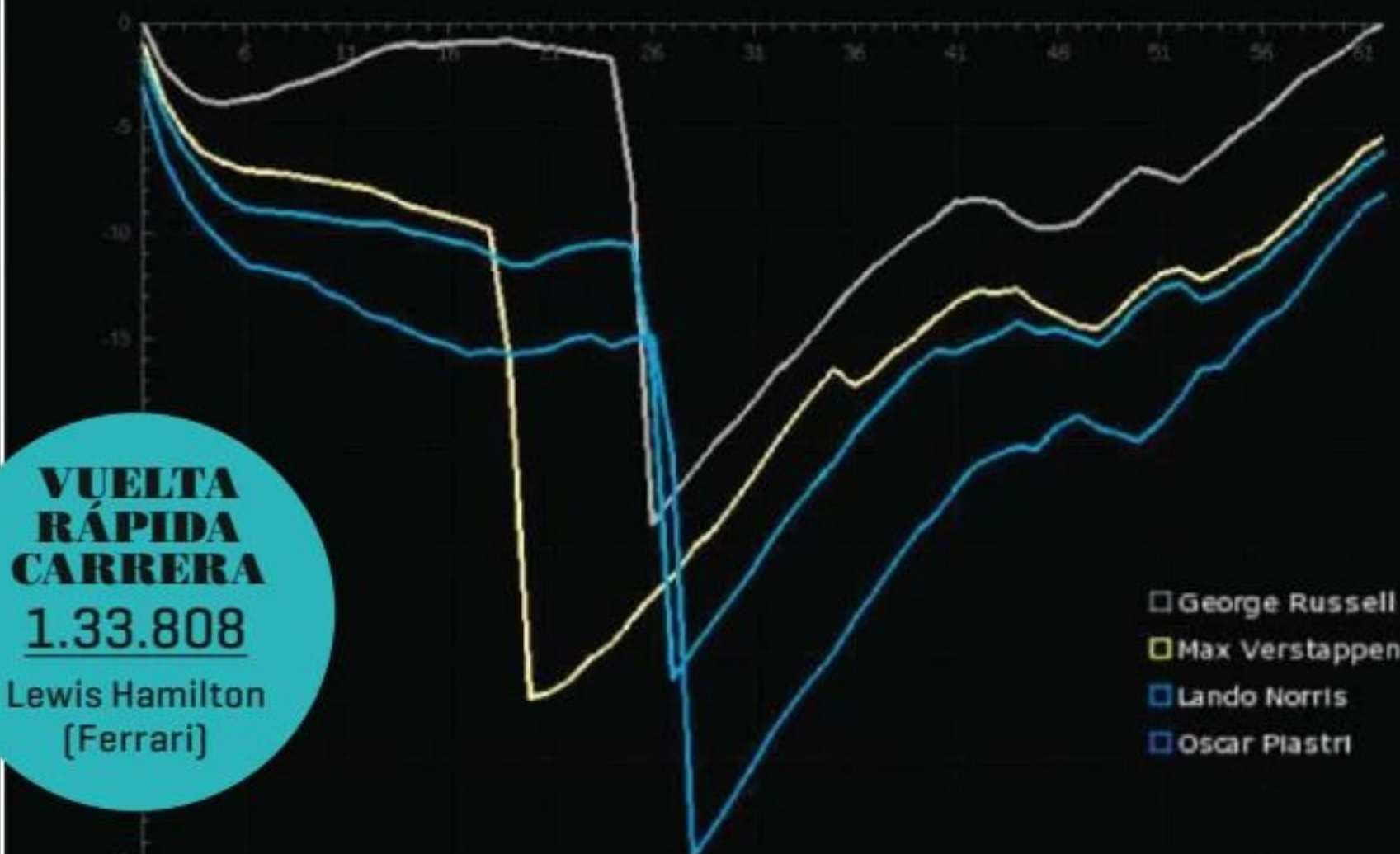
### CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Oscar Piastri	AUS	McLaren	336
2	Lando Norris	GBR	McLaren	314
3	Max Verstappen	NED	Red Bull Racing	273
4	George Russell	GBR	Mercedes	237
5	Charles Leclerc	MON	Ferrari	173
6	Lewis Hamilton	GBR	Ferrari	125
7	Kimi Antonelli	ITA	Mercedes	88
8	Alexander Albon	THA	Williams	70
9	Isack Hadjar	FRA	Racing Bulls	39
10	Nico Hulkenberg	GER	Kick Sauber	37

### CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.	POS.	EQUIPO	PTOS.
1	McLaren	650	6	Racing Bulls	72
2	Mercedes	325	7	Aston Martin	68
3	Ferrari	298	8	Kick Sauber	55
4	Red Bull Racing	290	9	Haas	46
5	Williams	102	10	Alpine	20

### COMPARATIVA PILOTOS





# NOCHE EN CALMA

LA CARRERA NOCTURNA DE SINGAPUR NO TUVO INCIDENTES Y SE DISPUTÓ BAJO UNA INESPERADA PLACIDEZ SIN SAFETYS NI NADA, DONDE RUSSELL DIO LA SORPRESA LOGRANDO LA POLE Y UNA INCONTESTABLE VICTORIA. LOS FAVORITOS MCLAREN NO TUVIERON OPORTUNIDAD, PERO GANARON LOS PUNTOS SUFICIENTES PARA SER YA CAMPEONES DE CONSTRUCTORES.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

**S**ingapur se llegaba con las dudas de McLaren por los G.P. anteriores, donde Verstappen les había robado la cartera e incluso en Azerbaiyán se habían quedado fuera del pódium. Pero para el trazado de Marina Bay, los monoplazas del equipo de Woking eran claros favoritos, pero el final de temporada está siendo sorprendente. Tanto es así que los Mercedes han experimentado una notable mejora y en esta ocasión un inspirado Russell sorprendió a todos en la Qualy ganando la pole y relegando a Verstappen a la segunda posición.

Los McLaren salían más retrasado, con Piastri, líder del campeonato tercero, y Norris quinto, emparedando al joven Antonelli que demostraba que los monoplazas de la firma de la estrella de tres puntas estaban en forma. Pero la salida sirvió para que Norris, que se jugaba el campeonato y no

había hecho una buena Qualy, adelantará a sus dos contrincantes delante suyo y se colocó tercero, detrás de Verstappen al que incluso llegó a inquietar.

El que tuvo una salida también perfecta fue Russell, que no sintió la presión de tener al tetracampeón detrás suyo. Y como en Singapur no se puede adelantar si no llevas un diferencial de velocidad muy grande, pues solo tuvo que gestionar las gomas y controlar a sus rivales. Ganó sin problemas y alcanzó su quinta victoria en la F1, además de su séptima pole en su carrera deportiva.

Los que también cuajaron una excelente carrera fueron los españoles. Alonso terminó nada menos que séptimo, después de la sanción de Hamilton que estuvo cortando la pista en las últimas vueltas por no tener frenos, mientras el asturiano recortaba tiempo a marchas forzadas. Y mientras, Sainz protagonizó una remontada especta-

cular, después de que saliera en las últimas posiciones por una sanción al ser descalificados en entrenos por no cumplir con la reglamentación de apertura del DRS. Hizo una salida con neumáticos medios y los alargó hasta la vuelta 50, lo que le permitió colocar luego unos blandos con el que culminó una brillante remontada. Esto le permitió terminar en décima posición y cosechar un valioso punto.

Hay que destacar la consecución del Título de Constructores que va a parar a McLaren después de un año con mucho dominio pero que se les está haciendo un poco largo. Sobre todo a sus pilotos que no tienen muy claro quien puede ser el Campeón. Piastri lleva ventaja, pero en las dos ocasiones que ha tenido Norris de recortar puntos de verdad, al final solo ha podido descontar unos pocos. Sin duda el final de temporada promete emoción en el equipo papaya y no parece que la lucha vaya a ser muy amistosa. 🏎️



QUINTA VICTORIA EN SU CARRERA DEPORTIVA Y LA SÉPTIMA POLE PARA UN RUSSELL QUE DEMOSTRÓ TODO SU POTENCIAL EN LA NOCHE DE SINGAPUR.





# 46º GRAN PREMIO DE EE.UU.

## 19º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2025

1.144 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

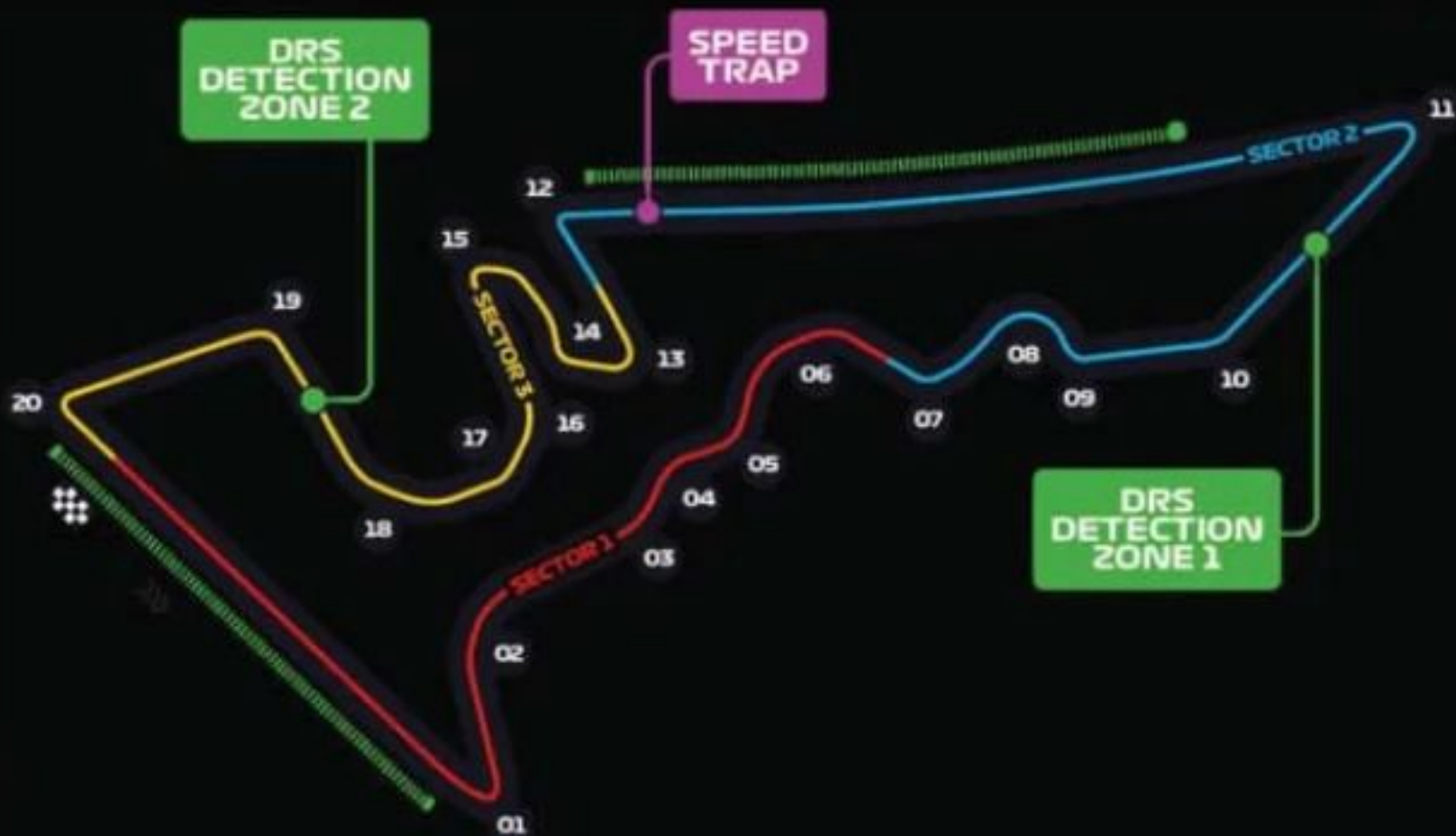
### LAS AMERICAS



Trazado: 5.513 metros.  
Lugar y fecha: Austin, 19 de Octubre.  
Distancia: 56 vueltas; 308,728 km.

**RÉCORD  
VUELTA  
RÁPIDA**  
**1:36.169**

Charles Leclerc  
(2019)



PILOTO GANADOR



**MAX  
VERSTAPPEN**

Nació: Hasselt, Bélgica.  
30 de Septiembre de 1997.  
Edad: 28  
Años activo: 2014-2025  
Campeonatos del Mundo: 4  
(2021, 2022, 2023, 2024)  
GP Iniciados: 228  
Victorias: 68  
Veces podium: 122  
Poles Position: 47  
Primera línea: 83  
Vueltas rápidas: 35  
Puntos: 3.329,5

**110 POLE  
EN LA F1**

**RED BULL RB21**

ESTE NO ES UNO DE SUS  
MEJORES RANKINGS,  
PERO YA ESTA  
COLOCADO EN  
QUINTA POSICIÓN  
A SOLO 18 POLES  
DE ALCANZAR  
A WILLIMAS EN  
EL RANKING.



### PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	1	Max Verstappen	Red Bull Racing	1:32.143
2	4	Lando Norris	McLaren	1:32.214
3	81	Oscar Piastri	McLaren	1:32.523
4	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber	1:32.645
5	63	George Russell	Mercedes	1:32.888
6	14	Fernando Alonso	Aston Martin	1:32.910
7	55	Carlos Sainz	Williams	1:32.911
8	44	Lewis Hamilton	Ferrari	1:33.035
9	23	Alexander Albon	Williams	1:33.099
10	16	Charles Leclerc	Ferrari	1:33.104
11	12	Kimi Antonelli	Mercedes	1:34.018
12	6	Isack Hadjar	Racing Bulls	1:34.241
13	10	Pierre Gasly	Alpine	1:34.258
14	18	Lance Stroll	Aston Martin	1:34.394
15	30	Liam Lawson	Racing Bulls	
16	87	Oliver Bearman	Haas F1 Team	1:35.159
17	43	Franco Colapinto	Alpine	1:35.246
18	22	Yuki Tsunoda	Red Bull Racing	1:35.259
19	31	Esteban Ocon	Haas F1 Team	1:36.003
20	5	Gabriel Bortoletto	Kick Sauber	

### CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/RETIR.	PTOS.
1	1	Max Verstappen	Red Bull Racing	56	1:34:00.161	25
2	4	Lando Norris	McLaren	56	+7.959s	18
3	16	Charles Leclerc	Ferrari	56	+15.373s	15
4	44	Lewis Hamilton	Ferrari	56	+28.536s	12
5	81	Oscar Piastri	McLaren	56	+29.678s	10
6	63	George Russell	Mercedes	56	+33.456s	8
7	22	Yuki Tsunoda	Red Bull Racing	56	+52.714s	6
8	27	Nico Hulkenberg	Kick Sauber	56	+57.249s	4
9	87	Oliver Bearman	Haas F1 Team	56	+64.722s	2
10	14	Fernando Alonso	Aston Martin	56	+70.001s	1
11	30	Liam Lawson	Racing Bulls	56	+73.209s	0
12	18	Lance Stroll	Aston Martin	56	+74.778s	0
13	12	Kimi Antonelli	Mercedes	56	+75.746s	0
14	23	Alexander Albon	Williams	56	+80.000s	0
15	31	Esteban Ocon	Haas F1 Team	56	+83.043s	0
16	6	Isack Hadjar	Racing Bulls	56	+92.807s	0
17	43	Franco Colapinto	Alpine	55	+1 lap	0
18	5	Gabriel Bortoletto	Kick Sauber	55	+1 lap	0
19	10	Pierre Gasly	Alpine	55	+1 lap	0
NC	55	Carlos Sainz	Williams	5	DNF	0

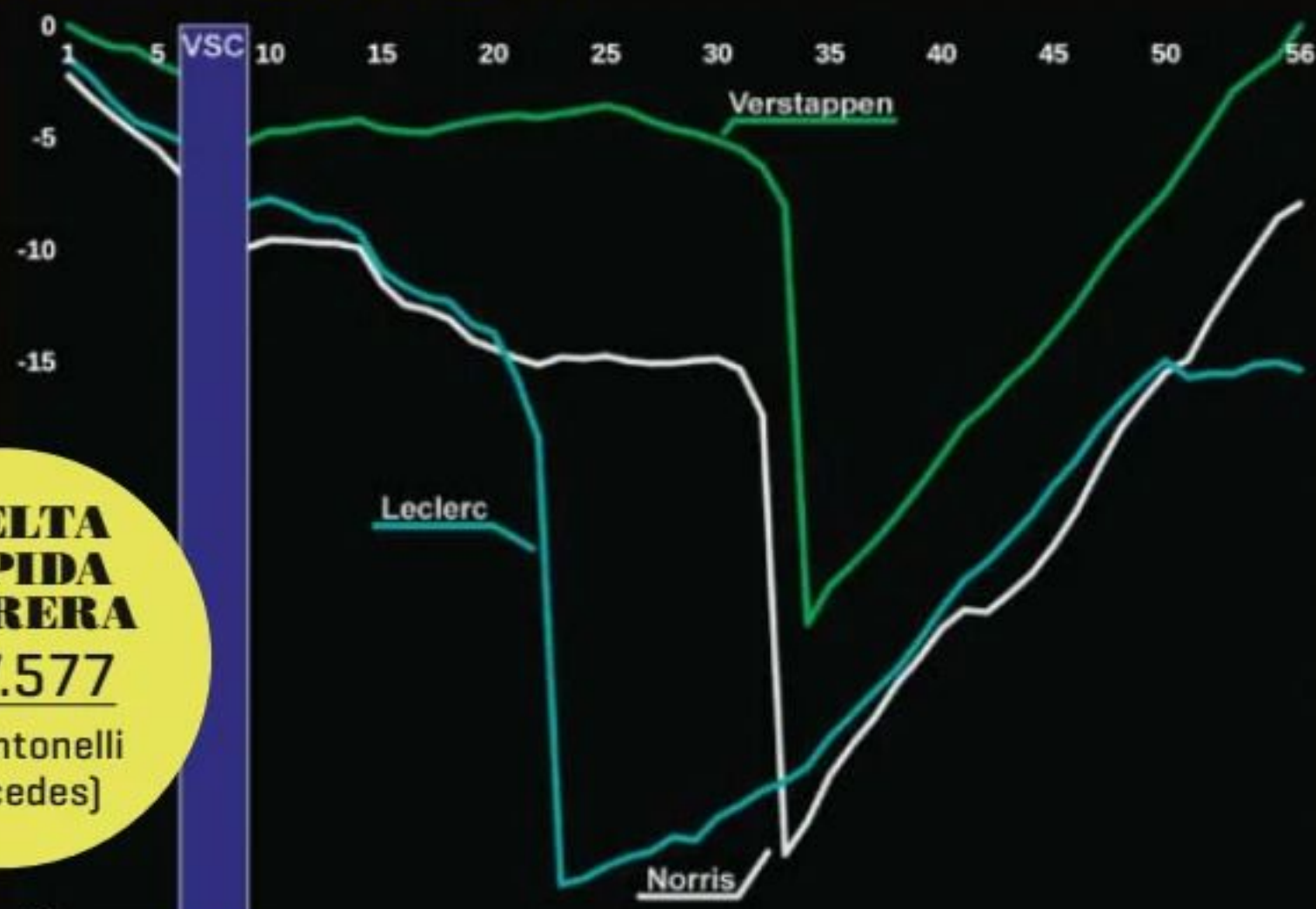
### CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Oscar Piastri	AUS	McLaren	336
2	Lando Norris	GBR	McLaren	314
3	Max Verstappen	NED	Red Bull Racing	273
4	George Russell	GBR	Mercedes	237
5	Charles Leclerc	MON	Ferrari	173
6	Lewis Hamilton	GBR	Ferrari	125
7	Kimi Antonelli	ITA	Mercedes	88
8	Alexander Albon	THA	Williams	70
9	Isack Hadjar	FRA	Racing Bulls	39
10	Nico Hulkenberg	GER	Kick Sauber	37

### CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.	POS.	EQUIPO	PTOS.
1	McLaren	650	6	Racing Bulls	72
2	Mercedes	325	7	Aston Martin	68
3	Ferrari	298	8	Kick Sauber	55
4	Red Bull Racing	290	9	Haas	46
5	Williams	102	10	Alpine	20

### COMPARATIVA PILOTOS



**VUELTA  
RÁPIDA  
CARRERA**

**1.37.577**

Kimi Antonelli  
(Mercedes)



# BANDERA DE GANADOR

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

Ó escanea el código QR:



TODO PARECÍA PERDIDO PARA VERSTAPEN ESTA TEMPORADA, PERO CON LA ÚLTIMA VICTORIA EN EE.UU. Y LOS PILOTOS DE MCLAREN, SOBRE TODO PIASTRI, POCO ENTONADOS, EL RECORTE DE PUNTOS ES TAN ALTO QUE PUEDE QUE NO SEA UN IMPOSIBLE VER AL HOLANDÉS EN LA LUCHA POR EL TÍTULO.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

**E**n la Fórmula 1, aprovechar las rachas, es importante si quieres ganar un Campeonato. McLaren lo aprovechó en el arranque del año, ganando casi todo y estando siempre en el podium (excepto en Canadá). No parecía tener ningún rival a la vista y el resto estaba un poco atomizado, entre Red Bull... perdón, Verstappen, y Mercedes... perdón, Russell. La diferencia de puntos era tan grande entre los dos pilotos papaya y sus rivales... perdón, Verstappen, que ya parecía que solo nos teníamos que centrar en la batalla encarnizada entre los dos miembros del equipo. Y quizás eso, junto con una mejora del rendimiento del Red Bull, es lo que ha permitido a Verstappen entrar en la pomada... una vez más. Al piloto holandés no se le puede dar por muerto nunca. siempre está ahí, aunque su coche no esté a la altura.

Pero justo cuando se va a decidir el Título, y los dos pilotos de McLaren han empezado a pelear entre sí y dejarse de paso puntos decisivos, el holandés ha resurgido. Y con la victoria en Austin el recorte de puntos ha sido tan bestial que ya se puede decir que ha vuelto a contar en las casas de apuestas.

En EE.UU. tuvo un fin de semana espectacular, ganando la carrera Sprint, luego la pole y posteriormente la carrera larga donde se juegan los puntos de verdad. El fin de semana no ha podido ser más fructífero, ya que a su vez los rivales papaya no han logrado muy buenos resultados. Norris enjuagó un poco la situación el domingo logrando un segundo puesto que permite recortar muchos puntos a su principal enemigo y compañero de box. Porque PIASTRI estuvo desconocido en el trazado de Austin y a duras penas logró acabar en quinta posición.

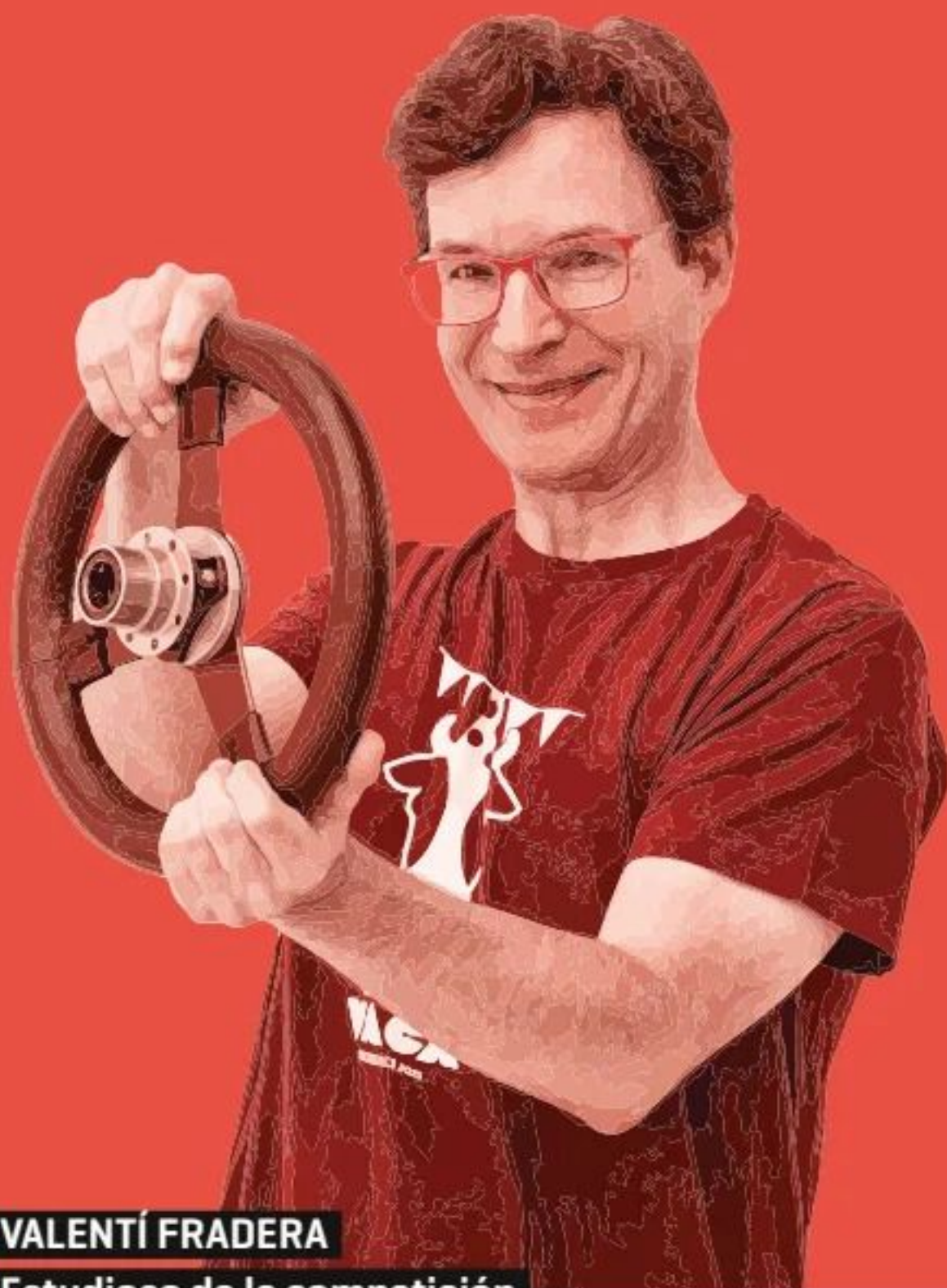
Los españoles tuvieron resultados un tanto agridulces. Con Sainz por lo que pudo haber sido y no fue, ya que tuvo un incidente en carrera cuando estaba en plena remontada con un coche más competitivo de lo esperado. Sin embargo tuvo que abandonar el domingo después de que el sábado acabara en el podium virtual de la carrera Sprint. Por ello el madrileño se fue de Austin con un sabor de boca agridulce.

Alonso estuvo como siempre magistral, sobre todo en entrenos y más aún en los de la Sprint, donde con pocas vueltas de entrenos demuestra ser el mejor. Sin embargo en la carrera corta, aunque salía en una posición privilegiada, se vio en vuelto en un percance que le obligó a abandonar, junto con PIASTRI, Norris, comienzo de la debacle del fin de semana de los papaya. 🏎️



CON CINCO VICTORIAS ESTA TEMPORADA, TRES DE ELLAS EN LAS ÚLTIMAS CUATRO CARRERAS, VERSTAPPEN SE PROMULGA CON FUERZA EN LA LUCHA POR EL TÍTULO, QUE PARA EL HOLANDÉS SERÍA EL QUINTO.





**VALENTÍ FRADERA**  
Estudioso de la competición

## F1 PIERDE; MOTOGP GANA

**G**uenther Steiner vuelve al paddock. Liderará un equipo en el campeonato del mundo de la categoría reina a partir de 2026. Pero hablamos de MotoGP, no de Fórmula 1. Después de dejar la jefatura del equipo Haas en enero de 2024, Steiner ha pasado casi dos años deshojando la margarita y ha optado por meterse en un fregado totalmente nuevo para él. Su figura encabeza el consorcio que ha adquirido el equipo privado de MotoGP Tech3, la formación satélite de la marca austriaca KTM. La entrega del testigo entre el fundador y propietario de Tech3, Hervé Poncharal, y Steiner tuvo lugar en el Circuit de Barcelona-Catalunya, durante el pasado GP de Catalunya de MotoGP.

En la rueda de prensa en la que se daba a conocer ante una nueva audiencia, Guenther hizo honor a su fama, revelando esa personalidad arrolladora que lo convirtió en toda una estrella de la serie de Netflix "Drive to Survive" (a pesar de dirigir un equipo del montón) y en protagonista de un cameo desternillante en "F1: The movie", junto a Brad Pitt y compañía.

Poncharal reveló que, desde la entrada de Liberty en MotoGP este mismo año, como accionista mayoritario de Dorna (el promotor del mundial de las dos ruedas), se había disparado el interés por adquirir su equipo. Tech3 se fundó en 1990 y saltó a la categoría reina (entonces, 500cc) después de ganar el título del cuarto de litro en el 2000, con Olivier Jacque. "Queremos construir sobre lo que Hervé creó. El equipo va a continuar; es su legado", aseguró Steiner.

En efecto, uno de los aspectos más destacados del acuerdo es que el equipo no cambiará de nombre; se-

"Guenther Steiner es el nuevo propietario del equipo Tech3 de MotoGP, pero mantendrá el nombre, repitiendo la receta que siguió Bernie Ecclestone cuando compró Brabham".

guirá siendo Tech3. La rotundidad de la afirmación me llevó a pensar en lo que hizo en su día Bernie Ecclestone, cuando adquirió Brabham. En el libro "Brabham: the Grand Prix cars", el legendario reportero e historiador Alan Henry (1947-2016) escribió que un día le preguntó por qué los coches seguían llamándose Brabham (el libro es de 1985, cuando el equipo fundado por Jack Brabham todavía era propiedad de Mr. E). La respuesta del "padrino" fue marca de la casa y, sin duda, Steiner la suscribiría a pies juntillas.

"Mira, si tú y yo nos asociáramos y compráramos Marks and Spencer, no le cambiaríamos el nombre por Ecclestone and Henry, ¿verdad? Brabham es un buen nombre con una buena reputación".

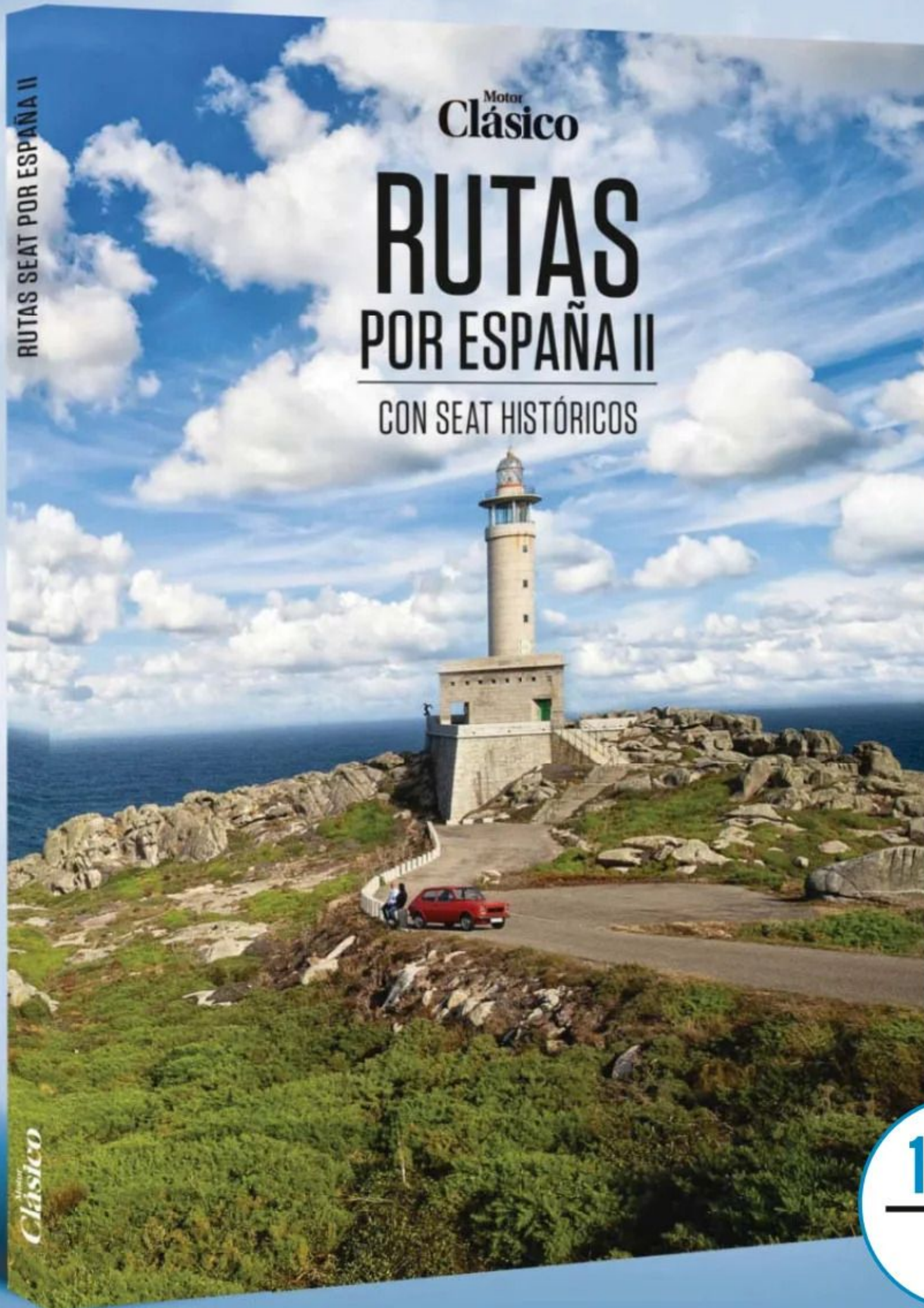
Es lo mismo que hizo Ron Dennis cuando su equipo Project Four (activo en F2, F3 y la serie Procar, con los BMW M1) se fusionó con McLaren, a instancias del patrocinador común, Marlboro. La empresa resultante siguió siendo McLaren (McLaren International), perpetuando así el legado de Bruce McLaren.

Eso sí, Dennis, aparte de centrarse en la F1 y dejar todo lo demás, introdujo un cambio sutil en la denominación de los monoplazas. Después de los M29 y M30, vino el MP4/1 de 1981, diseñado por John Barnard y con el chasis enteramente de fibra de carbono. Eran la siglas de "Marlboro-Project Four". En cambio, Ecclestone mantuvo las siglas históricas de los coches de Brabham, BT, que remitían al fundador, Jack Brabham, y al diseñador, Ron Tauranac. Nadie le habría recriminado que hiciera como haría Dennis y se sacara de la manga los Brabham BE ("Brabham-Ecclestone") o, mejor aún, los Brabham BB ("Brabham-Bernie").

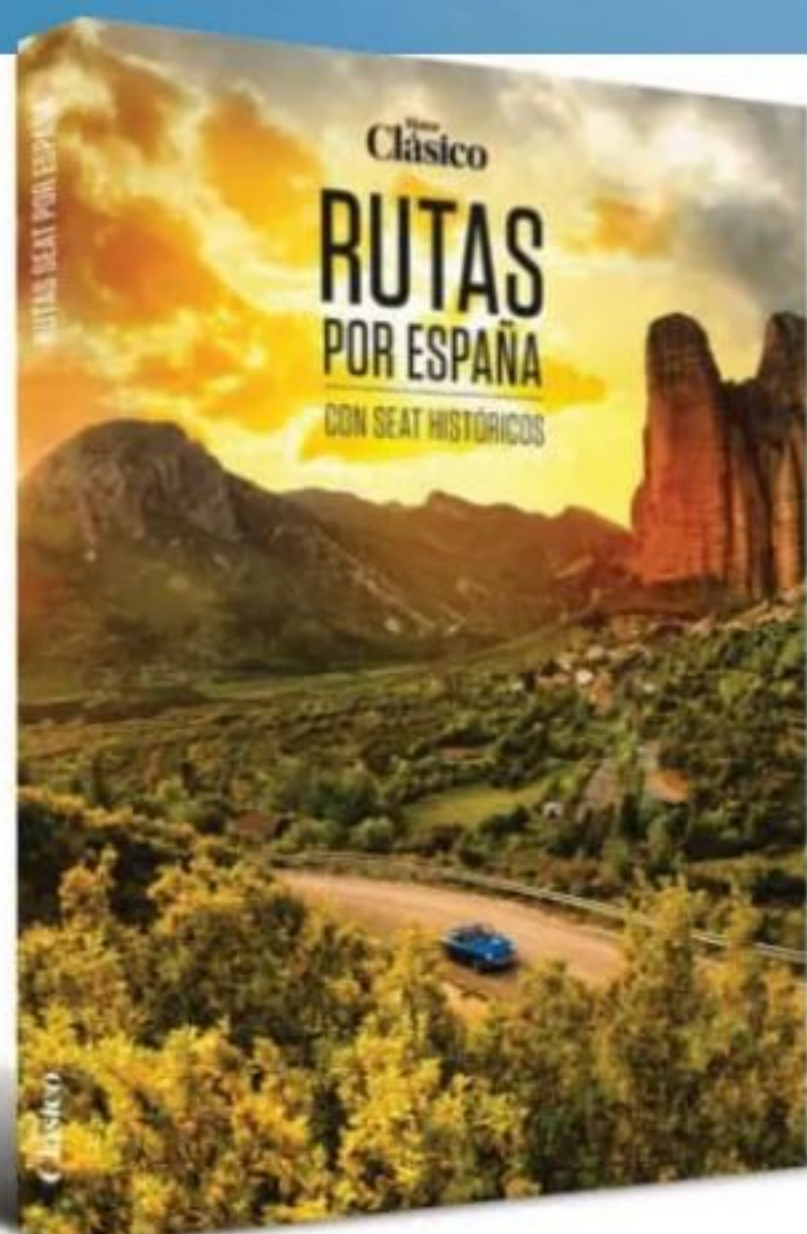
En cambio, Tyrrell no mereció dicha suerte. British American Racing lo compró a finales de 1997, con el único fin de traspasar los derechos de Ken Tyrrell al proyecto de BAR, cuya valía no estaba a la altura de su ambición. Junto a Jacques Villeneuve, BAR esperaba marcar la pole y ganar su primera carrera, en 1999. La cruda realidad les hizo caer de la burra. Tras pasar por las manos de Honda y Brawn, el antiguo equipo BAR es el actual Mercedes. De Tyrrell, ni rastro.

En fin, Steiner no deberá preocuparse por la denominación de las motos, porque su equipo no es un constructor. Pero su nueva aventura será todo un desafío. "El mayor reto será aprender cuál será el mayor reto. Cuando fui a la NASCAR, tampoco sabía nada", soltó en Barcelona. Está claro que esta pérdida de la F1 va a ser ganancia para MotoGP.





148 PÁGS  
18 €



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

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



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

También en: 91 060 44 83 // [suscripciones.sportlifeiberica.es](http://suscripciones.sportlifeiberica.es) // [suscripciones@slib.es](mailto:suscripciones@slib.es)





EUROPA CENTRAL

# TERRENO RESBALADIZO

OGIER LLEGABA CRECIDO AL RALLYE DE EUROPA CENTRAL, Y ASÍ ARRANCÓ LA PRUEBA, PERO UN ÁRBOL SE INTERPUSO EN SU RESBALADIZO CAMINO DE CARA A SU NOVENO CAMPEONATO. ROVANPERA LE ESTUVO PRESIONANDO Y CON LA VICTORIA DEL FINLANDÉS SE APRIETA LA CLASIFICACIÓN QUE VUELVE A SER LIDERADA POR EVANS, QUE ASPIRA A CONQUISTAR SU PRIMER TÍTULO.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.





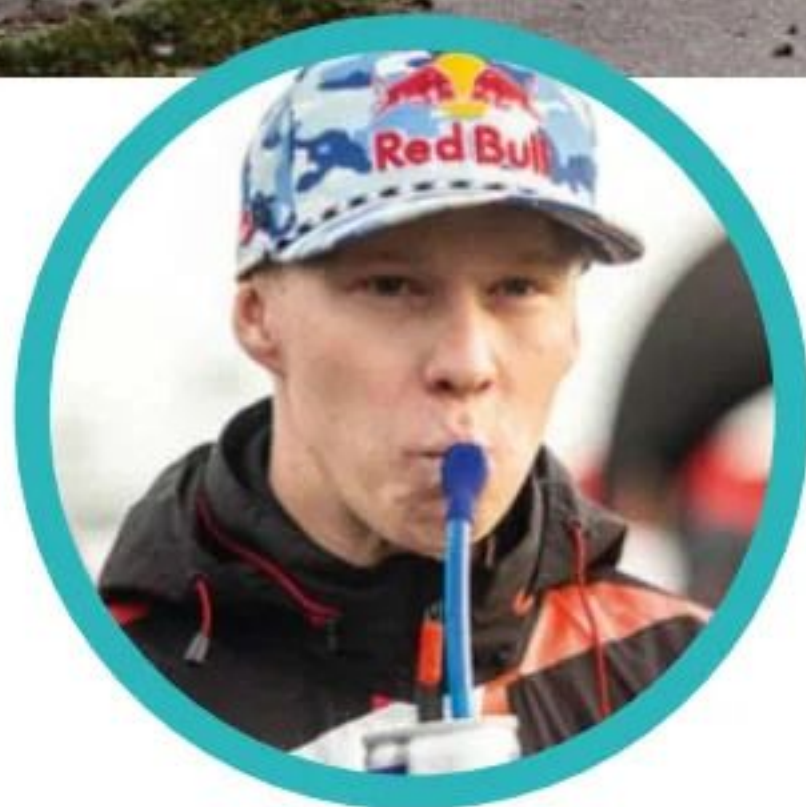






# RALLYE DE EUROPA CENTRAL

16-19 DE OCTUBRE



## KALLE ROVANPERA

“Ha sido fantástico volver a asfalto, y creo que el ritmo que Séb y yo tuvimos fue bastante rápido comparado con el de los demás. Enhorabuena a todos en el equipo; sin duda, somos un equipo excelente. Ahora tengo hambre de título”.

# EUROPEISTA

TRAS EL ACCIDENTE DE OGIER ROVANPERA IMPUSO SU BUEN RITMO EN LOS COMPLICADOS Y RESBALADIZOS TRAMOS DE ASFALTO. LA OPCIÓN AL TÍTULO ES MÁS REAL QUE NUNCA PARA EL FINLANDÉS, AUNQUE QUIEN TOMA EL MANDO ES EVANS.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

**O**gier llegaba a los tramos de Europa Central con olor a sangre después de sus brillantes actuaciones en los rallyes anteriores. En este joven rallye no había ganado nunca, pero este tipo de terreno le viene que ni pintado. Prueba de ello es que lideró los primeros compases de la carrera, ganando segundos a sus rivales que apenas podía seguirle el ritmo. Solo Rovanner estaba a la altura y mandaban en la clasificación de manera que podían asegurar el título de constructores. Y es que Hyundai no tenía su fin de día con muchos problemas, con Neuville pichado tras un salto.

El caso es que Ogier estuvo liderando pero abrir pista en esta ocasión no era la panacea. Por ello Rovanner le estuvo sometiendo a un férreo acoso. Elfyn Evans, que marcó la participación número 200 en el WRC de su copiloto Scott Martin, completó el podio con GR Yaris. El galés encabezó la última especial del viernes de 10,86 km de Granit und Wald en total oscuridad, reduciendo su ventaja con los líderes a 29,5 segundos y recuperando terreno tras recibir una penalización de cinco segundos el jueves por la noche por pasar por una chicane de fardos de heno.



# CLASIFICACIONES

## RALLYE DE EUROPA CENTRAL

POS. N°	PILOTO	COPILOTO	EQUIPO	TIEMPO	DIFER.
	69	ROVANPERA	HALTUNEN	TOYOTA	2.36.20.1
2	33	EVANS	MARTIN	TOYOTA	2.37.03.8 +43.7
3	8	TANAK	JÄRVEOJA	HYUNDAI	2.37.09.4 +49.3
4	18	KATSUTA	JOHNSTON	TOYOTA	2.37.26.9 +1.06.8
5	16	FOURMAUX	CORIA	HYUNDAI	2.38.24.7 +2.04.6

Vencedores de la edición anterior:

Ott Tanak

Mejores tiempos en tramos: Rovanpera (6); Ogier (5); Neuville (2); Evans, Katsuta y Pajari (1).

Vencedores de la temporada: Sebastian Ogier (Montecarlo, Portugal, Italia-Cerdeña, Paraguay y Chile); Elfyn Evans (Suecia y Kenia); Rovanpera (Islas Canarias, FinalIndia y Europa Central); Tanak (Grecia Acrópolis); Solberg (Estonia).

## CLASIFICACIÓN FINAL DE PILOTOS

POS.	PILOTO	🇷🇺	🇸🇪	🇳🇴	🇪🇸	🇵🇹	🇮🇹	🇬🇷	🇧🇪	🇫🇮	🇮🇸	🇨🇱	🇯🇵	TOTAL
1	EVANS	17+5+4	25+5+5	25+2	15+3+3	8+1	12+2+1	12+3+2	8+2+1	12+2+1	17+3+2	17+4+3	14+4+4	247
2	OGIER	23+3+5	-	-	17+4+4	25+2+1	25+3	15+5+5	-	15+4+3	25+1	25+5+5	0+5+5	234
3	ROVANPERA	12+4+2	10+1+2	R	25+5+5	15+4+3	15+5+5	0+0+4	12+4+5	25+5+5	10+4+4	8+3+1	25+3+3	234
4	TANAK	10+0+1	12+3	17+3+3	8+0	17+5+5	17+4+3	25+4+1	17+3+4	1+0	12+2+3	0+1	15+1	197
5	NEUVILLE	8+1	15+2+3	15+4+4	6+0+1	NEUVILLE	0+1+4	10+0+3	15+1+2	8+1+2	15+5+5	12+0+4	R	166
6	KATSUTA	R	17+4+4	10+0	12+2	10+0+2	10+0+2	0+0	R	17+3+4	0+0+1	6+0	12+2+2	110
7	FOURMAUX	15+2+3	0+0+1	0+5+5	10+1+2	R	0+0	15+2	10+0	R	R	15+0	10+0	96
8	PAJARI	R	6+0	12+0+1	R	6+0	6+0	0+1	6+0	10+0	8+0	10+2+2	8+0+1	79
9	SOLBERG	-	2+0	-	-	1+0	8+0	8+0	25+5+3	-	6+0	2+0	4+0	64
10	MCERLEAN	6+0	0+0	1+1	R	4+0	0+0	0+0	2+0	6+0	0+0	0+0	6+0	26

## CLASIFICACIÓN FINAL DE MARCAS

POS.	MARCA	🇷🇺	🇸🇪	🇳🇴	🇪🇸	🇵🇹	🇮🇹	🇬🇷	🇧🇪	🇫🇮	🇮🇸	🇨🇱	🇯🇵	TOTAL
1	TOYOTA	60	60	38	60	50	57	46	41	59	55	59	60	632
2	HYUNDAI	36	36	50	35	46	40	50	54	24	42	34	17	464
3	M-SPORT	11	14	18	11	14	15	10	14	18	15	14	19	176

El caso es que todo se trastocó cuando el sábado Ogier tuvo un accidente que le obligó a abandonar. Fue un accidente con un árbol muy similar al que tuvo el francés el año pasado. Esto ponía en bandeja el rallye a Rovanpera, pero sobre todo a Evans, que estaba a la sombra de ambos, se colocaba líder con solo quedar detrás del finlandés.

A partir de ahí el rallye fue todo un control de nervios para que no sucediese nada. Solo Tanak ascendió al pódium en su lucha por defender el honor del equipo Hyundai. De esta manera, Rovanpera se llevó el rallye siendo la tercera victoria del año para el joven finlandés tras los triunfos en las Islas Canarias y Finlandia, y el noveno título de fabricantes de Toyota, superando el total de ocho de Citroën y dejando a la marca japonesa a solo uno del poseedor del récord, Lancia.

En el Power Stage Ogier minimizó daños, pero el fin de temporada promete grandes emociones, con Evans, el francés y Rovanpera con posibilidades de llevarse el título.

CON SU SEGUNDO PUESTO, EVANS RECUPERA EL LIDERATO DEL MUNDIAL A FALTA DE MUY POCO PARA TERMINAR LA TEMPORADA.







**JORDI PARRO**  
Comisario Deportivo Internacional

## MOTOR Y PASIÓN EN LÍBANO



Este año, tras el parón estival, recibí la designación de la FIA como Comisario Deportivo en el Rally del Líbano, una prueba puntuable para el Campeonato de Rallies de Oriente Medio (MERC). A diferencia del resto de las seis citas del

certamen, el rally libanés se disputa íntegramente sobre asfalto, lo que lo convierte en una cita muy particular dentro del calendario.

Líbano es un país pequeño —apenas del tamaño de la provincia de Valencia— pero lleno de contrastes: 225 kilómetros de costa bañada por el Mediterráneo, 5,8 millones de habitantes concentrados en su mayoría cerca de Beirut y en la franja litoral, así como un interior abrupto que se eleva hasta los 3.000 metros.

Antes de viajar, varias amistades me advirtieron sobre la situación: a pesar de haber pactado un alto el fuego, Israel sigue bombardeando periódicamente el sur del país. Algunos colegas de la zona me tranquilizaban asegurando que el rally, al disputarse al norte de la capital, no corría peligro. Sin embargo, durante mi estancia hubo bombardeos que causaron decenas de víctimas a tan sólo 50 kilómetros de donde nos encontrábamos, recordándome que la tensión es una presencia constante.

Lo primero que impacta al llegar es el tráfico caótico. Conducir en Líbano exige los cinco sen-



“Mi experiencia en el Rally del Líbano fue mucho más que deportiva. Fue convivir con la contradicción constante de un país que, en medio de la crisis y bajo la amenaza de la guerra, logra organizar una prueba internacional con un excelente nivel organizativo y deportivo.”







El país está sumido desde hace años en una profunda crisis, con la depreciación de la libra libanesa (100.000 libras equivalen a un dólar), las restricciones bancarias para retirar efectivo o divisas y el colapso económico que han dejado a gran parte de la población bajo el umbral de la pobreza. Un contraste brutal con lo que estábamos a punto de vivir en el rally.



tidos: adelantamientos imposibles, ciclomotores circulando en sentido contrario por la autopista e incluso accidentes fortuitos a escasos metros, como el de un viejo BMW que perdió el control delante de nuestro coche y terminó contra un poste de la luz. Las carreteras, en su mayoría antiguas, bacheadas y sin señalización, junto a un parque móvil envejecido y con algunos vehículos en estado deplorable reflejan las cicatrices de un país marcado por la guerra y las dificultades económicas.

El país está sumido desde hace años en una profunda crisis, con la depreciación de la libra libanesa (100.000 libras equivalen a un dólar), las restricciones bancarias para retirar efectivo o divisas y el colapso económico que han dejado a gran parte de la población bajo el umbral de la pobreza. Un contraste brutal con lo que estábamos a punto de vivir en el rally.

El Automóvil y Touring Club de Líbano desplegó una organización ejemplar. El rally tuvo su base en un puerto deportivo privado con instalaciones de primer nivel: piscina olímpica, restaurantes y espacios donde se concentraban verificaciones, parque cerrado y la superespecial urbana de inicio.


El recorrido llevó a los equipos por las carreteras de montaña de la cordillera occidental del país, un terreno exigente con tramos plagados de cambios de ritmo y atravesando numerosos pueblos donde la afición respondió con entusiasmo. La presencia de un amplio dispositivo de comisarios garantizó el control y la seguridad a lo largo de todo el itinerario.

En lo deportivo, el rally reunió a un plantel de pilotos de primer nivel y máquinas punteras, lo que aseguró una competición vibrante y a la altura de un certamen internacional. En la ceremonia de salida me encontré con dos rostros familiares:

Nasser Al-Attiyah, múltiple campeón en raids, y el español Cándido Carrera, su copiloto en el MERC. Al-Attiyah llevaba más de dos años sin competir en asfalto, lo que suponía un hándicap añadido frente al ídolo local Roger Feghali, profundo conocedor de cada metro de las carreteras libanesas, con sus continuos cambios de agarre y tramos selectivos.

La pugna fue apasionante. Llegaron al último tramo separados por apenas dos segundos. Feghali, jugando en casa, arriesgó más que nadie y terminó arrancándole casi diez segundos a Al-Attiyah, que al final del tramo lamentaba un pinchazo lento.

Entre las actividades paralelas, tuve la posibilidad de visitar las espectaculares Grutas de Jeita y el placer de degustar la exquisita gastronomía local, con influencias mediterráneas, persas, árabes, otomanas y francesas. Pero, sobre todo, tuve la oportunidad de visitar la colección de coches en miniatura más grande del mundo, reconocida por el libro Guinness de los récords. Más de 37.000 modelos a escala y 400 dioramas dan forma al sueño del expiloto Billy Karam, actual presidente del club organizador. Él mismo me confesaba que, por las restricciones monetarias del país, no puede seguir ampliándola.

Mi experiencia en el Rally del Líbano fue mucho más que deportiva. Fue convivir con la contradicción constante de un país que, en medio de la crisis y bajo la amenaza de la guerra, logra organizar una prueba internacional con un excelente nivel organizativo y deportivo. Mientras gran parte de la población lucha a diario por salir adelante, el automovilismo se convierte en un símbolo de resistencia y orgullo nacional, un recordatorio de que la pasión por el motor es capaz de sobrevivir incluso en los escenarios más difíciles. 



**Problemas de estanqueidad de la capota.** Algo usual en esa época, en este caso ocasionado, casi siempre, por el mal cierre entre el cristal de las ventanillas y las gomas que suele zanjarse con el cambio de dichas gomas del contorno del marco (no es caro) y el ajuste de los vidrios de las mimas que muchas veces bailan porque alguna guía interior se ha roto o soltado y por eso cierran mal.

**Olor a anticongelante en el interior.** Le pasa a muchos coches, modernos también. El radiador o el grifo del mismo, o algún manguito, pierde algo, y cuando se calienta el interior huele a refrigerante al calentarse e incluso produce algo de empañamiento interior en los cristales. O se puede acceder al problema para por ejemplo apretar un manguito sin quitar el salpicadero, o tocan horas que echarle para un reparación que luego no es cara en materiales.

**Algunos de los mandos de plástico de la calefacción/aire acondicionado pueden soltarse.** Son desmontables para acceder a las bombillas de su iluminación interna, pero sí pasa porque algún agarre se suelta, basta con aplicar un poquito de pegamento.

**Problemas con algunos recambios.** Especialmente con los de carrocería. La parte delantera es de una pieza (frontal y ambas aletas) y el paragolpes o es difícil o caro de adquirir.

## LA GRAN OCASIÓN

# FIAT BARCHETTA

[DE 3.500 A 8.000 €]

El Fiat Barchetta, o el “Miata italiano” para muchos, es un coche con mucho diseño y a la vez casi un gran desconocido. Por ello, significa una excelente oportunidad ahora mismo de tener un coche bastante exclusivo para quienes prioricen sobre todo ese aspecto, toda vez que sus precios no son disparatados si no más bien todo lo contrario. Por ser menos demandado, hay mejores precios de segunda mano. Un coche de la década de 90 del siglo pasado que estuvo en producción hasta, digamos, bien pasados los años 2000 (de 1995 hasta 2005). Se trata de un descapotable, o más bien un Spider, de morro largo y zaga corta donde el conductor no solo tiene que adoptar una postura alargada y bajita a sus mandos, además está más cerca del eje trasero con las sensaciones más puras que eso aporta y con un volante muy vertical. Eso sí, se trata de un tracción delantera y no de un propulsión como el codiciado Mazda MX-5, aunque hemos de decir que no le resta ni pasión ni placer de conducir, y menos en los tiempos

actuales en que la conducción es más sosegada y dispuesta al mero placer de hacer kilómetros o recorrer carreteras secundarias a cielo abierto, en este caso con un buen motor y una muy buena respuesta en general.

En su diseño no aparecen para nada los nombres de los grandes diseñadores a los que también Fiat, justo en esa época en la que pisaba muy fuerte en imagen y ventas, acudía con preponderancia, como Pininfarina o Giugiaro, pues el desarrollo del Barchetta fue hecho directamente por la marca, pero a la vista del resultado final no se le pueden poner peros. La carrocería se montaba finalmente en Carrocería Maggiora, aunque previamente se armaba y soldaba para su forma en la fábrica de IL-CAS. Eso sí, Maggiora quebró en 2002 y los últimos tres años más o menos, el Barchetta completaba su fase final de montaje en Fiat Mirafiori (hubo en realidad un intervalo de dos años en ese cambio en los que no estuvo en producción). Antes de su nombre y lanzamiento a la serie, se conocía como Spider





## LA EVOLUCIÓN DE LA ESPECIE



**1ª GENERACIÓN: DE 1995 A 2002.**  
En 1995 Fiat presenta en Ginebra el Barchetta, basado en el chasis y tren motriz del Fiat Punto. Un precioso descapotable, Spider, de dos plazas y tracción delantera.



**2ª GENERACIÓN: DE 2003 A 2005.**  
Mismo motor, 130 CV con variador de fase y todo lo demás. Ligero cambio de aspecto: paragolpes diferentes y tercera luz de freno sobre el capó trasero.

### VALORACIÓN

**ME LO COMPRO** ★★★★★  
**TECNOLOGÍA** ★★★★★  
**FIABILIDAD** ★★★★★

## FIAT BARCHETTA

**Alimentación:** Inyección electrónica, gasolina, variador de fase en admisión, 16V, atmosférico. 4 cilindros en L, transversal. Cilindrada: 1.747 cc. Potencia: 130 CV a 6.300 rpm. Par máximo: 164 Nm a 4.300 rpm. Compresión: 10,3:1.

**Transmisión:** Manual, 5 velocidades, embrague monodisco en seco. Tracción: delantera. Suspensión: Delantera: Independiente, McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

**Frenos:** Delanteros: De disco, 25,7 cms. Traseros: De discos macizos, 24 cms.  
**Largo/ancho/alto:** 3.916/1.640/1.265 mm.

**Batalla y vías:** 2.275/1.410/1.405 mm  
**Peso:** 1.056 kg.

**Velocidad máxima:** 200 km/h.  
**Aceleración de 0 a 100 km/h:** 8,9 seg.



POCO RECORRIDO LONGITUDINAL PARA LOS ASIENTOS, PERO SUFICIENTE. LA CAPOTA BLANDA SE GUARDA DETRÁS Y SE PROTEGE CON SU PROPIA TAPA. LAS ALFORJAS TRASERAS, OTRO EXTRA.



POSICIÓN AL VOLANTE EXCELENTE TAMBIÉN. UN CUADRO DE MANDOS LIMPIO, SENCILLO Y MUY VISIBLE.



EXCELENTE MOTOR DE 1.8 LITROS Y 130 CV A 6.300 VUELTAS. MUY BUEN RENDIMIENTO Y CON VARIADOR DE FASE EN ADMISIÓN.

176 Tipo B y de cuyo proyecto estuvo encargado Andreas Zapatinas hasta 1993 que, se dice, se inspiró en el Ferrari 166 MM. De ahí también el nombre de Barchetta, barco pequeño o barquito en italiano. Luego pasó a ser responsabilidad de diseño de Lucas Puchetta y bajo estricta supervisión del Centro de Stile Fiat que aquellos momentos vivían momentos muy boyantes. Un proyecto por tanto con varios nombres pero con un resultado estético, y técnico, todo hay que decirlo, muy satisfactorio. Este biplaza de motor, cambio y tracción delanteros (65% del peso delante y 35 detrás) toma como base el Fiat Punto, con ligeras modificaciones en cotas, y cuyo resultado es también un descapotable bastante rígido teniendo en cuenta que en aquellos años en muchos descapotables podía sentirse como se retorcían o vibraban en algunas circunstancias de la conducción (baches, curvas cerradas, etc.) este tipo de carrocerías. Es un coche ligero que apenas supera la tonelada en la báscula a la hora de la verdad, de capota manual que se esconde bajo su propia tapa y con el extra, uno de los pocos, del techo rígido. Sorprendentemente, su interior es algo más grande que el de un Miata y hasta alguien con una estatura de 1,90 metros cabe bien, amén de un maletero decente.

Un coche de menos de cuatro metros (3.916 mm) y una estabilidad manifiestamente óptima. Una conducción agradable que esconde bajo el capó una mejora técnica incorporada por Fiat precisamente en el motor del Punto HGT. Se trata de un variador de fase para la admisión en el árbol levas que proporcionaba mejor par a bajas revoluciones (el primero así en la marca). Monta un motor de 1.747 cc de gasolina, y fue así durante toda su producción, por lo que no hace falta volverse loco en elegir mecánica, además de que con 130 caballos a 6.300 revoluciones empuja bastante bien y se acompaña de relaciones de cambio bastante bien escogidas para un Spider, ni muy cortas ni excesivamente largas que tampoco es que contribuyan a un consumo bajo pero tampoco desmedido. Por precio, calidad (sí, calidad de ejecución en contra de la mala fama de la marca en algunas épocas), comportamiento, agradable motor, cambio y diseño, el Barchetta es, sin duda, ahora mismo una gran ocasión en España aunque, de momento, creemos, no como inversión ni a largo plazo. 🚗



# Motor Clásico

DESCUBRE EL PASADO, DISFRUTA TU PASIÓN





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



BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE





**NOVEDAD**

# FERRARI 489 TESTAROSSA





EL SUSTITUTO DEL SF90 STRADALE LLEGA CON UN NOMBRE MÍTICO. EL TESTAROSSA VUELVE A NUESTRAS VIDAS DE LA MANO DE ESTA BERLINETTA HÍBRIDA ENCHUFABLE CON TRES MOTORES ELÉCTRICOS Y UN V8 BITURBO. EN TOTAL: 1.050 CV.

J. I. EGUIARA. FOTOS: AUTOMÓVIL





## EL NOMBRE DE TESTA ROSSA SE UTILIZÓ DESCRIBIR EL COLOR DE LAS TAPAS DE

**C**ada nuevo modelo que lanza Ferrari te sorprende más. Y el 849 Testarossa lo hace ya desde su denominación. Porque en Maranello no usarían esta mítica denominación para un coche cualquiera. Y el sustituto del SF90 Stradale parece ser que representa la mayor deportividad y evolución tecnológica de la marca y, por tanto, merece el honor de llamarse Testarossa. Este nombre se utilizó por primera vez en el 500 TR en 1956 para describir el color de las tapas de las levas de algunos de los motores de competición más extremos, de alto rendimiento e icónicos de Ferrari, antes de ser utilizado como nombre para uno de los modelos de carretera más famosos de la marca, el Testarossa de 1984.

En este caso emplea un motor V8 también con las “cabezas rojas” colocado en posición central, pero pierde protagonismo ante el avanzado sistema híbrido que monta esta berlinetta. Por sí solo el V8 biturbo desarrolla 830 CV, pero con la suma de los tres motores eléctricos alcanza los 1.050 CV. Entre las innovaciones más destacadas se encuentra el nuevo turbo, el más grande jamás fabricado en un Ferrari de producción con cojinetes de baja fricción derivados del F80 y un innovador escudo térmico en la carcasa de la turbina, inspirado en el 296 GT3, para mejorar la gestión térmica en el compartimento del motor. El grupo híbrido, compuesto por un motor eléctrico trasero y dos unidades instaladas en el eje delantero, es capaz de generar 220 CV.

El sistema híbrido es de tecnología enchufable (PHEV) con una batería de alto voltaje y un inversor. Dos de los motores eléctricos se ubican en el eje delantero y conforman el sistema RAC-e (regulador electrónico de la configuración en curvas), que permite que el sistema de tracción a las





**POR PRIMERA VEZ EN EL 500 TR EN 1956 PARA  
LEVAS DE ALGUNOS DE LOS MOTORES DE CARRERAS**



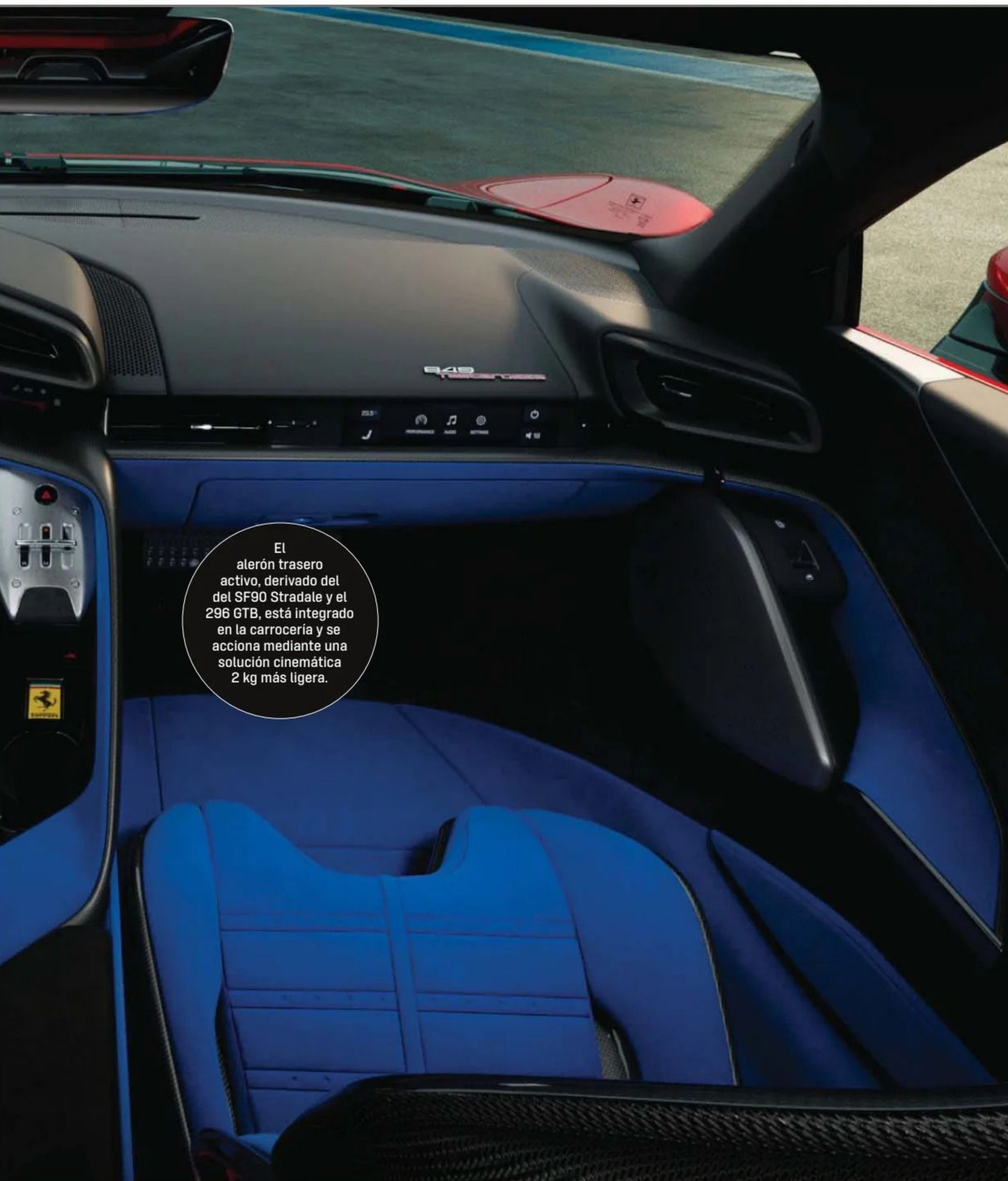




En modo eDrive dispones de una potencia eléctrica de 163 CV y recorrer unos 25 km. El nuevo volante, equipado con botones mecánicos, incluido el de arranque.

La nueva estrategia de cambio de marchas (de doble embrague y 8 vel.), heredada del SF90 XX Stradale, se ha revisado para generar un sonido aún más emocionante al subir de marcha.





El alerón trasero activo, derivado del del SF90 Stradale y el 296 GTB, está integrado en la carrocería y se acciona mediante una solución cinemática 2 kg más ligera.



**EL SISTEMA HÍBRIDO ES DE TECNOLOGÍA  
Y UN INVERSOR. EN MODO EDRIVE,**





# ENCHUFABLE (PHEV) CON UNA BATERÍA DE ALTO VOLTAJE PUEDE RECORRER HASTA 25 KM SOLO EN ELÉCTRICO



cuatro ruedas y la vectorización del par maximicen la tracción y la eficiencia al salir de las curvas. El tercer motor eléctrico, el MGU-K (Unidad Motor-Generador Cinética), se ubica en el eje trasero y proviene directamente de la experiencia de la Scuderia en Fórmula 1. Las estrategias de gestión de la batería y del motor eléctrico se calibran según los cuatro modos de conducción eléctrica seleccionables a través del eManettino (eDrive, Híbrido, Rendimiento y Qualify), optimizando el rendimiento en todas las condiciones. En modo eDrive, el coche puede recorrer hasta 25 km solo en modo eléctrico gracias a la batería de iones de litio de 7,45 kWh instalada en el chasis para garantizar un centro de gravedad bajo y un equilibrio de peso óptimo.

El chasis se ha optimizado, con nuevo ABS Evo en los frenos y muelle/amortiguador revisado, pero lo más destacable es una reducción del peso de manera que cuenta con la mejor relación peso/potencia de un Ferrari de serie. Y el diseño no solo tiene una función estética, sino que la carga aerodinámica total de 415 kg a 250 km/h representa un aumento de 25 kg con respecto al SF90 Stradale, además de proporcionar un aumento del 15 % en la capacidad de refrigeración del motor y los frenos.

Se puede montar el kit Asseto Fiorano con una reducción de peso de 30 kg gracias al uso del titanio y de la fibra de carbono. También se optimiza el chasis con amortiguadores Multimatic de una sola fase más rígidos, muelles aligerados un 35 % y un balanceo un 10 % menor. 🚗



NEXT



FI

EL FINAL DE TEMPORADA ESTÁ LLENO DE EMOCIONES.



**Motor Clásico**

ESTE MES PUEDES DISFRUTAR DE



**70º ANIVERSARIO CITROËN DS TIBURÓN**

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

Ó escanea el código QR:



# OFENSIVA CUPRA

CON EL TINDAYA O EL RAVAL, EL FUTURO DE LA FIRMA ESPAÑOLA

COBRA MAS FUERZA.

## AUTOMOVIL

byneon Neon147

byneon Neon147

Directora General Motor: María Wandosell  
Director: Juan Ignacio Eguara  
Directora de Arte: Virginia Ortiz

### REDACCIÓN

automovil@slib.es

Colaboradores y corresponsales: Félix Macías, Ricardo Muñoz, José Fernández Pacheco, Juan Manuel Pichardo, Luis Carlos Cáceres, Juan Carlos Granados, Fernando Hoyos, Luis Ortego, Emilio Martín Sambucetti.  
Departamento de Arte: Ana Callejo, Ramón Cánovas, Francisco Javier Hernández y Cristina Ruiz.

Eventos Motor: Raúl Moreno [Director] eventos\_motor@slib.es

Tecnología Editorial: Tomás García [Director], Alberto Vicente [Adjunto al Director].

Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es

Producción: Manuel Torres.

Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es

Begoña Calvo, Raquel Carrasco.

Copyrights: Motorpress Ibérica y Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

### SPORT LIFE

MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell  
Director General de Deportes: Francisco J. Chico  
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: 91 347 01 00.

Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

### SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:

Email: suscripciones@slib.es Teléfono: 91 060 44 83

Web: suscripciones.sportlifeiberica.es

Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.

Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

### Información puntos de venta:

encuentratukiosco@logista.es

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



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

Depósito legal: M-37259-1977

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



PEFC Certificado

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

www.pefc.es



# SUSCRÍBETE AUTOMOVIL

Suscripción **3 números**  
de Automóvil



Libro **F1** Los mejores  
pilotos de la historia

**20 €**



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



**91 060 44 83**

[suscripciones.sportlifeiberica.es](http://suscripciones.sportlifeiberica.es)  
[suscripciones@slib.es](mailto:suscripciones@slib.es)



Búscala también en SportLife Ibérica Store





# Nuevo Kia Sportage.

Ven a conocerlo a tu Concesionario Oficial Kia.



Movement that inspires

Emisiones CO<sub>2</sub> combinadas WLTP (g/km): 126-146. Consumo combinado WLTP (l/100km): 5,6-7,4.

