



LEXUS F EXPERIENCE
Viaja a Spa

LOS FERRARI TURBO
De motor central



AUTOMOVIL



HONDA NSX
MCLAREN 570S

DUELO DE TITANES

FERRARI

LA SAGA CONTINÚA

FERRARI 288 GTO | FERRARI GTB
 FERRARI 488 | FERRARI F40
 BMW X4 M40i
 PORSCHE 911
 TURBO

Sumario

nº 462 diciembre 2016

8 Honda NSX / McLaren 570S

Híbrido sí, híbrido no; propulsión trasera, tracción total; diferentes, pero igualmente excitantes. Eso sí, los dos usan el turbo.

22 Test The Best SUV

La fiesta de los SUV todo un éxito. El público probó todos los modelos de todas las marcas.

26 Porsche 911 Turbo 991II

El mejor deportivo del mundo.

36 Ferraris Turbo

Juntamos los modelos turbo de motor central de la firma del cavallino.

58 BMW X4 M40i

El SUV más equilibrado para los que quieren algo más.

64 Lexus F Experience

Todo aficionado tiene que ir a vivir la experiencia de rodar por Spa-Francorchamps.

86 Hyundai Ioniq

Prueba a fondo durante un mes con el híbrido más sorprendente del momento.

102 Seat: almacén de recambios

Recambios originales, a estrenar, escondidos en una nave de Bejar. Os contamos su descubrimiento.

36 Ferrari's Turbos



58 BMW X4 M40i



86 Hyundai Ioniq



52 Novedades



102
Seat almacén de recambios



25.000
personas que pasaron por nuestro evento Test the Best SUV para probar el modelo que desease
Pág. 22



22 Test the Best SUV

los coches del mes
por orden de potencia

670 CV Ferrari 488 (T).....	36
581 CV Honda NSX (T).....	8
580 CV Porsche 911 Turbo S (T).....	26
570 CV McLaren 570S (T).....	8
557 CV MercedesAMG GTC Roadster (N) ..	52
500 CV BMW M4 Champion Edition (N).....	18
478 CV Ferrari F40 (T).....	36
408 CV Mercedes EQ (N).....	17
400 CV Ferrari 288 GTO (T).....	36
360 CV BMW X4 M40i (T).....	58
354 CV Audi S5 Cabrio (N).....	53
254 CV Ferrari GTB Turbo (T).....	36
182 CV Honda Civic (C).....	53
165 CV Renault Megane S.Tourer (C).....	54
105 CV Hyundai Ioniq (T).....	86

(T): Test. (C): Contacto. (N): Novedad.

secciones fijas

Good News	16
Picando bielas.....	50
Calentando motores.....	52
Solo se vive una vez.....	64
Un mes con	86
La gran ocasión.....	100
Automercado.....	110
No te lo puedes perder	114
Suscripciones	115

sport ZONA

74 F1: EE.UU., México y Brasil
Hamilton no se rinde.

80 Albert Fabrega
Entrevistamos al especialista técnico en las retransmisiones de F1 en Movistar.

84 WRC: Gales
Ogier vuelve a ganar en el barro galés.

Primera Estación

CITA OBLIGADA PARA LOS AMANTES DEL AUTOMOVILISMO. Spa es el circuito más exigente de cuantos se disputan en la Fórmula 1. Un trazado que hemos podido conocer a fondo gracias al programa F Experience World Tour de Lexus con el que se visitarán los tres circuitos con más solera del mundo.

TEXTO: Juan Collin. **FOTOS:** MPIB





La gama F de Lexus ofrece prestaciones de primer nivel, manteniendo un confort business class



El programa F Experience World Tour de Lexus, es una iniciativa destinada a la prensa especializada con el que se podrán conocer los circuitos más exigentes del mundo a bordo de los modelos de la gama F. Este año tocaba Spa Francorchamps, el viejo Nürburgring el siguiente y como colofón, en 2018 se visitará el circuito de Fuji en Japón

Spa: Dónde comer, dónde dormir, qué visitar

La ciudad de Spa en la provincia de Lieja en Bélgica es famosa por sus baños y aguas termales desde la época de los romanos. Es una villa muy bonita con interesantes rincones para visitar, también los alrededores ofrecen mucho atractivo para el turista. Interesante es el museo termal con varias salas dedicadas al automóvil. Se puede contemplar una interesante colección de monoplazas de Fórmula 1 y piezas muy curiosas tanto en motos como en coches. Justo en las inmediaciones del circuito está el Hotel de la Source con impresionantes vistas del trazado desde las habitaciones. También en la entrada del circuito se puede uno hospedar en el Hotel Pitlane o en el Ralais de Pommard. La oferta gastronómica en el centro de la ciudad es muy amplia y variada. Y es que no sólo de coches vive el hombre.



Desde que en 1984 se dejara de utilizar el viejo circuito de Nürburgring, más conocido como el infierno verde, el mítico circuito de Spa Francorchamps se ha convertido en el trazado más selectivo y exigente de la Fórmula 1. Una pista de carreras con mucha historia que es también cita obligada para los amantes del automovilismo.

En AUTOMOVIL hemos podido realizar la experiencia gracias al programa F Experience World Tour de Lexus, una iniciativa destinada a la prensa especializada con el que se podrán conocer los circuitos más exigentes del mundo a bordo de los modelos de la gama F. Este año tocaba Spa Francorchamps, el viejo Nurburgring el siguiente y como colofón, en 2018 se visitará el circuito de Fuji en Japón.

La primera etapa del viaje comenzaba en el aeropuerto de Frankfurt. Nada más aterrizar nos poníamos a los mandos del Lexus GS F para dirigirnos al hotel Schlosshotel Kronberg, un fantástico castillo construido en 1889 por la emperatriz Victoria. Los 70 km recorridos, la mayoría por autopista, servían de aperitivo para comprobar la facilidad que ofrece el GS F para viajar a velocidades de vértigo con total facilidad y tranquilidad a los mandos. Los 477 CV que desarrolla el V8 atmosférico de 5 litros, permiten al GS F rodar en autopista por encima de los 200 km/h casi a punta de gas, con un confort de primera clase.

Tras hacer noche en el castillo, a la mañana siguiente teníamos por delante un largo trayecto de 300 km por carreteras de todo tipo. Esta vez al volante del Lexus RC F, un coche que ya habíamos conducido en varias ocasiones, pero que no deja de sorprender por su eficacia, elevadas prestaciones y aunque las suspensiones son más enérgicas que en la berlina, también resulta muy confortable en viajes de largo recorrido. El RC F es un coche rapidísimo, rebaja en una décima la cifra de 0 a 100 con respecto a la berlina, manteniendo la misma velocidad máxima. El asfalto estaba mojado y desistimos en nuestro intento por ver la aguja por encima de los 270 km/h, pero no había que esforzarse demasiado para rebasar los 230 km/h. En los trazados más sinuosos aunque es un coche grande y pesado, en orden de marcha ronda los 1.800 kg, el RC F se desenvuelve con una facilidad asombrosa. Transmite siempre elevadas dosis de placer a los mandos, también mucha seguridad y eso que el asfalto en los tramos de carreteras de segundo orden no era demasiado bueno y estaba muy mojado, lo que obligaba a dosificar muy bien la presión del gas a la salida de los virajes. Bien es verdad que las ayudas electrónicas se encargan de corregir cualquier exceso, al menos en ECO y Normal, otra cosa son los modos Sport y Sport + que se muestran más permisivos y poco recomendables para rodar en estas circunstancias.

En el Hotel del Bains, muy cerca del circuito, podíamos relajarnos por la tarde en su fantástico spa, pensando ya en el circuito del mismo nombre que nos esperaba a la mañana siguiente. Agradable sorpresa en la cena, donde podíamos compartir mesa y mantel con ex piloto de Fórmula 1 Roberto Merhi. En la actualidad, el español milita en la escudería

Vertigo es lo que se siente cada vez que uno pasa por Eau Rouge



Eau Rouge La curva más famosa del mundo, también una de las más complicadas por su complejo trazado. Como se puede observar en la foto, la pendiente es muy grande, es casi como un tobogán por donde los monoplazas de la F1 se deslizan a 300 km/h. Pie a tierra, Roberto Merhi nos explicaba las peculiaridades del trazado y la forma ideal de tomar cada una de las curvas. Sus consejos fueron de gran ayuda una vez en pista.



Manor, disputando el FIA World Endurance Championship, un certamen en el que está demostrando una vez más su valía. Pero Merhi no sólo es un magnífico piloto, también es buen conversador y tiene un trato muy agradable como pudimos comprobar en la sobremesa.

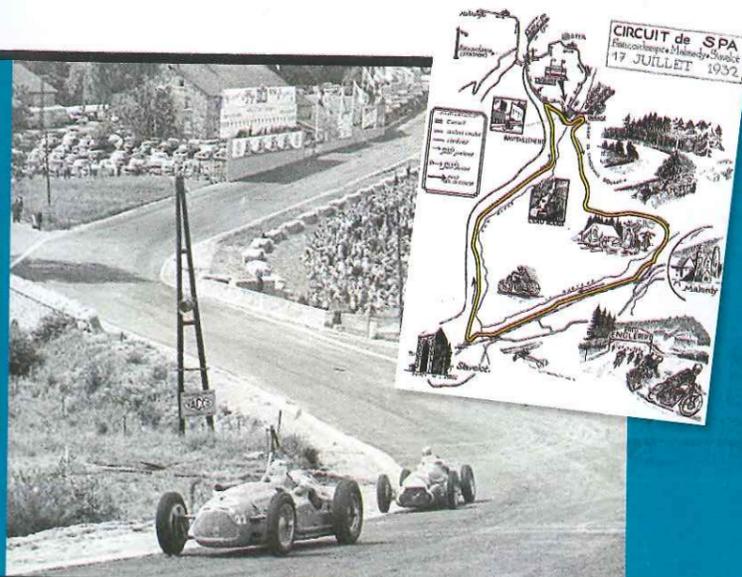
A las 8 de la mañana del día siguiente y con las primeras luces, llegábamos al circuito en un día frío y lluvioso para asistir al briefing obligatorio que se da a los pilotos antes de salir a pista. El exclusivo trac day estaba organizado por la firma RSR que tanto en Spa como en Nürburgring tienen su escuela de pilotos, también alquilan todo tipo de coches para rodar en pista (www.rsrspa.com). Tras el briefing, en el cual nos informaban de los pormenores del evento y las normas de seguridad en pista, llegaba el momento de conocer el circuito pie a tierra. Para ello dábamos una vuelta despacio con los coches parando en los puntos más delicados de la pista. Como se puede imaginar, la primera parada era en Eau Rouge, la curva más famosa del mundo. Nunca hubiera imaginado que la rampa tuviera tanta pendiente, es como un tobogán, por el que los monoplazas de Fórmula 1 se deslizan a 300 km/h y que con un deportivo de producción puede hacer a más de 200 km/h. Roberto Merhi aseguraba que con un Formula 1 se hace absolutamente a fondo, pero la sensación de vértigo es increíble, sobre todo a la hora de coronar el rasante y encarar el Radillon «es sin duda, la curva más estresante que se realiza a lo largo de la temporada».

Tampoco son fáciles negociar las curvas Pouhon, «con los monoplazas de Fórmula 3 se podían hacer a fondo en vuelta de clasificación y corriendo muchos riesgos, pero con el Formula 1 hay que frenar bastante, conviene hilar muy fino ya que el segundo ángulo se cierra y si te tiras pronto al vértice, es fácil acabar en la puzolana», comentaba el piloto de Castellón.

Con una temperatura ambiente de 4 grados y la pista totalmente mojada, ni que decir tiene que el asfalto se encontraba especialmente deslizante, lo que obligaba a extremar la precaución. En primer lugar nos poníamos a los mandos del RC F acompañado por uno de los monitores de la escuela RSR, el mexicano Luis Ramirez que compagina este trabajo con la participación en la Copa BMW 235i y que resultaba de gran ayuda para conocer el circuito. Nada más salir a pista uno se encuentra con el plato fuerte, la bajada hacia Eau Rouge. «Pégate mucho al muro de la derecha y en cuanto veas el vértice a tu izquierda frenas ligeramente y te tiras montando el coche por encima del plano, sin miedo para enfiar lo mejor posible la subida. Importante no pisar el piano a tu derecha y mantener siempre constante la presión del gas, si cortas el coche se desestabiliza y lo mismo ocurre si pisas el piano en mojado», comentaba el piloto mexicano. La emoción no termina hasta que se corona el rasante y se pasa la curva a la izquierda del Radillon. En esta última tampoco se puede levantar la presión sobre el acelerador ni pisar el piano en mojado, de lo contrario es fácil desestabilizar el coche como pudimos comprobar. Si hemos entrado demasiado deprisa, la cosa tiene mala solución y lo único que se puede hacer para solventar la situación es hacer un recto en el Radillon en el último momento, pero las protecciones quedan muy cerca y la maniobra es muy arriesgada. Y si no, que se lo pregunten al piloto del precioso BMW M4 que delante nuestro perdía el control estre-

SPA FRANCORCHAMPS
Una pista con mucha historia

Han pasado ya casi noventa años desde que en 1924 se celebrara en la pista belga el primer Gran Premio. En su fase original, el circuito constaba de un recorrido de 14,9 km por estrechas y peligrosas carreteras locales. En 1970 se realizó el último Gran Premio con su configuración original; increíblemente rápido, Chris Amon conseguía hacer la vuelta rápida a una media de 245 km/h. A partir de ahí el Gran Premio de Bélgica se disputó en los circuitos de Nivelles en el 73 y en Zolder desde 1975 a 1984. En 1978 el trazado de Spa se redujo a la mitad quedando la pista en 7.004 metros, mientras que en 2003 pasó a ser una pista de carreras en toda regla y no una carretera convencional. Tras algunos cambios en el trazado y bastantes mejoras en seguridad, desde 2007 forma parte del calendario de la Fórmula 1, convirtiéndose en el circuito más exigente, selectivo y emocionante de la temporada.



Lexus RC F

Precio: **86.700 €**

Motor: Delantero longitudinal de ocho cilindros en V 4.969 cc (94 x 89,5 mm). Bloque y culata en aleación ligera.
Alimentación: Inyección directa de combustible.
Distribución: Cuatro válvulas por cilindro, sistema de distribución variable.
Potencia máxima: 456 CV a 7100 rpm.
Par motor: 53,06 mkg a 4.800 rpm.
Transmisión: Propulsión trasera; cambio automático de ocho velocidades; diferencial autoblocante.
Bastidor: Suspensión delantera y trasera de triángulos superpuestos; amortiguadores Sachs de control electrónico.
Peso: 1.765 kg.
Frenos: Frenos de discos ventilados delante y detrás (380/245 mm Ø), pinzas Brembo de seis pistones delante y cuatro detrás.
Neumáticos: 255/35/19 delante y 275/35/19 detrás.
Llantas: 19".
Cotas: largo/ancho/alto: 4.705/1.845/1.390 mm.
Batalla: 2.730 mm.
Vías: 1.555/1.560 mm.

Prestaciones

Velocidad máxima: 270 km/h.
 Aceleración 0 a 100 km/h: 4,5 s
 Consumo mixto: 10,8 litros/100 km.



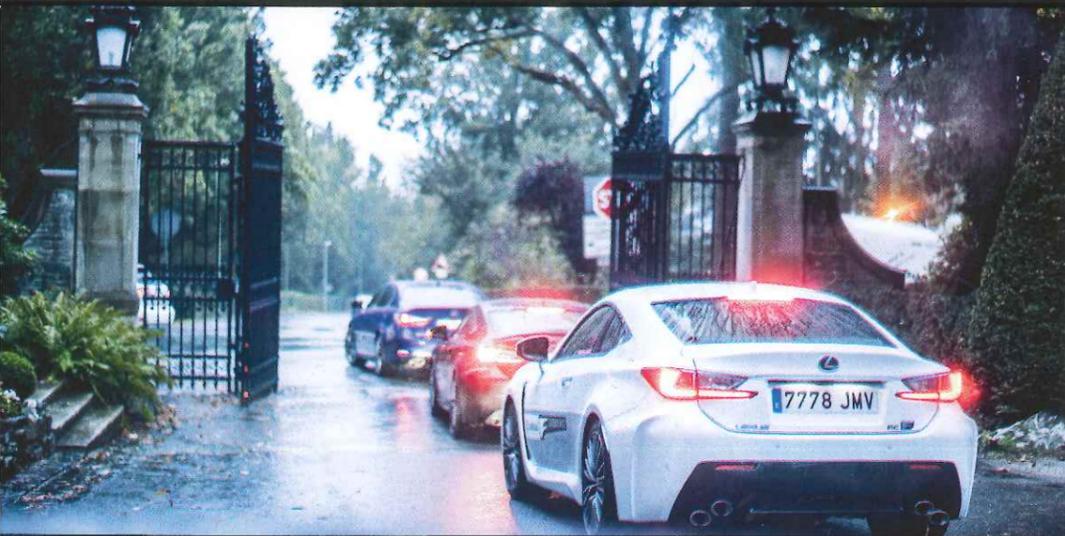
En Spa son muchos los track day que se celebran a lo largo del año

llándose contra las protecciones del margen derecho, afortunadamente sin consecuencias físicas.

Tras una larga recta se llega a la chinace en la que se puede apurar bastante la frenada para, a continuación, enlazar varias curvas en bajada muy técnicas. El giro en doble ángulo de Pouhon desde luego no es fácil y hay que tenerlo muy claro para apurar al máximo. La zona de Blanchimont es fondo sin miedo y prueba de ello es que los monoplasas de F1 superan los 315 km/h, pero tengo que reconocer que en mojado mi instinto de supervivencia me hacía levantar ligeramente el pie del gas, mientras el piloto mejicano insistía en que mantuviera una presión constante para que el coche no perdiera la compostura.

He conocido muchos circuitos, pero pocos tan complicados como Spa, reconozco que me supera y que tendría que dar muchas vueltas para tenerlo por la mano y rodar en tiempos decentes. Tras un par de tandas de tres vueltas con el RC F, llegaba la hora de la comida y tras un tiempo de descanso, tocaba rodar a los mandos del GS F. Con este último me encontré más cómodo desde el principio, el mayor conocimiento de la pista ayuda, también hay que tener en cuenta que si bien pesa en torno a 65 kg más, la berlina cuenta con una distancia entre ejes 12 cm mayor, lo que condiciona un comportamiento más progresivo al límite. Puede que no sea tan rápido y eficaz, pero sí más dócil. Conviene asimismo dosificar con delicadeza el pedal del gas, pero los deslizamientos de la zaga son siempre más suaves, lo que se agradece en mojado. Al igual que en el RC F nos decantamos por el modo Sport, mientras que el diferencial autoblocante de control electrónico permite escoger entre los programas Standard, Slalom y Trac, siendo este último el más recomendable para su rodar en pista. En la segunda tanda de vueltas con el GS F la pista se había secado bastante en determinadas partes del trazado, con lo que el disfrute a los mandos aumentaba de forma considerable. Aun así, todavía me faltaba confianza para explorar los límites en las zonas más rápidas y cada vez que pasaba por Eau Rouge no podía evitar que las pulsaciones me subieran de forma considerable.

Rodar a los mandos de los Lexus de la gama F en un circuito tan técnico y exigente como Spa es algo increíble, una experiencia difícil de expresar con palabras; se disfruta, pero también se pasa mal. Una mezcla de miedo y emoción inundan nuestro cuerpo, pero es tal el subidón de adrenalina, que llega a crear adicción. Al terminar uno no puede más que pensar en la siguiente estación de la F Experience World Tour con destino Nürburgring.



Cita obligada. Cualquier aficionado que se precie, tiene que viajar una vez en la vida al circuito de Spa. Son muchos los track day que se llevan a cabo a lo largo del año para vivir la experiencia. Para la ocasión, se ofrecen diversos servicios como alquiler de coches de muy diferentes modelos, también los servicios de un monitor. En los alrededores del circuito son muchos los lugares de interés que se pueden visitar. Excepto en verano, lo habitual es que llueva o haga frío.



En el gráfico se pueden observar las velocidades que alcanzan los monoplasas de Fórmula 1 en cada una de las curvas. Como se puede observar, es un trazado rapidísimo donde se emplea poca carga aerodinámica para conseguir que los monoplasas alcancen velocidades elevadas con la mayor facilidad posible.

