JAGUAR

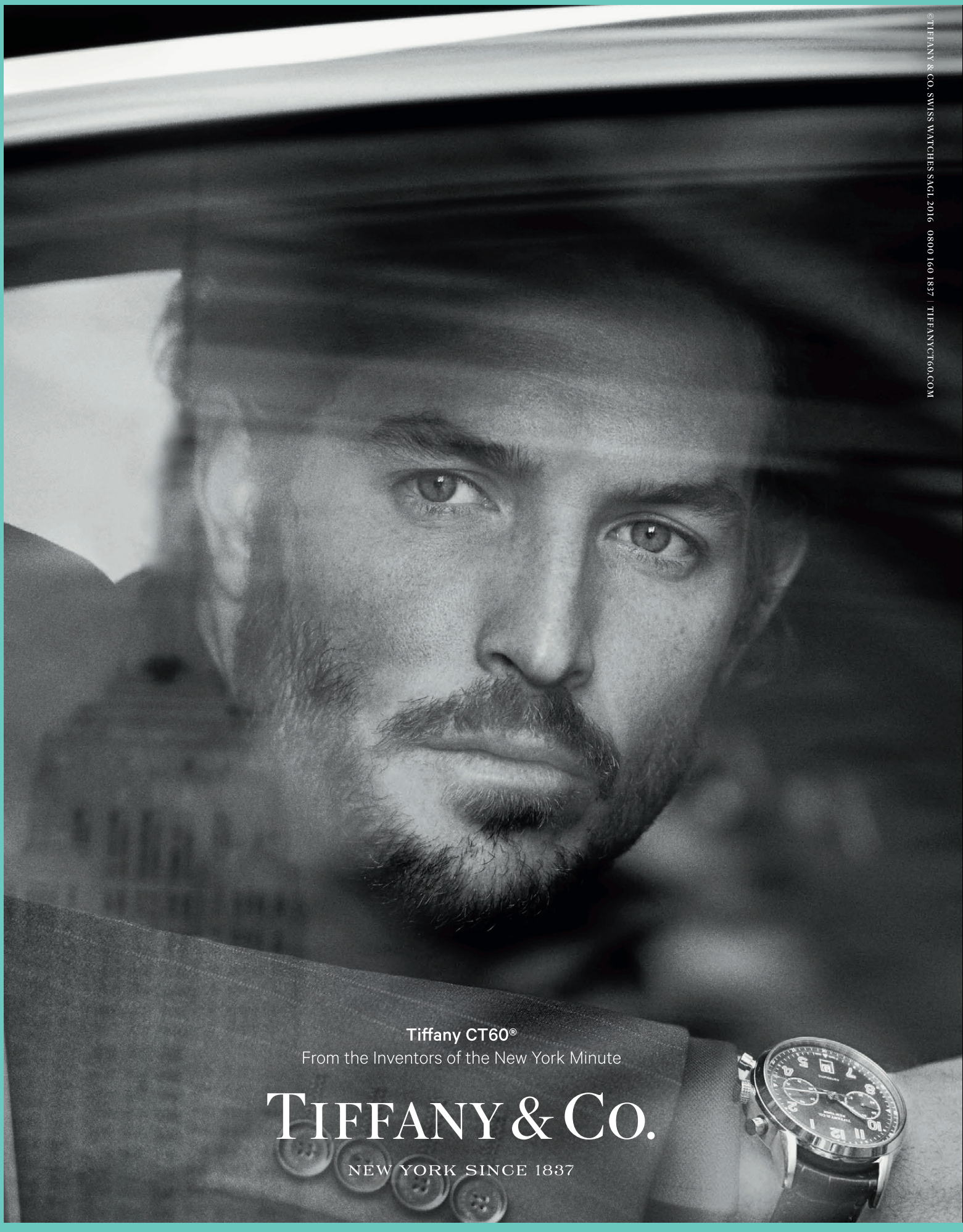
UNA NOVEDAD ELECTRIZANTE
EL REVOLUCIONARIO I-PACE
DE JAGUAR ENTRA EN ESCENA

DIAMANTES DIGITALES
LAS JOYAS DEL FUTURO
YA SON UNA REALIDAD

STEVE MCQUEEN
EL HOMBRE, EL ESTILO
Y EL JAGUAR XKSS

THE JAGUAR

NÚMERO 01 / 2017



©TIFFANY & CO. SWISS WATCHES SAGL 2016 0800 160 1837 | TIFFANYCT60.COM

TIFFANY & CO.
NEW YORK
AUTOMATIC
28
SWISS MADE

The Jaguar

01/2017

18

32

42

68

06 **Prólogo**
Una charla con Noodle, guitarrista de Gorillaz y embajadora de @JaguarRacing.

08 **Agenda**
Efemérides, estrenos y eventos previstos para los próximos seis meses en todo el mundo.

18 **Ya está aquí el prototipo I-PACE...**
Un deportivo de cinco plazas y cero emisiones capaz de pasar de 0 a 100 en 4 segundos.

32 **...y el I-TYPE**
Jaguar vuelve a la arena de la competición con el Mundial de Fórmula E.

42 **Orfebrería digital**
Las últimas tecnologías digitales también están revolucionando la forma de crear joyas.

48 **Clásicos inmortales**
Steve McQueen y su generación marcaron la estética de los cincuenta y los sesenta. Y también de hoy.

56 **Cuestión de estilo**
Steve McQueen: actor, motorista, piloto de carreras y propietario del legendario Jaguar XKSS.

60 **La gran evasión**
A dos horas de carretera en un Jaguar F-Pace se esconden los oasis de paz que todo urbanita necesita para huir de la vorágine de vez en cuando.

68 **El SVR, a la conquista de Texas**
Por las carreteras rurales de Texas aprendemos a disfrutar sin pisar el acelerador al volante del F-TYPE SVR, el Jaguar más rápido.

76 **Próxima parada: el futuro**
¿No crees que ya va siendo hora de replantearte tu relación con la tecnología?

78 **Pilotos**
Recordamos a Mike Hawthorn, miembro fundador del Club Jaguar de Caballeros de la Velocidad.

Redactor jefe **Mikey Harvey**
Redactor **David Barnwell**
Director artístico **Dan Delaney**
Director creativo **Michael Darling**
Diseñador **Andreas Meiler**
Directora de cuentas **Antonya Kloetgen**
Responsable de cuentas **Adrianna Juraszek**
Directora de mercado **Hannah McDonald**
Editora de fotografía **Martina Hemm**
Directora de producción **Marie Bressem**
Director comercial **Alex Robb**

En caso de consultas relacionadas con publicidad, póngase en contacto con:
Katherine Galligan
Katherine@metropolist.co.uk
00 44 207 887 6146
Vishal Raghuvanshi
Vishal@metropolist.co.uk
00 44 207 887 6147

La revista ***The Jaguar*** es una publicación editada por Spark44 Ltd. 5-23 Old Street, Londres, EC1V 9HL por encargo de Jaguar, Abbey Road, Whitley, Coventry CV3 4LF. Impreso por RR Donnelley Europe.

Copyright Spark44 Ltd. 2016.
Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción, total o parcial, sin la autorización por escrito de la editorial. Las opiniones expresadas corresponden a los respectivos autores y no representan la posición de Jaguar. A pesar de que se realizan todos los esfuerzos posibles en la elaboración de los contenidos de la revista ***The Jaguar***, las especificaciones, las prestaciones y los equipos mostrados en esta revista están sujetos a cambios y pueden variar en función de los países. Los vídeos y las fotografías se han obtenido con todos los permisos necesarios para acceder a áreas restringidas y la información era correcta en el momento de la impresión. Si desea más información sobre los vehículos, póngase en contacto con su concesionario Jaguar. Esta revista no acepta el envío de artículos, fotografías o ilustraciones no solicitados y declina toda responsabilidad en relación con dichos materiales. Conduzca siempre con responsabilidad, dentro y fuera de la carretera.

FOTOGRAFÍAS: SYLVAIN DELEU, SPACESUIT, DANA NEIBERT, JAGUAR PR

A private apartment
in First Class.
That's Flying Reimagined.
In the First Apartment
on our A380, you can relax in a
large leather armchair before retiring to
the comfort of a separate bed, dressed with
all-natural bed linen. Enjoy a seven-course tasting
menu prepared by our Inflight Chef. Take a refreshing
shower in the First Class bathroom before landing.
الإتحاد
ETIHAD
AIRWAYS
ABU DHABI
5 STAR AIRLINE
SKYTRAX
#Reimagined | etihad.com |
ETIHAD
AIRWAYS
PARTNER
Flying Reimagined

Prólogo

NOODLE ES UNA VIRTUOSA DE LA GUITARRA, UNA EXPERTA EN ARTES MARCIALES Y UNA DE LAS FUNDADORAS DE LA BANDA BRITÁNICA VIRTUAL GORILLAZ. Y, DESDE HACE POCO, ESTA JAPONESA HA SUMADO A LA LISTA EL CARGO DE EMBAJADORA GLOBAL DE @JAGUARRACING

Me inspira la originalidad. Y los cerezos en flor en primavera, los fideos soba, la velocidad, las reacciones químicas explosivas, la gente que hace cosas de forma altruista para ayudar a los demás, el arte, el manga, la música, la magia y los viajes. Me he fijado la meta de conseguir que más mujeres se acerquen al mundo de la ingeniería y contribuyan al desarrollo sostenible en el sector del automóvil. ¿Cómo? Predicando con el ejemplo. Creyendo en lo que hago. Esforzándome. Y demostrando que las mujeres pueden hacer lo mismo que los hombres, y muchas otras cosas que el género masculino no puede hacer. Y también quiero dedicar unas horas a perfeccionar mis trompos.

La Fórmula E es un bebé —de dos añitos— y solo admite coches eléctricos. ¡Piensa en la cantidad de horas de investigación y desarrollo que lleva crear un motor eléctrico! Sus beneficios se notarán en todo el mundo y, por eso, voy a ayudar a que crezca y se haga fuerte. Como uno de esos Tamagotchi. ¿Te acuerdas? Un invento japonés.

Destruir lo que tenemos es demasiado fácil; protegerlo, en cambio, supone un gran esfuerzo. Pero los humanos somos listos. Tenemos el poder de cambiar nuestro mundo. El progreso ha provocado muchos problemas, pero también puede darnos tecnologías para solucionarlos.

Intentar convencer a un adolescente de que haga algo es una batalla perdida. Tienes que demostrarle que mola. Ahora mismo, la palabra ingeniería tiene mala reputación. Suena a algo aburrido, viejo, pasado de moda. Pero no lo es. La ingeniería son apps, modelos en 3D, gráficos, diseño, informática... cosas que ya forman parte de su mundo, aunque no les pongan esta etiqueta.

Mis titulaciones no son las típicas porque no fui a una escuela normal y corriente. Todo lo aprendí en operaciones secretas y entrenamientos militares, y hasta aquí puedo leer. Sin embargo, las leyes de la física rigen mis movimientos, como los de cualquier hijo de vecino: por ejemplo, la velocidad a la que se mueven mis dedos al tocar la guitarra. Si eres capaz de ver la belleza en los números y los procesos a nuestro alrededor, estás perfectamente capacitado.

Desde los centros educativos tienen que encontrar la forma de explicarlo bien, mejor... La ingeniería no son calculadoras ni profesores chiflados en batas blancas. Es creatividad en estado puro, un lugar en el que exprimir tu imaginación para transformar el mundo. No se me ocurre un proyecto que mole más que este. Salvo tocar con Gorillaz, claro está. ■

ILUSTRACIÓN: JAGUAR PR

THE JAGUAR COLLECTION 2017

MADE TO PERFORM

Dynamic design. It's at the heart of our cars and in every stitch of the Jaguar Lifestyle Collection. Created for an active day out, this stylish, comfortable range features wardrobe staples for the whole family.

Every item, from our keyrings to our clothing, is crafted to Jaguar standards and features cues from our cars design. From accents of classic Racing Red, to subtle houndstooth patterns inspired by the All-New F-PACE. Meanwhile, kids can discover the joy of Jaguar with the friendly face of our new Cub character, who has a starring role in our All-New Children's Collection.

For more information visit your local Jaguar Retailer or shop online at **Jaguar.com/shop**

THE ART OF PERFORMANCE

La agenda

PRIMAVERA VERANO 2017

Enero

BOWIE, UN AÑO DESPUÉS

“He tenido a David Bowie muy presente en estos últimos 12 meses”, explica Ian Callum, director de diseño de Jaguar. “Durante toda mi vida personal y profesional me ha transmitido optimismo, la convicción de que siempre puedes crear algo nuevo y diferente”.

“A menudo me preguntan si el diseño de coches es arte o diseño tradicional. Yo creo que es arte. Para diseñar coches hay que conocer la escultura y la forma, abrir el corazón y, sí, también tener cierto grado de vanidad. Aunque sea un coche, un bien de consumo, algo que se sustituirá en diez años y no se coleccionará como los viejos discos de vinilo, uno siempre intenta superarse y llegar a un nivel que no le parecía alcanzable”.

“Jaguar estaba inmersa en el desarrollo del prototipo I-PACE cuando nos enteramos de la muerte de Bowie, que conmovió al equipo al igual que al resto del mundo”.

“Bowie tenía un talento excepcional para crear música no solo nueva y original, sino también melódica y seductora. Para mí lo importante de su vida no es tanto que cuestionase el statu quo sino la forma en que lo hizo. No tenías que hacer un lugar en tu corazón para su música, porque ya estaba allí. Es difícil crear algo hermoso, bueno y distinto, pero Bowie lo consiguió. En sus mejores momentos, la música de Bowie es como una alineación de planetas”.

5 de enero

CES 2017

¿Buscas inspiración en 2017? Prueba a unirte al colectivo que expone sus productos en el CES (anteriormente, Consumer Electronics Show) en Las Vegas del 5 al 8 de enero. Por primera vez, Jaguar estará presente en la feria, por dos motivos de peso: en el desierto de Nevada presentará los modelos I-PACE e I-TYPE.
Más información sobre el CES en ***ces.tech***

50º aniversario

“BLOW-UP”

En los años sesenta, Londres era a la vez sexy y escandalosa y “Blow-Up”, la película de culto rodada por Michelangelo Antonioni en 1967 y que ahora cumple 50 años, consiguió captar esta doble vertiente. Su protagonista, inspirado en el fotógrafo David Bailey y encarnado por el actor David Hemmings, sigue dando que hablar todavía hoy.

19 de enero

FESTIVAL MUSCAT, OMÁN

El principal acontecimiento cultural de Omán celebra su 17ª edición poniendo el foco en la vibrante escena creativa del sultanato. Este festival, una colorista y multicultural celebración de todo lo omaní, recorrerá todo el país, aunque la mayoría de eventos tendrán lugar en los bellos jardines de Naseem y el espectacular parque Amerat.
muscat-festival.com

FOTOGRAFÍA: DUFFY ARCHIVE & DAVID BOWIE ARCHIVE™, GETTY IMAGES (3)

Febrero

18 de febrero

FÓRMULA E EN BUENOS AIRES:
¡CUIDADO CON NOODLE!

Noodle, personaje de cómic japonés y fundadora del grupo musical virtual Gorillaz, es una apasionada de los coches eléctricos. Los pilotos del equipo Panasonic Jaguar Racing, Adam Carroll y Mitch Evans, harán bien en no perder de vista sus monoplazas el próximo 18 de febrero en Buenos Aires. La tercera temporada del campeonato de Fórmula E de la FIA arrancó en octubre de 2016. La dramática carrera final de la temporada que tuvo lugar en la capital argentina demostró con creces la capacidad de la Fórmula E para enganchar al público. La imposición de un mismo motor para todos los equipos se ha revelado como una auténtica garantía de emoción y diversión en todas las carreras. Además, el circuito de Puerto Madero, con un trazado que combina curvas rápidas y lentas con chicanes, es muy apreciado por pilotos y aficionados. Mucha tentación junta para la joven guitarrista japonesa...

HOTEL GREAT
SCOTLAND YARD

Great Scotland Yard es un edificio emblemático de Londres que, en la época victoriana, albergaba la sede de la Policía Metropolitana, desde donde los detectives intentaban dar con criminales irredentos como Jack el Destripador. Ahora, tras una inversión de 127 millones de euros, se ha convertido en hotel de lujo al estilo de la Belle Époque. El establecimiento, que contará con 236 habitaciones, la más cara a unos 11.500 euros por noche, permite disfrutar al máximo de la vida en Londres en una atmósfera impregnada del mundo de Charles Dickens. ¿Qué tal unas vacaciones en los escenarios de los libros de Sherlock Holmes? Ya sabes dónde tienes que ir.

Marzo

23 de marzo

ART BASEL, HONG KONG

Art Basel, creada en 1970 por galeristas de Basilea, es una prestigiosa feria de arte moderno y contemporáneo a caballo entre Basilea, Miami Beach y Hong Kong. Y cada una de estas tres sedes presenta su propio formato. Desde su primera edición en 2013, Art Basel Hong Kong se ha consolidado como el evento más importante del mercado asiático del arte. Del 23 al 25 de marzo, expondrán en la feria 241 grandes galerías internacionales de 40 países distintos, incluidas 29 galerías que acuden por primera vez. Otra novedad de esta edición es el sector Kabinett, formado por proyectos de galerías preparados de forma individual que incluyen espectáculos unipersonales, exhibiciones de grupos temáticos, instalaciones, programas de cine y colecciones de material histórico relacionado con el arte. Los visitantes del evento principal disfrutarán de una amplia variedad de obras de arte moderno que incluye piezas de principios del siglo XX y otras firmadas por los más prestigiosos artistas contemporáneos. Además de una gran cantidad de galerías de Hong Kong y China, cada vez son más las galerías de India, Corea del Sur y Taiwán que consideran Art Basel Hong Kong como su principal fuente de abastecimiento de nuevas obras. Si quieres más información, visita el sitio web de Art Basel: *artbasel.com*

LO BUENO SE HACE ESPERAR

El primer Jaguar XKSS auténtico construido en los últimos sesenta años se entregará a un cliente americano el próximo mes de marzo. En total, el equipo del Departamento de Vehículos Especiales de Jaguar Land Rover está fabricando nueve réplicas conforme a los diseños originales. En 1957, Jaguar decidió construir un vehículo de edición limitada basado en el invencible D-Type, que se había adjudicado las 24 horas de Le Mans durante tres ediciones consecutivas entre 1955 y 1957. Sin embargo, nueve coches que se iban a exportar a los Estados Unidos quedaron destruidos en un terrible incendio y al final solo se produjeron 16 ejemplares del XKSS. A principios de 2016, Jaguar decidió reparar esa pérdida y construir los nueve coches "perdidos", empezando por el "00". Cada modelo de esta nueva línea de clásicos tiene un precio de 1,26 millones de euros, una ganga en comparación con los 16 XKSS originales, cada uno de los cuales cuesta 11,5 millones de euros, siendo optimistas.

FOTOGRAFÍAS: MAURITIUS IMAGES, ART BASEL, PR

9 de abril

SEMANA SANTA EN SANTIAGO DE CHILE

La Semana Santa de este país fervientemente católico es conocida en todo el mundo por su liturgia religiosa y sus fascinantes procesiones. Aprovecha la ocasión para explorar la ciudad sin el gentío habitual y, sobre todo, el Domingo de Resurrección no te pierdas la célebre Fiesta de Cuasimodo, en la que hombres con túnicas blancas y doradas desfilan a lomos de sus caballos, con frecuencia acompañados por un sacerdote en una carroza cubierta de lirios blancos. Se trata de una extravagante celebración cristiana que paraliza toda la ciudad y de una muestra perfecta de la historia y la tradiciones sudamericanas, que no están reñidas con la energía del Chile moderno.

Abril

24 de abril

TOUR AUTO, PARÍS

La temporada de carreras está repleta de eventos con coches de época, pero no hay ninguno tan antiguo como el legendario Tour Auto patrocinado por la marca de relojería de lujo Zenith, que se celebrará del 24 al 30 de abril en París. Cuando arrancó en 1899, este evento consistía en una carrera por Francia compuesta de siete etapas repartidas a lo largo de ocho días. Hoy, el Tour Auto se ha convertido en una prueba de fiabilidad cronometrada para coches de época fabricados antes de 1974, que compiten durante cinco días por carreteras, circuitos y puertos de montaña. La novedad de la edición de 2017 es que la carrera empieza en París y se dirige a la costa atlántica de Bretaña antes de girar hacia el sur. El Tour Auto está considerado una de las carreras más difíciles del calendario del automovilismo clásico y Patrick Peter, su organizador, es un maestro consumado a la hora de combinar el espectáculo con el glamour.

FOTOGRAFÍAS: GETTY IMAGES, MATHIEU BONNEVIE, JULIEN HERGAULT

Mayo

26 de mayo

35ª EDICIÓN DE LA COPA AMÉRICA

Seis veleros capaces de alcanzar los 100 kilómetros por hora partirán en mayo hacia la Gran Bahía de Bermuda dispuestos a alzarse con el trofeo más antiguo del mundo del deporte: la Copa América. Se trata de la nueva generación de catamaranes con alas que vuelan sobre el agua en lugar de surcarla. Impulsados por unas alas macizas y largas como las de un avión comercial, son capaces de triplicar la velocidad del viento. Gran Bretaña, que aún no ha conseguido ganar este trofeo en sus 166 años de existencia, está representada por el equipo Land Rover BAR, a bordo de una embarcación desarrollada en colaboración con Land Rover y capitaneada por el mito olímpico Sir Ben Ainslie.

Junio

FOTOGRAFÍAS: GETTY IMAGES, HARRY KENNEY HERBERT, ADRIAN SMITH Y GORDON GILL ARCHIVE

EL CLUB JAGUAR DE LOS CABALLEROS DE LA VELOCIDAD

Por rápido que sea un coche de carreras, jamás será mejor que su piloto. Algunos de los mejores pilotos de la historia se curtieron al volante de Jaguares dentro y fuera de los circuitos. Las temerarias y espectaculares carreras de Mike Hawthorn con su Jaguar D-Type en los años cincuenta se han convertido en una auténtica leyenda. En nuestra nueva serie, "El Club Jaguar de los caballeros de la velocidad", el guionista de documentales Manish Pandey lleva a cabo un retrato incisivo y conmovedor del trágico y brillante Hawthorn, un playboy inglés desbordante de talento y arrogancia que vivió y compitió en un tiempo en que muchos grandes pilotos como él se dejaron la vida en los circuitos. Su extraordinario talento le condujo a la victoria en las desdichadas 24 horas de Le Mans de 1955 y en el campeonato del mundo de Fórmula 1 de 1958, pero pese al éxito supo mantener la personalidad necesaria para retirarse en la cima y dedicarse a su empresa. Aún así, Hawthorn no pudo escapar a su trágico destino y en 1959 murió en un accidente con su Jaguar en una carretera inglesa, lejos de los circuitos que le habían catapultado a la fama.

10 de junio

EXPO 2017 EN KAZAJISTÁN

Astaná, capital de Kazajistán, acogerá la Expo 2017, una muestra más de la ambición de este país de Asia central por convertirse en un centro internacional de la energía sostenible. La exposición, centrada en el tema de la "Energía del Futuro", recibirá a tres millones de visitantes en tres meses y esbozará los futuros retos del sector energético. Este acontecimiento reunirá a los personajes más poderosos del mundo con referentes en innovación procedentes de más de un centenar de países, con el objetivo de dibujar el paisaje energético del futuro. La exposición tendrá lugar en un complejo construido especialmente para la ocasión en pleno centro de Astaná, que cuenta con una superficie de 170 hectáreas, incluido un centro de exposiciones de 25 hectáreas diseñado por Adrian Smith + Gordon Gill Architecture. Una vez terminada la Expo, el foro redactará un manifiesto de principios y valores para orientar a los gobiernos sobre cómo utilizar la energía de forma racional y económica en el futuro.

THE BEST POSSIBLE SOUND, WHEREVER YOU ARE

MADE IN BRITAIN

Image courtesy of Home Theater of Long Island

At Meridian, we craft tailored audio systems that deliver unparalleled emotional experiences.

That's why we're the sole audio partner for Jaguar Land Rover. It is also why we've been awarded the accolade of 'Best In-Car Audio System' by *AUTOMOBILE* magazine.

If you're looking for audio perfection, **then look no further.**

meridian-audio.com

MERIDIAN

JAGUAR
I-PACE
JAGUAR

TODO UN FUTURO POR DELANTE

PREVISTO PARA 2018, EL PROTOTIPO I-PACE ES UN NUEVO JAGUAR DE CINCO PLAZAS QUE ROMPE TODOS LOS MOLDES

PROTOTIPO

El I-PACE es un prototipo atrevido y seductor, la tarjeta de presentación del primer Jaguar eléctrico con batería, un SUV de cinco plazas que llegará en 2018

El I-PACE es el primer Jaguar diseñado para un nuevo mundo: se trata del primer vehículo eléctrico con batería (o BEV) de Jaguar. Un tipo de coche que va a dar mucho de que hablar.

El prototipo I-PACE se ha diseñado a partir de una arquitectura totalmente nueva, con dos motores eléctricos, tracción en las cuatro ruedas y la aceleración propia de un auténtico deportivo. La batería montada a ras de suelo permite disfrutar al máximo de la experiencia al volante y el reducido tamaño de los componentes del grupo motriz eléctrico se traduce en una cabina espaciosa y diáfana. Gracias a una obsesiva preocupación por la eficiencia aerodinámica y también por la funcionalidad, las versiones de producción del I-PACE tendrán una autonomía de unos 500 km, por lo que el usuario medio tendrá suficiente con una recarga a la semana. →

I-PACE

DISEÑO EXTERIOR

Con el perfil y el porte de un superdeportivo y el espacio y la funcionalidad de un SUV, el I-PACE llega dispuesto a transformar de arriba abajo la vida de las familias del siglo XXI

Nunca hasta ahora se había visto un Jaguar como el I-PACE. Gracias al espacio que deja libre el compacto motor eléctrico, el equipo de diseño de Jaguar, liderado por Ian Callum, ha introducido un perfil de habitáculo tradicionalmente asociado a super-deportivos con motor central, como el Jaguar C-X75 protagonista de la película de James Bond *Spectre*.

Sin embargo, el I-PACE es mucho más que una cara bonita: es un prodigio de inteligencia. Su excepcional eficiencia aerodinámica, impropia de un deportivo (con un coeficiente de fricción de solo 0,29 Cd), es fruto de detalles como las manillas de las puertas ocultas, unas entradas de refrigeración que se cierran cuando no se utilizan o la reducción de la altura de la carrocería a alta velocidad, para minimizar la fricción. La parte trasera del I-PACE (vital desde el punto de vista aerodinámico) se desarrolló utilizando las últimas herramientas de modelado por ordenador. →

INGENIERÍA

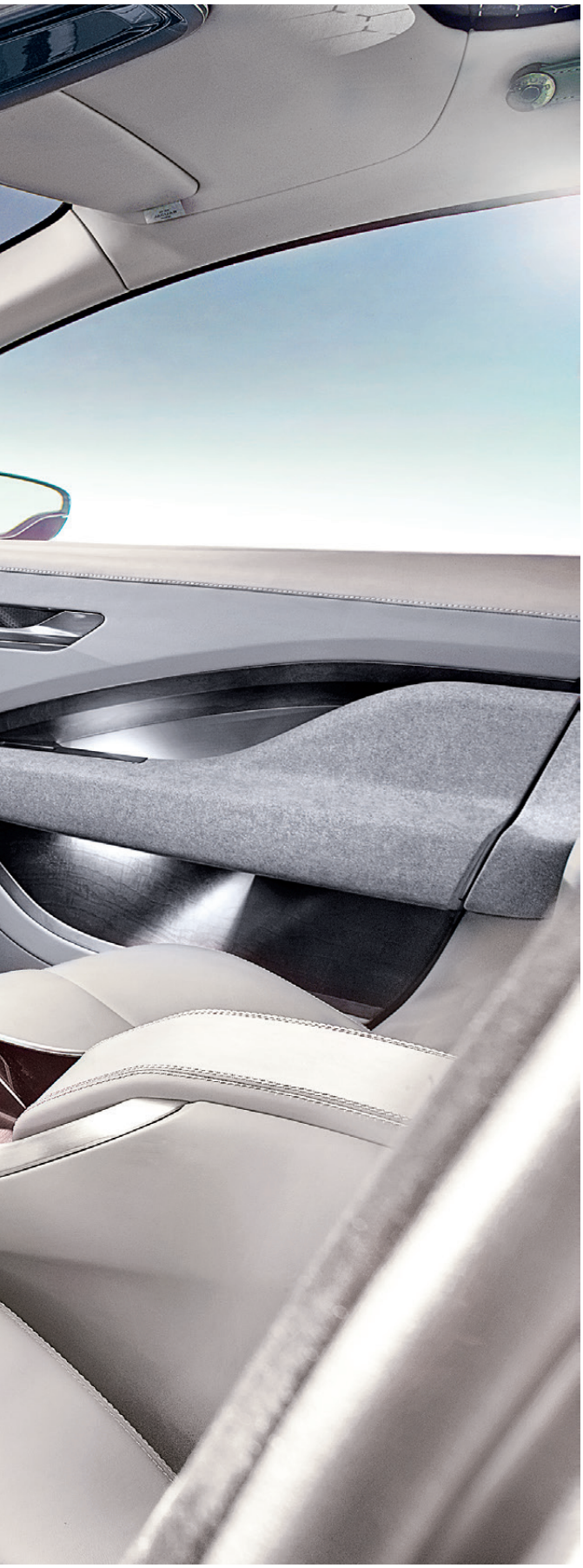
Los dos motores eléctricos ultraeficientes del prototipo I-PACE generan 400 CV de potencia y 700 NM de par al instante, que permiten pasar de 0 a 100 en 4 segundos

Movidos por la misma pasión que ha llevado a Jaguar Racing a dar el salto a la Fórmula E, los ingenieros de Jaguar han diseñado un motor eléctrico revolucionario para el nuevo prototipo I-PACE.

La piedra angular del sistema son dos motores síncronos de imanes permanentes extremadamente compactos y eficientes, alimentados por otra innovación de Jaguar, una batería de iones de litio fabricada con la más moderna tecnología. Con una potencia de 90 kWh, la batería está montada en la posición más baja posible, lo que desplaza el centro de gravedad del I-PACE más cerca del suelo. El centro de gravedad bajo, combinado con las suspensiones delantera de doble horquilla y trasera Integral Link típicas de Jaguar, proporciona a los conductores del I-PACE una experiencia 100% Jaguar. →

JAGUAR
I-PACE

CHARGE
100
%
TIME LEFT
0hr 00min
FINISH AT
19:10
CHARGED



DISEÑO INTERIOR

Por dentro, las líneas limpias y cuidadas del I-PACE conjugan la serenidad con las emociones que promete Jaguar

Por dentro, el prototipo I-PACE es un mundo de contrastes, aunque una cosa está clara: es un coche nacido para la era digital, con un panel de mando compuesto de varias pantallas, instrumentos y controles digitales. El asientodel conductor del I-PACE está optimizado para controlar a la perfección la carretera y también para disfrutar al máximo de la experiencia al volante. El techo de cristal panorámico del espacioso habitáculo del I-PACE inunda de luz el interior, mientras que los tapizados, el cuero, el cristal y los acabados metálicos aportan un moderno toque de sofisticación. La sensación de exclusividad se completa con detalles como la superficie mecanizada de los mandos giratorios y el nuevo monograma de inspiración clásica en los asientos. →

JAGUAR

CONDUCCIÓN ELÉCTRICA

Con una autonomía de 500 km y la posibilidad de recargar hasta un 80% de la batería en 90 minutos con un supercargador de 50 kW, el I-PACE no solo es práctico: es mágico

Cuando un coche consigue soltarse del antiquísimo corsé de los motores tradicionales de pistones se abre la puerta a un nuevo concepto de movilidad compartida. Sin el motor de pistones y sus sistemas auxiliares, queda mucho más espacio para cinco personas.

La cadena cinemática del I-PACE, extremadamente compacta y estilizada, ha permitido diseñar un habitáculo con un suelo liso y sin resaltes. El espacio para las piernas en los asientos traseros es sorprendentemente amplio, a pesar de la reducida longitud total y el generoso maletero del vehículo. Además, abundan los compartimentos de almacenaje, por ejemplo entre los dos asientos delanteros o debajo de los asientos traseros, espacios que en un coche tradicional estarían ocupados por elementos mecánicos. →

IAN CALLUM

“Los diseñadores preferimos los perfiles con cabina central”, afirma Ian Callum, director de diseño. “Por eso el C-X75 es mi Jaguar favorito y hemos incluido tantos guiños al C-X75 en las líneas del I-PACE”

Director de diseño de Jaguar desde 1999, Ian Callum confiesa que el prototipo I-PACE lo ha rejuvenecido y afirma que se trata de un vehículo diseñado sin reglas. “Es un coche totalmente nuevo que sitúa el diseño de Jaguar en otro nivel. Estéticamente, los coches salen ganando si quitamos peso a las ruedas traseras. De ahí que nos gusten los cupés. En los años sesenta, la llegada de los coches con motor central permitió a los diseñadores desplazar la cabina todavía más adelante. El prototipo I-PACE es el primer Jaguar sin motor de combustión jamás diseñado, por lo que hemos aprovechado la ocasión para situar el habitáculo exactamente entre los dos ejes. Y con este paso Jaguar se sube al tren de una nueva era en el diseño de vehículos, un futuro lleno de posibilidades”. ■

RESERVA YA TU MODELO
www.jaguar.com/i-pace

FOTOGRAFÍA: SPACESUIT, LAT

CON LAS PILAS PUESTAS

TRAS LA APUESTA DE JAGUAR POR LOS MONOPLAZAS ELÉCTRICOS I-TYPE, ES HORA DE DESCUBRIR TODOS LOS SECRETOS DE LA FÓRMULA E. **NICKI SHIELDS,** PRESENTADORA Y REPORTERA OFICIAL DE LA SERIE A PIE DE PIT LANE, SERÁ NUESTRA GUÍA DE EXCEPCIÓN

Página siguiente: Jaguar regresó al motor de competición en la carrera del año pasado en Hong Kong (arriba) y el piloto Adam Carroll (abajo, derecha) consiguió cruzar la meta con el I-TYPE en su debut. Nicki Shields (abajo, izquierda) estuvo allí para contarlo

La Fórmula E se estrenó en septiembre de 2014. ¡Y menudo estreno! En su pugna por la victoria, el ex piloto de F1 Nick Heidfeld y Nico Prost, hijo del tetracampeón francés de F1, se tocaron. El monoplaza de Heidfeild salió despedido y terminó aterrizando sobre el asfalto boca abajo, aunque el piloto pudo salir por su propio pie.

Desde esa primera prueba, el campeonato de Fórmula E de la FIA ha recorrido el mundo de punta a punta, y sus carreras han pisado las calles de algunas de las ciudades más grandes, exóticas y modernas del planeta. Pero, ¿en qué consiste exactamente la Fórmula E? ¿Y por qué, tras doce años de ausencia en la competición, Jaguar ha decidido apostar por un campeonato alternativo, con vehículos de vanguardia propulsados por electricidad, que rompe todos los moldes de las competiciones de motor tradicionales? ¿Será porque esta disciplina con conciencia medioambiental está destinada a cambiar el mundo?

Cuando puse rumbo a Francia para ver el primer ensayo de la Fórmula E en verano de 2014, nadie sabía muy bien de qué iba el invento. Sobre el papel, prometía bastante: 10 equipos y 20 monoplazas eléctricos potentes y rapidísimos, pilotados por algunos de los grandes nombres del circuito. Para darle un plus de emoción y de intensidad, las pruebas de Fórmula E lo concentrarían todo en un solo día: dos sesiones de entrenamiento, una calificación y una carrera de 50 minutos, además de una carrera virtual con simuladores.

Soy una enamorada de la tecnología y una firme partidaria de la sostenibilidad. Y si a eso le sumamos que crecí en una familia de locos del motor, la Fórmula E tenía todos los ingredientes para engancharme. Pero de la teoría a la práctica a veces hay un largo trecho.

Los primeros tropezones siempre son los más recordados: en la primera temporada, en la ciudad uruguaya de Punta del Este, una tormenta inesperada convirtió el pit lane (situado junto al mar) en un auténtico torrente justo donde los coches eléctricos estaban cargando baterías de 28 kW/h. Ese mismo año, en Moscú, había farolas dentro de cada box, que dificultaban las maniobras de los bólidos. Y en París no cerraron las calles al tráfico hasta la víspera de la carrera y como el pit lane era una vía pública, los autobuses, coches y motos compartieron el asfalto con los coches de carreras.

Sin embargo, dos años y medio después, plenamente inmersos en la tercera temporada, la Fórmula E ha respondido a las expectativas, y las ha superado incluso. Basta ver una prueba para darse cuenta de que se trata de una de las series de motor más competitivas del mundo, gracias a la relativamente baja carga aerodinámica de los coches. Todo lo contrario de la F1, donde el tremendo peso de la aerodinámica impide los duelos cuerpo a cuerpo. Y si con este dato no basta, aquí va otro: tanto en la primera como en la segunda temporada, el mundial de Fórmula E se decidió únicamente por dos puntos de margen, en el primer caso a favor del brasileño Nelson Piquet Jr y, en el segundo, del suizo Sébastien Buemi.

En la primera temporada, después del dramatismo de esa primera prueba en China, la cita de Buenos Aires demostró una vez más la espectacularidad de la Fórmula E. Buemi partía de la posición pole pero tuvo que abandonar tras un fallo en la suspensión, con lo que el brasileño Lucas di Grassi se situó en cabeza... antes de terminar sufriendo el mismo infortunio. Con su abandono, tres monoplazas pasaron a disputarse el liderato, pero una serie de penalizaciones y la necesidad de dosificar las baterías dejó en cabeza a otro piloto, Antonio Felix Da Costa (el cuarto líder en solo diez vueltas), que terminaría llevándose la victoria. En esa misma temporada, Piquet Jr cruzó primero la meta en la prueba de Long Beach, 35 años después de que su padre hiciera lo propio en F1. Sin duda, un momento muy especial para la historia del motor y de inmensa felicidad para la familia Piquet, instantes que tuve la fortuna de compartir durante la entrevista posterior a pie de podio.

La Fórmula E empezó a escribir su historia en 2012, cuando el empresario y ex político Alejandro Agag planteó la idea de una serie con vehículos íntegramente eléctricos, para dar difusión a las posibilidades de la electricidad como alternativa a los combustibles fósiles y también para impulsar el desarrollo de vehículos eléctricos. Con poco más que un boceto de un coche en una servilleta, consiguió el visto bueno del presidente de la FIA, Jean Todt. Frédéric Vasseur (actual director del equipo Renault de F1) fue la persona elegida para reunir a los mejores talentos de la industria del motor y desarrollar el primer monoplaza eléctrico, a través del consorcio Spark Racing Technology.

El motor eléctrico lo suministraba McLaren (el mismo que el de su supercoche P1), mientras que Dallara (proveedor del equipo Haas de F1) ponía el chasis, Hewland (firma británica especializada en deportes de motor) se ocupaba de la caja de cambios de cinco velocidades y la legendaria Williams diseñaba las 150 pilas de iones de litio necesarias para propulsar el vehículo, una potencia equivalente a las baterías de 300 ordenadores portátiles o 4.000 teléfonos móviles.

La colaboración resultó tremendamente fructífera: con hasta 200 kW de potencia (equivalente a 270 CV) y un peso →

LA NOVEDAD

#FANBOOST

Durante los 12 días previos a cada carrera, y hasta seis minutos antes del inicio, los fans de la Fórmula E pueden votar a su piloto favorito online o a través de Twitter (#FanBoost). Los tres pilotos con más votos consiguen cinco segundos extra de potencia que pueden usar en la segunda parte de la carrera. Para saber cómo puedes votar a los pilotos de Jaguar Adam Carroll y Mitch Evans, busca "Jaguar Racing Get Involved".

FOTOGRAFÍA: SPACESUIT, LAT

TEMPORADA 3

CALENDARIO DE LA COMPETICIÓN

Carrera 1: 9 de octubre de 2016
Hong Kong

Carrera 2: 12 de noviembre de 2016
Marraquech

Carrera 3: 18 de febrero de 2017
Buenos Aires

Carrera 4: 1 de abril de 2017
Ciudad de México

Carrera 5: 13 de mayo de 2017
Mónaco

Carrera 6: 20 de mayo de 2017
París

Carrera 7: 10 de junio de 2017
Berlín

Carrera 8: 1 de julio de 2017
Bruselas

Carreras 9 y 10:
15 y 16 de julio de 2017
Nueva York

Carreras 11 y 12:
29 y 30 de julio de 2017
Montreal

JAGUAR
Julius Bär
Panasonic
JAGUAR
JAGUAR

JAGUAR
MICHELIN

EQUIPO A EQUIPO
LOS PILOTOS

PANASONIC JAGUAR RACING

Adam Carroll (26/10/82) Nacido en Irlanda del Norte hace 34 años, Adam Carroll aporta una dilatada experiencia al equipo: además de su etapa como piloto de pruebas de F1 con BAR-Honda, ha corrido en la IndyCar y en la DTM, ha sumado cinco victorias en la GP2, antesala de la F1, y en 2009 fue el campeón de la A1GP.

Mitch Evans (24/6/94) Con solo 22 años y apadrinado por toda una leyenda de la F1 como Mark Webber, Mitch Evans empezó a correr en los karts en su Nueva Zelanda natal con solo seis años, ganó el Gran Premio de Nueva Zelanda a los 16 años y el título de la GP3 solo dos años después. También ha ganado pruebas en la GP2.

ABT SCHAEFFLER AUDI SPORT
Lucas di Grassi (11/8/84) Brasil
Daniel Abt (3/12/92) Alemania

MS AMLIN ANDRETTI
Robin Frijns (7/8/91) Países Bajos
António Félix da Costa (31/8/91) Portugal

DS VIRGIN RACING
Sam Bird (9/1/87) Reino Unido
José María Lopéz(26/4/83) Argentina

FARADAY FUTURE DRAGON RACING
Jérôme d'Ambrosio (27/12/85) Bélgica
Loïc Duval (12/6/82) Francia

MAHINDRA RACING
Nick Heidfeld (10/5/77) Alemania
Felix Rosenqvist (7/11/91) Suecia

NEXTEV NIO
Nelson Piquet Jr (25/7/85) Brasil
Oliver Turvey (1/4/87) Reino Unido

RENAULT E.DAMS
Nico Prost (18/8/81) Francia
Sébastien Buemi (31/10/88) Suiza

TECHEETAH
Jean-Éric Vergne (25/04/1990) Francia
Ma Qing Hua (25/12/87) China

VENTURI
Stéphane Sarrazin (2/11/75) Francia
Maro Engel (27/8/85) Alemania

Mitch Evans (izquierda), la joven promesa de Jaguar, ya sabe lo que es arrasar en #fanboost

FOTOGRAFÍA: SPACESUIT, LAT

inferior a 900 kg, los bólidos de Fórmula E pueden alcanzar los 100 km/h en menos de tres segundos, tan rápido como los mejores superdeportivos del mundo. Para poner en marcha la competición y mantener a raya los costes, los diez equipos empezaron la primera temporada con el mismo vehículo, lo que explica la tremenda competitividad de la serie. En la segunda temporada, la Fórmula E empezó a abrirse y los fabricantes tuvieron carta blanca para desarrollar cualquier elemento que no fuera la batería: motor, caja de cambios, inversor de la batería y suspensión trasera.

Ya en 2015, durante la segunda temporada, los avanzados bólidos Renault e.Dams volaron sobre el asfalto de Pekín, y Buemi se impuso a su compañero para convertirse en el primer piloto de Fórmula E en sumar todos los puntos posibles, combinando la posición pole, la vuelta más rápida y la victoria final. De repente, la competitividad de la Fórmula E que tanto nos había enamorado parecía condenada a desaparecer. Aunque a Buemi le duela, la realidad no ha llegado a tanto.

Ocho meses después, Buemi y su viejo rival Lucas di Grassi llegaron empatados a puntos a la meta de la última carrera en Londres. Cuando se apagaron las luces de salida, los dos bólidos aceleraron decididos hacia la curva tres, pero di Grassi se pasó de frenada y chocó por detrás con Buemi. Ahí la carrera tomó un nuevo rumbo. Hasta que lleguen las nuevas baterías de autonomía ampliada en la quinta temporada, cada piloto dispone de dos vehículos y realiza el cambio a mitad de carrera. Tras el accidente, Buemi y di Grassi pudieron volver a los boxes y montarse en el segundo coche. Sin embargo, ningún piloto podía ganar con un solo vehículo, por lo que de repente el campeonato se convirtió en una carrera contra reloj para ver quién lograba marcar la vuelta rápida y llevarse los dos puntos de bonificación. Tras esperar en boxes a tener la pista despejada, Buemi salió y de una tacada se llevó el título de pilotos y el de constructores.

La tercera temporada arrancó un mes de octubre en Hong Kong, nuevo escenario de la competición. El diseño del circuito lo convertía en uno de los más espectaculares de la historia del motor, ya que su trazado pasaba junto al puerto y por puntos históricos como el embarcadero de Central Star y el ayuntamiento. La siguiente parada sería Marraquech (otra más en la lista de ciudades irresistibles). En febrero se retomará la temporada en Buenos Aires.

Me encanta la competición y no veo la hora de volver a los circuitos, pero no podemos olvidar la auténtica misión de la Fórmula E: redefinir la imagen y desarrollar la tecnología de los vehículos eléctricos para conseguir que lleguen al gran público. Evidentemente, los coches eléctricos son ya los protagonistas de gran parte de las últimas innovaciones en el mundo del motor y las ventas crecen de forma exponencial año tras año. En mayo de 2016, las ventas de vehículos eléctricos enchufables en todo el planeta habían superado ya el millón y medio de unidades. Jaguar dejó claro, al confirmar su participación en la serie, que la competición tenía que contribuir a dar un impulso al desarrollo de los turismos eléctricos, pero no creo que nadie esperara que todo fuera tan rápido. Sin embargo, la presentación del prototipo I-PACE confirmó lo que todos pensamos ese inolvidable día en Pekín, en 2014: la Fórmula E tiene potencia de sobra, no solo para enganchar a los fans, sino también para transformar para siempre nuestra forma de ver los coches. ■

LA FÓRMULA DEL FUTURO

PESE A SUS REDUCIDAS DIMENSIONES, EL JAGUAR I-TYPE CARGA SOBRE SUS ESPALDAS CON UNA GRAN RESPONSABILIDAD: VOLVER A SITUAR A JAGUAR EN LOS PODIOS Y, ADEMÁS, SERVIR DE INSPIRACIÓN PARA UNA NUEVA GENERACIÓN DE MODELOS JAGUAR ELÉCTRICOS, EMPEZANDO POR EL I-PACE. ASÍ NOS LO CUENTA EL PERIODISTA **JASON BARLOW**, DE GQ

Jaguar ha alumbrado algunos de los motores de combustión interna más emocionantes de la historia, pero la marca ha decidido emprender una nueva aventura eléctrica y, con su entrada en la Fórmula E, envía un mensaje inequívoco: la cosa va en serio.

"La Fórmula E es una propuesta muy innovadora, con un formato competitivo, que apuesta por las pugnas cuerpo a cuerpo en circuitos urbanos y que ayudará a desarrollar la tecnología de los vehículos eléctricos y a transformar su percepción", asegura Gerd Mäuser, patrón del equipo Panasonic Jaguar Racing. "La electricidad es el futuro", añade Nick Rogers, director de ingeniería del grupo Jaguar.

James Barclay, director del equipo, ha cogido el guante lanzado por Jaguar y se ocupa de que todo funcione como un engranaje perfecto en cada carrera, además de dirigir la estrategia. "Hacía tiempo que evaluábamos la opción de volver a la competición, pero necesitábamos un motivo de peso", explica. "La Fórmula E lo tiene todo para triunfar y es un gran banco de pruebas para los vehículos eléctricos. Queríamos llegar con los deberes hechos, para poder movernos con libertad. Para un constructor, los coches de carreras todavía aportan muchas ventajas, pero en este caso es una decisión más arriesgada, en parte porque implica una nueva tecnología. Una tecnología en la que queremos ser líderes".

Esta vocación de liderazgo llevó al equipo a sumar fuerzas con Williams Advanced Engineering, uno de los nombres con más alcurnia del prestigioso elenco de colaboradores del proyecto. Williams ha suministrado las baterías de todos los coches de la parrilla desde el arranque de la serie en 2014. A nadie se le escapa que Williams es uno de los grandes de la Fórmula 1 pero, más allá de su brillante hoja de servicio, su experiencia en esta disciplina le ha servido para crecer en otros campos. La F1 es una auténtica olla a presión que obliga a resolver problemas en condiciones extremas y el obsesivo esfuerzo por reducir peso o introducir nuevos materiales puede abrir la puerta a muchas otras innovaciones.

"Williams quiere competir y nos atrae especialmente enfrentarnos a los desafíos técnicos más exigentes", afirma Paul McNamara, director técnico de Williams Advanced Engineering. "La eficiencia energética es uno de nuestros principios básicos y estamos trabajando en el diseño de baterías de alto rendimiento, potentes y de gran capacidad, pensadas para turismos. La Fórmula E es una gran plataforma para probar estas tecnologías. Un circuito de carreras permite trabajar con un plan de pruebas muy claro y transparente. Y ver dónde están nuestros límites".

Ya que hablamos de circuitos, ¿qué decir de los espectaculares trazados de la competición? Hong Kong, →

FOTOGRAFÍA: SPACESUIT, LAT

"ES UNA NUEVA TECNOLOGÍA.
UNA TECNOLOGÍA
EN LA QUE QUEREMOS
SER LÍDERES"

Marraquech y Nueva York son los nuevos escenarios de la tercera temporada (que se suman a otros como Mónaco y Montreal). Esta vocación urbana de la Fórmula E es mucho más que un gancho comercial: sirve para poner el acento en la importancia de la sostenibilidad. La Fórmula E sabe que no puede depender de la red eléctrica local para cargar los vehículos, por lo que utiliza un generador diésel Cummins adaptado para funcionar con glicerina de biodiésel obtenida a partir de algas marinas. La unidad, los cables y la caja de controles viajan por todo el mundo junto con el resto del circo en tres enormes contenedores y generan energía más que suficiente para cargar los 20 monoplazas.

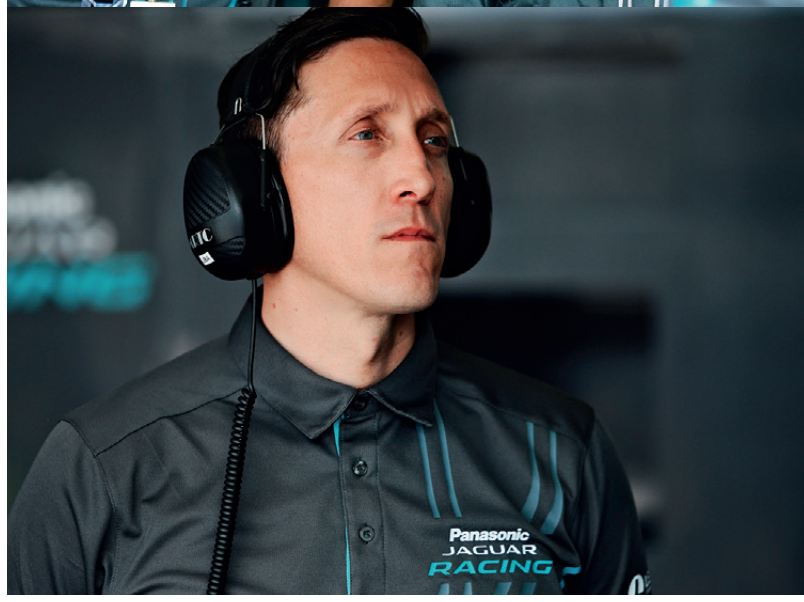
El reto de generalizar el uso comercial de la tecnología eléctrica en el sector de la automoción pasa por acabar con problemas como la ansiedad por la autonomía y reforzar al máximo la seguridad. Aunque la nueva disciplina busca ganarse el corazón de un público acostumbrado al estruendo de los motores de combustión, la importancia estratégica de la Fórmula E salta a la vista. Y va mucho más allá del puro entretenimiento, pues conecta con uno de los lemas más conocidos de la marca: "Correr para innovar".

La obtención de datos es otro aspecto decisivo: durante una prueba de Fórmula E, cada batería registra más o menos 1 GB de datos al día y puede grabar 500 canales de datos hasta 1.000 veces por segundo. Y esto no es todo: cada acumulador de las baterías tiene 25 veces más energía y hasta 400 veces más potencia que la batería de un teléfono móvil normal. Además, las baterías podrían cargar un smartphone durante 4.745 días consecutivos y contienen la misma energía que 10.000 pilas alcalinas AA convencionales.

"Gran parte de lo que sabemos sobre la combustión se basa en lo que ya sabían nuestros antepasados", reflexiona McNamara. "Con las baterías, estamos en territorio desconocido: estudiamos cómo podemos refrigerarlas, qué ocurre en su interior... Es un terreno repleto de desafíos y con pocas soluciones estáticas".

Richard Devenport, uno de los responsables de investigación de Jaguar en la Fórmula E, está convencido de que el punto de inflexión en la tecnología eléctrica está a punto de llegar y completa la reflexión de McNamara. "El motor de competición siempre ha estimulado la innovación. No tenemos mucha experiencia con los motores eléctricos. La combustión es fruto de 120 años de ensayo y error. Lo que descubrimos aquí, lo transmitimos a Jaguar inmediatamente. Nada de esperar hasta final de año y redactar un informe. Si algo merece la pena, al día siguiente ya lo estoy contando por teléfono".

"Esta tecnología avanza a gran velocidad. Es como lo que ocurrió con los teléfonos móviles a principios de siglo. Llegará el día en el que la autonomía de las baterías alcanzará un punto óptimo y desaparecerá la ansiedad por este tema, por lo que podremos centrarnos en todo lo relacionado con la conducción y en la reducción del peso. Los próximos años van a ser fascinantes".



Arriba izquierda: Gerd Mäuser, director de Panasonic Jaguar Racing, con el piloto Mitch Evans. Sobre estas líneas: el director de equipo James Barclay, pendientes del estreno del equipo

Sin embargo, en última instancia se trata de una competición en la que 20 gladiadores se baten en duelo mientras capean con infinidad de variables. "En los bólidos, los pilotos no dan abasto", asegura James Barclay, director del equipo. "Tienen que correr más y, al mismo tiempo, no salirse de los límites de consumo: este es el gran reto en esta categoría. Este año la regeneración tiene más peso, pero compaginar la velocidad con la regeneración puede ser complicado a causa de la fricción en el eje trasero. El efecto es como el de un freno. El piloto puede elegir entre tres modos: la técnica del *lift and coast*, la acumulación de energía durante el frenado o el uso de una palanca para activar la regeneración. Cada piloto debe elegir la técnica más adecuada mientras corre, adelanta o defiende su posición en un circuito urbano lleno de baches".

Innovadora. Electrizante. Competitiva. Bienvenidos a la Fórmula E.

FOTOGRAFÍA: SPACESUIT, LAT

AL VOLANTE DE UN FÓRMULA E: HACE DOS AÑOS, EL ESCRITOR **JASON BARLOW** TUVO EL HONOR DE PILOTAR UNO DE LOS PRIMEROS PROTOTIPOS DE FÓRMULA E. ¡HORA DE ABROCHARSE LOS CINTURONES!

Es una sensación extraña. Como en cualquier bólido moderno, el arnés, el casco, el soporte de la cabeza y los protectores de la cabina generan una inevitable claustrofobia y limitan el movimiento hasta mínimos insospechados. Pero en la Fórmula E, lo más extraño es acostumbrarse a la electricidad. La batería está encerrada en un ingenioso emparedado de carbono, con un sistema de seguridad de tres capas. Si algo va mal, se encenderá una lucecita roja y tendré que salir y saltar por encima del morro. Pero si me equivoco... ¿Alguien se acuerda de esas clases de física? Pues eso. El volante incorpora una pantalla de LED para controlar los sistemas del vehículo, la velocidad y el tiempo delta por vuelta. Debajo hay una serie de mandos giratorios, el más importante de los cuales reajusta la ECU para proporcionar la máxima potencia para la calificación (unos 270 CV) o 180 CV para el modo de carrera. Algo me dice que hay que empezar por aquí. Este prototipo pesa unos 950 kg contando mi peso, por lo que rodaré demasiado rápido como para distraerme contemplando el paisaje, sobre todo en los cambios de rasante y descensos del circuito de Donington.

La velocidad punta está limitada a 240 km/h, pero el vehículo pasa de 0 a 100 en menos de tres segundos. Y el par está disponible nada más arrancar, por obra y gracia de su motor eléctrico. Por suerte, no llueve. Y digo por suerte porque las famosas Craner Curves en mojado han sido la pesadilla de pilotos mucho mejores que yo. De todas formas, el Fórmula E es un auténtico regalo para el conductor: no hace falta preocuparse por si los neumáticos se calientan o se enfrían, ni sufrir por los aspectos aerodinámicos. Como la FIA quería evitar una constante brega entre equipos para arañar pequeñas mejoras gracias a la aerodinámica, la carga aerodinámica es mínima. Basta con pisar el acelerador y agarrar bien el volante. El chasis tiene el comportamiento de un campeón y, sobre asfalto seco, tendrías que hacer auténticas locuras para llegar a poner en apuros a los neumáticos Michelin.

El equipo de desarrollo no ha escatimado esfuerzos para optimizar las características de conducción. Y se nota: el coche va como la seda, por lo menos hasta que se acaban las pilas. ¿Si se echa de menos el traqueteo de los pistones o el explosivo cóctel a base de aire y gasolina? Menos de lo que imaginaba. La potencia del motor eléctrico es más constante. Es diferente, pero igual de eficaz. Las ráfagas de aire que envuelven la cabina abierta y el ruido de los neumáticos llenan de sobra el vacío acústico que deja la ausencia de un motor de combustión. Además, como inicialmente los neumáticos tenían que durar toda una temporada (ya no es así en la tercera campaña), el agarre es prodigioso, lo que no impide que los coches derrapen al pasar por calles cubiertas de polvo y baches, tal y como hemos visto en las dos primeras temporadas. “Los circuitos urbanos pueden dar mucha guerra”, asegura el piloto de Jaguar Adam Carroll. “Estos coches son muy mecánicos. La aerodinámica no resta agarre mecánico y, por eso, los coches pueden correr tan pegados”.

¿Correr para innovar? Seguro que sí. Pero también para disfrutar. ■

DIGITAL ES LA PALABRA CLAVE DE UNA NUEVA ERA TECNOLÓGICA MARCADA POR LA VELOCIDAD Y LA EFICIENCIA. PERO, ¿DÓNDE QUEDA LA BELLEZA? LA PRESTIGIOSA JOYERA **SILVIA WEIDENBACH** TIENE CLARO QUE TECNOLOGÍA Y JOYERÍA SON UNA PAREJA CON MUCHO FUTURO

FOTOGRAFÍA: SYLVAIN DELEU

EN EL ESCAPARATE

La colección *Granny's Chips* de Silvia Weidenbach incluye broches elaborados con nailon de alta calidad y piedras semipreciosas, creados combinando la impresión 3D y las técnicas tradicionales

“Las tecnologías digitales han multiplicado los recursos creativos de los diseñadores de joyas”

SILVIA WEIDENBACH, profesora invitada en el Royal College of Art de Londres y ganadora del premio Best New Design Award en la Goldsmiths’ Fair 2015

Estaba estudiando mi máster en el Royal College of Art de Londres cuando oí hablar por primera vez del concepto de la “fabricación aditiva”, lo que hoy se conoce como impresión 3D. La verdad es que de entrada me dejó algo indiferente. Yo me había formado en las técnicas de orfebrería clásicas, gracias a un largo aprendizaje en un taller de joyería: lo mío era crear con las manos, no a distancia a través de una aplicación y una pantalla de ordenador. Era muy escéptica, pero lo cierto es que subestimé el papel de la tecnología digital en el proceso creativo.

El cambio llegó de la mano de otra nueva tecnología, seguramente menos conocida: el “brazo háptico”, una herramienta de escultura digital que combinaba el proceso tradicional de diseño con el entorno virtual digital y permitía manipular modelos digitales con un sistema táctil increíblemente preciso. Tenías la sensación de estar pasando la mano por encima de la arcilla, por lo que podías crear modelos 3D extremadamente detallados, casi como hechos a mano. Con el brazo, podías ampliar y reducir la imagen en los elementos más diminutos y rediseñarlos sin perder el trabajo hecho hasta entonces. Fue en ese momento cuando vi claro que la tecnología no solo había llegado para quedarse, sino que estaba destinada a transformar de arriba abajo los límites creativos de la orfebrería, e incluso la función de las joyas en sí.

En 2015 empecé a trabajar a modo de divertimento en un proyecto que llamé “Granny’s Chips”. Ese era el apodo que la reina Isabel de Inglaterra daba al broche de su abuela, una pieza rematada con dos grandes piedras talladas del diamante Cullinan, el más grande jamás descubierto, de 3.106 quilates. Diseñé las estructuras básicas de los broches con el brazo háptico y las produje con nailon utilizando una impresora 3D. Finalmente, recurrí al trabajo “analógico” tradicional para completar las piezas, aplicarles color y añadirles otros materiales, como plata o diamantes.

Sin embargo, el componente digital del proceso fue lo que realmente me ayudó a encontrar la expresión artística que andaba buscando. Y no soy la única que ha aprendido a sacar provecho de estas nuevas técnicas, ya que las tecnologías digitales han multiplicado los recursos creativos de los diseñadores de joyas y han transformado para siempre la forma de idear y producir las piezas. Además, también han dado un nuevo sentido al propio concepto de orfebrería. Las fronteras entre el diseño analógico y el digital se están difuminando y, al mismo tiempo, estamos explorando diferentes formas de combinar procesos.

La elaboración de piezas de joyería complejas y detalladas es una de las disciplinas artísticas tradicionales más exigentes, por lo que todas estas nuevas tecnologías suponen un enorme salto adelante. Además, los wearables digitales, como las gafas de realidad virtual y los smartwatches, tienen su propia estética.

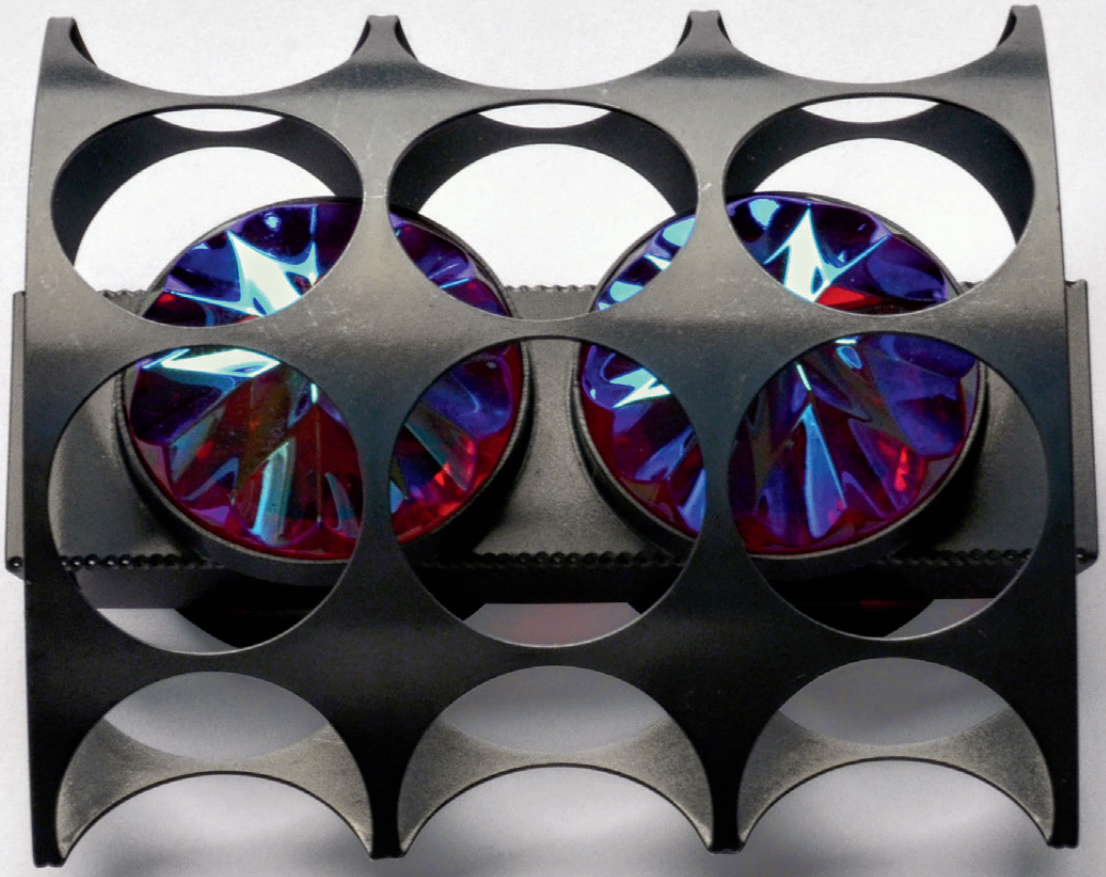
Los wearables digitales no solo potencian todo lo que nos diferencia como especie, sino que también nos facilitan la comunicación social. En otras palabras: en estos momentos la joyería es un lenguaje, alimentado por las oportunidades →

EL ARTE DE COMBINAR MATERIALES: el modelado 3D da a los artistas una libertad absoluta para experimentar con los materiales. Izquierda: el colgante de nailon *Made to treasure and pleasure* de Weidenbach. Arriba: el anillo de plata *Touch the invisibl*e de Dorry Hsu

SIN LÍMITES: los colgantes de Daniel Kruger (arriba) y los broches de Norman Weber (derecha) son dos ejemplos de las posibilidades de experimentación con formas, estructuras y materiales al alcance de los diseñadores de hoy

FOTOGRAFÍA: UDO W. BEIER, PR (3)

LOS POLOS OPUESTOS SE ATRAEN: el diseñador Norman Weber difumina la frontera entre lo clásico y lo moderno combinando materiales tradicionales de calidad, como las piedras preciosas, con componentes sintéticos de plástico o nailon, como ocurre en este broche



“Incluso en la era de la impresión 3D, el trabajo del joyero continuará envuelto en un halo de belleza y misterio”

para descubrir nuevas interacciones entre diseño, material y finalidad.

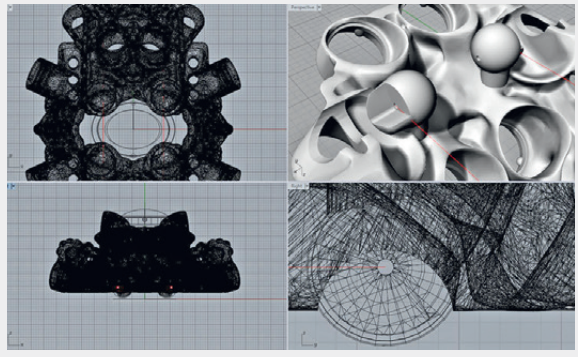
En el plano internacional, este movimiento está liderado por una serie de diseñadores movidos por la curiosidad y el deseo de innovar. Daniel Kruger, por ejemplo, recurre a diferentes materiales y procesos para crear sus piezas y, aunque utiliza también métodos tradicionales, sus obras son un fiel reflejo de la tendencia actual en el diseño de joyas. En su planteamiento, las estructuras, los colores y los patrones son los protagonistas y le sirven para transmitir lo que el propio artista describe como “ideas expresadas en pequeño formato”.

El trabajo de la artista china Dorry Hsu, ex compañera mía en el Royal College, destaca por la inteligente combinación de las tecnologías digitales y el trabajo artesanal. Sus piezas hablan un lenguaje de diseño exuberante y barroco, muy dado a la experimentación con los colores, y también demuestran el valor de la minuciosa intervención artesanal una vez completado el proceso de fabricación aditiva, ya que gran parte de sus acabados se realizan a mano.

Norman Weber es otro artista que se ha embarcado en esta revolución digital: mientras con una mano reproduce los clichés de la orfebrería clásica con la otra rompe con las jerarquías tradicionales y se atreve incluso a mezclar piedras vulgares y materiales sintéticos con carísimos productos de lujo.

El trabajo de Weber pone de manifiesto otro elemento importante: estamos ante una nueva era en cuanto a diseño y producción, pero no por eso la orfebrería va a dejar de lado el trabajo artesanal para abrazar sin reparos la producción en masa, aunque algunos componentes concretos puedan producirse más rápido. Todavía queda mucho para poder producir componentes elaborados con metales preciosos con técnicas como la fabricación aditiva.

Además, lejos de los focos algunos aspectos de la producción son hoy más complicados, a causa de la mayor complejidad en las formas y la gran diversidad de materiales empleados. Acabamos de iniciar este fascinante viaje rumbo a la joyería del futuro, un viaje que girará en torno a la interacción entre el creador y el ordenador. Sin embargo, no se trata de darle al botón mágico de imprimir, sino que el producto final siempre es fruto de una elaborada experimentación con diferentes procesos de producción. Incluso en la era de la impresión 3D, el trabajo del joyero continuará envuelto en un halo de belleza y misterio. ■



PERFIL DE LA AUTORA

La diseñadora de joyería alemana **SILVIA WEIDENBACH** obtuvo un máster en orfebrería y joyería en el Royal College of Art de Londres, tras cursar su grado en bellas artes en la Universidad de Arte y Diseño de Burg Giebichenstein, en la localidad alemana de Halle. En su producción echa mano tanto de técnicas tradicionales como de procesos digitales, combinando el engastado manual de materiales, como los diamantes, con tecnologías tan modernas como el brazo háptico, una herramienta de escultura digital que permite al artista dar forma a una “arcilla virtual”. Weidenbach tiene su taller en Hatton Garden, el distrito de los joyeros de Londres, y es profesora invitada en el Royal College of Art.

FOTOGRAFÍA: JULIA SKUPNY, PR

De hoy y de siempre

LOS CINCUENTA Y LOS SESENTA VUELVEN ESTA TEMPORADA A NUESTROS ARMARIOS CON CORTES Y TEJIDOS CLÁSICOS QUE SE ACTUALIZAN PARA ADAPTARSE A LOS NUEVOS TIEMPOS, DESDE LOS PANTALONES DE LÍNEAS PERFECTAS HASTA LAS DELICADAS PRENDAS DE PIEL

FOTOGRAFÍA: Tomo Brejc TEXTO: Tara Lamont-Djite

GUIÑOS SUTILES
LAS MANGAS TRANSPARENTES DAN UN TOQUE MODERNO AL CLÁSICO VESTIDO AZUL MARINO ENTALLADO A LA CINTURA *(TARA JARMON)*. EL JERSEY DE CUELLO ALTO NEGRO DE CACHEMIRA DE *CHESTER BARRIE* SE TRANSFORMA AL COMBINARLO CON UNOS VAQUEROS *RAW* OSCUROS DE CORTE CLÁSICO CON DOBLADILLO *(HAWKSMILL)* Y UNAS Bbotas COLOR CARAMELO *(CMMN)*.

EL LOOK MÁS SEDUCTOR
LOS NEGOCIOS NO ESTÁN REÑIDOS CON LA MODA *CASUAL*: CHAQUETA DE PIEL VERDE BOTELLA *(BARACUTA)* Y PANTALONES NEGROS AJUSTADOS *(THOM SWEENEY)*. LAS GAFAS DE SOL *(MONTBLANC)* Y LAS DEPORTIVAS BLANCAS CLÁSICAS *(HACKETT MAYFAIR)* NUNCA PASAN DE MODA. DERECHA: ELLA LLEVA UNOS PANTALONES DE LANA CON UN ESTAMPADO CLÁSICO *(AQUASCUTUM)*, UNA CAMISETA CREPÉ DE *GOAT* Y PENDIENTES DE *MAWI*. EL JERSEY DE CUELLO ALTO DE LANA QUE LUCE ÉL ES DE *OLIVER SPENCER*

Los diseñadores llevan las líneas de los cincuenta y los sesenta a su terreno para reinventar los clásicos

EL NUEVO STREETWEAR
TEJIDOS QUE SON UN PLACER PARA LOS SENTIDOS: ÉL LLEVA UNA CHAQUETA CON PIEL DE CORDERO POR DENTRO Y ANTE POR FUERA DE *HACKETT MAYFAIR*, JERSEY DE CUELLO ALTO DE *OLIVER SPENCER*, PANTALONES DE *AQUASCUTUM* Y GAFAS DE SOL DE *PERSOL*. ELLA LUCE UN ABRIGO DE PIEL DE CONEJO *(CACHAREL)* COMBINADO CON UNOS PANTALONES DE TERCIOPELO *(HOLLY FULTON)* Y UNAS GAFAS DE SOL ESTILO *CAT-EYE* QUE RECREAN EL CHIC CLÁSICO DE PRINCIPIOS DE LOS SESENTA *(SWAROVSKI)*

Los días de frío son más llevaderos con un exquisito abrigo estilo patchwork o una chaqueta de piel de cordero a prueba de todo

Invierte en prendas clásicas, capaces de superar la prueba del tiempo y las modas

DE AUDREY HEPBURN A STEVE MCQUEEN
LOS PROTAGONISTAS: UN CLÁSICO VESTIDITO NEGRO CON UN DETALLE EN EL CUELLO DE *HOLLY FULTON*. EL JERSEY DE CUELLO ALTO QUE LUCÍA STEVE MCQUEEN EN LA PELÍCULA *BULLITT* ES LA ALTERNATIVA PERFECTA A LA CAMISA Y LA AMERICANA. ESTE MODELO DE *CHESTER BARRIE* ES DE CACHEMIRA Y SE COMBINA CON UN ABRIGO DE LANA CRUZADO *(HACKETT MAYFAIR)*

ESTILISTA: MICHELLE KELLY **PELUQUERÍA Y MAQUILLAJE:** KHANDIZ JONI

UN TIPO (NO TAN) DURO

STEVE MCQUEEN Y SU ESTILO MARCARON UNA ÉPOCA. **RICHARD WILLIAMS** SE ADENTRA EN SU HISTORIA PARA DESCUBRIR QUÉ HABÍA EN REALIDAD DETRÁS DE LA FACHADA

Su sonrisa traviesa desarmaba a las mujeres. Pero su otra sonrisa, la que dibujaba lentamente mientras sus ojos azules mantenían una frialdad glacial, era para los hombres una alerta de peligro inminente. El rostro de Steve McQueen, capaz de transmitir infinidad de matices, decía muchas veces más que sus palabras. Por eso, la cámara lo adoraba y su figura, tan magnética y también tan turbulenta, se convirtió en un referente para tanta gente fuera del séptimo arte.

Tras haber hecho caja en los sesenta con grandes éxitos como *La gran evasión*, *El caso Thomas Crown* y *Bullitt*, McQueen podría haber disfrutado de una plácida carrera, disputándose los grandes papeles de la época con Paul Newman, Warren Beatty y Robert Redford, y manteniendo a raya a jóvenes promesas como Al Pacino y Robert De Niro. Pero detrás de esa fachada de despreocupación y ese estilo *cool*, se escondía una ambición que no le dejaba vivir y que afectaría profundamente a su reputación antes de que el cáncer se lo llevara a los 50 años.

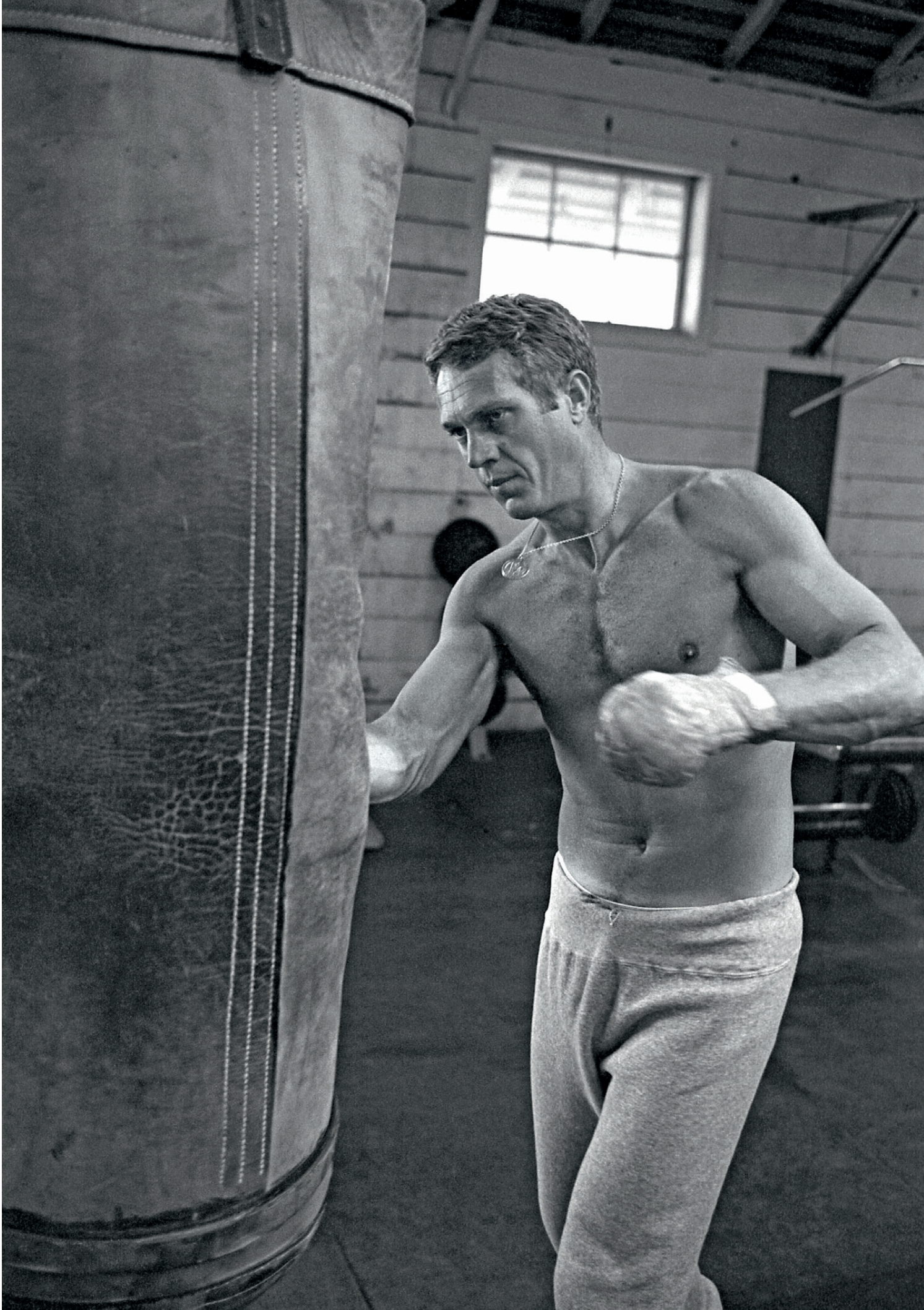
En sus buenos tiempos, sin embargo, se forjó una imagen que definiría el ideal del estilo de la posguerra, con un papel equiparable al de Audrey Hepburn para el público femenino. Junto con James Dean y Bob Dylan, convirtió la antimoda— camisetas lisas, botas gastadas y vaqueros raídos— en tendencia.

Hasta tal punto llega su influencia que hombres que no habían nacido siquiera cuando él murió se ponen una chaqueta Baracuta G9 beis o un reloj Heuer Monaco cuadrado con esfera azul con la esperanza de contagiarse de su magnetismo. McQueen llegó al mundo en 1930 en un pequeño pueblo cerca de Indianápolis. A los pocos meses de su nacimiento, su padre, piloto de acrobacias en un grupo itinerante, abandonó a su madre. Y ella, incapaz de criarlo sola, lo entregó al cuidado de un tío que tenía una granja en Misisipi, donde su infancia transcurrió en plena naturaleza y con la inestimable compañía de un triciclo.

Su felicidad se truncó cuando, a los ocho años, volvió a Indianápolis para vivir con su madre y su padrastro, con el que nunca se llevó bien. Tras meterse en varios líos y huir de casa, volvió a casa de su tío. Allí estuvo hasta que su madre se trasladó a Los Ángeles y se casó por tercera vez. Sin embargo, su nuevo padrastro era un hombre violento y McQueen pronto acabó en una banda callejera. El internamiento en un reformatorio le sirvió para volver al buen camino: salió del centro con 16 años, pero siguió en contacto con la institución a lo largo de toda su vida adulta.

Trabajó como peón y leñador, y se enroló en los marines, donde estuvo tres años. Luego volvió a vivir con su madre, esta vez en Nueva York. Durante un tiempo estuvieron en un piso en Greenwich Village y, en 1952, empezó a estudiar interpretación en el prestigioso centro de Stella Adler, movido por las ganas de actuar y, sobre todo, de conocer chicas.

Mientras estudiaba en la academia, se ganaba la vida participando en carreras de motos en un circuito de →



FOTOGRAFIA: GETTY IMAGES/JOHN DOMINIS

Steve McQueen en un estudio de Hollywood al volante de su Jaguar XKSS de 1956, que el actor bautizó como la "rata verde"

Long Island. En esa época, comenzó también a salir con la actriz Gia Scala. En 1955, tras debutar en Broadway con *A Hatful of Rain*, puso rumbo a Los Ángeles. Nada más llegar, el ambicioso agente Hillard Elkins tomó el control de su carrera y le consiguió su primer papel en el cine en *Marcado por el odio*, un *biopic* sobre un boxeador protagonizado por Paul Newman. El director de la cinta, Robert Wise, dijo de McQueen que era un tipo "un poco fresco", pero que le gustó la energía desbordante que demostró en una escena de pelea con navajas ambientada en una azotea. Su primer papel protagonista llegaría en *La masa devoradora*, una película de ciencia ficción en la que tenía que acabar con un alienígena con forma de ameba que sembraba el pánico y la destrucción.

Al poco tiempo conoció a Neile Adams, una joven actriz de aspecto andrógino dos años más joven que él. Se casaron en 1956 y tuvieron dos hijos, Terry y Chad, y juntos vivieron los años de más éxito del actor. Por aquel entonces se había granjeado ya la fama de persona problemática, pero siempre fue un padre cariñoso y atento, sobre todo cuando sus hijos tuvieron la edad suficiente para montar en moto. Su ascenso al estrellato llegó en 1960, cuando John Sturges lo eligió para participar en *Los siete magníficos*. Su deslumbrante actuación hizo tanta sombra al gran protagonista de la cinta, Yul Brynner, que este lo acusó de intentar robarle los planos.

FOTOGRAFÍA: GETTY IMAGES/JOHN DOMINIS

EL JAGUAR XKSS VERDE OSCURO DE MCQUEEN ERA UNA VERSIÓN COMERCIAL DEL D-TYPE QUE GANÓ EN LE MANS

Tres años más tarde, Sturges volvió a confiar en él para *La gran evasión*. Allí nos enseñó que a veces una sonrisa puede ser el peor insulto. En *El caso Thomas Crown* (1968), demostró por qué era el gran *sex symbol* del momento al enfrentarse a Faye Dunaway en un tablero de ajedrez:

"¿Juegas?", le decía él. A lo que ella respondía "Ponme a prueba". Su mujer Neile lo describía como un "macho alfa que se atrevía a mostrar su vulnerabilidad". En la gran pantalla, su masculinidad alcanzó su máxima expresión al volante de un Mustang GT390 en la alocada persecución por las cuestas de vértigo de San Francisco, la escena estrella de *Bullitt*, rodada también en 1968.

Su imagen estaba ya perfectamente definida y era retratada por el fotógrafo William Claxton, quien en los cincuenta había contribuido a moldear el *look* del trompetista Chet Baker, gran emblema del estilo *Cool School*. Sin embargo, había una gran diferencia entre los dos iconos: Baker se sentía como un pez fuera del agua cuando lo sacaban de los pequeños clubes de jazz de la época, mientras que McQueen amaba la vida al aire libre. Compartió muchos viajes por carretera con Claxton, al que le unía la pasión por los vehículos de gran cilindrada, especialmente por un Jaguar XKSS verde oscuro, la versión comercial del D-Type que conquistó la victoria en Le Mans. McQueen estaba enamorado de ese coche, del que solo se fabricaron 16 unidades, porque la línea de producción de Coventry quedó arrasada por un incendio. Lo vendió en 1969, pero volvió a comprarlo en 1977 y no se desprendió de él hasta su muerte.

Tras los éxitos acumulados a finales de los sesenta, McQueen sintió que había llegado el momento de escribir su propio guión. Con su productora, Solar Productions, trazó las líneas maestras de la película que había tenido en la cabeza desde su época de piloto de carreras. *Las 24 horas de Le Mans*, un canto a la magia de conducir un coche de carreras, se rodó en un circuito real con coches reales y pilotos reales. En el reparto había un par de mujeres atractivas, pero el auténtico objeto del deseo de la cinta eran los coches. Los demás avaladores del proyecto, sin embargo, querían una historia con pies y cabeza. John Sturges, el director original de la película, decidió abandonar la producción frustrado y fue sustituido por un escritor de Hollywood elegido por los mandamases. Cuando el nuevo fichaje pidió una toma más, McQueen le dijo: "Escucha, yo te diré cuando tenemos que rodar otra toma".

En *La huida* (1972) se puso en la piel de Doc McCoy, un ex presidiario fugitivo, y dejó a los espectadores clavados en las butacas con el bofetón que propinaba a Ali McGraw, quien curiosamente se convertiría en su segunda esposa tras separarse de Neile. De esta época son también sus apariciones en *Papillon* (1973) y *El coloso en llamas* (1974), cintas más que correctas.

Fuera de la pantalla, McQueen sustituyó la marihuana—su fiel compañera durante muchos años de su vida—por la cocaína, y con su cabello largo y su poblada barba se parecía cada vez más a uno de los seguidores de Charles Manson, quien unos años antes lo había incluido en su lista de posibles víctimas. En 1977 Ali McGraw le pidió el divorcio y, en diciembre de 1979, durante el rodaje de *Cazador a sueldo*, le diagnosticaron un cáncer. Once meses más tarde, después de recibir una serie de tratamientos convencionales y alternativos, y tras casarse con su tercera esposa —la ex modelo Barbara Minty—, murió de un infarto mientras dormía en un hospital de México, doce horas después de una operación, desaconsejada por sus propios médicos, en la que le extirparon varios tumores.

"¿Dejas que algo te afecte? ¿Que te afecte de verdad?" le preguntaba Jacqueline Bissett en *Bullitt*. La respuesta es un sí rotundo. Antes y ahora, la figura de Steve McQueen nos atrapa porque detrás de esa imagen de hombre endurecido por la vida y las circunstancias vislumbramos ese niño pequeño, abandonado y vulnerable, que durante toda su vida intentó reproducir la felicidad pura y limpia que sentía al dar vueltas por la granja de su tío montado en su tesoro más preciado: su triciclo. ■

La gran escapada

VIERNES POR LA TARDE: HORA DE SUBIRSE AL **F-PACE** Y SALIR DE LA CIUDAD. DENTRO DE DOS HORAS NO TE ARREPENTIRÁS DE TU HUIDA

TEXTO: Sara Assarsson / FOTOGRAFÍA: Conny Mirbach

En ruta: descubre el Lådfabriken, un hostal con una original decoración que contrasta con las líneas frías y prácticas del edificio, anteriormente una fábrica

Al volante de un F-PACE, no hay nada más parecido al paraíso que una carretera desierta en Suecia. Mia (abajo a la izquierda) y Anders Cronwall no podrían estar más de acuerdo y por eso decidieron cambiar el estrés de la ciudad por una idílica cafetería frente al mar y por la pesca de la langosta

"LA PESCA DE LANGOSTA ES UN HOBBY MUY CARO"

ANDERS CRONWALL

Nos encanta la ciudad. Más de la mitad de los humanos vivimos en ciudades y en 2050 lo harán dos tercios de la población mundial. Pero también nos encanta huir del mundanal ruido. Con cinco días en una metrópolis que se mueve a toda prisa nos sobra y nos basta. ¿Eres de los que el viernes por la tarde, en la oficina, no puede dejar de mirar las montañas que hay al otro lado de la ventana? No te preocupes: no estás solo.

De hecho, la necesidad de huir tampoco es nueva. Casi todas las grandes ciudades están rodeadas por paisajes de postal o remansos de paz que han procurado a los pobres urbanitas un merecido descanso desde que se inventó el concepto de estrés. En los Hamptons y los lagos italianos, los vecinos de Manhattan y Milán han convertido las escapadas en puro glamour (páginas 66-67).

Las ciudades escandinavas son más amables que la mayoría, pero para no ser menos he decidido abandonar la jaula (relativamente tranquila) de Gotemburgo y acercarme a los agrestes acantilados, los calmosos pueblos pesqueros y los paisajes salvajes de la costa de Bohuslän, un mosaico de islas a una hora escasa de la ciudad. Mi compañero de fatigas en esta huida será un Jaguar F-PACE con motor diésel de 2,0 litros, tracción en las cuatro ruedas y carrocería rojo pasión, un color que viene que ni pintado justo cuando empieza la temporada de la langosta en Bohuslän.

Y digo compañero porque el éxito de la huida no solo depende del destino, sino también del viaje. El tiempo escasea y nadie puede llevar adelante una misión de autorreparación de este calado sin ayuda. Las carreteras están llenas hasta los topes y lo último que quieres es terminar más estresado todavía. Por eso necesitas un coche en el que te sientas a gusto y que, una vez lejos de los atascos, tengas realmente ganas de conducir. Por suerte, el F-PACE deja claro que no solo es un SUV, sino que sobre todo es un Jaguar.

Pero volvamos por un momento a las langostas. El pintoresco pueblo de Hälleviksstrand está a 85 km de Göteborg y fue aquí →

DÓNDE COMER

VATTEN RESTAURANT & KAFÉ
Un tesoro gastronómico, con su pescado del día, sus irresistibles sopas o las alternativas vegetarianas, todo regado con una excelente selección de vinos y cervezas locales.
restaurangvatten.com

MIA'S SJÖBOD
Dulces tentaciones en forma de tartas y bollos, deliciosas sopas de marisco y sabrosos bocadillos en una antigua caseta de pescadores en Hälleviksstrand. Abierto todos los días en verano y solo los fines de semana en septiembre, octubre y mayo.
miassjobod.se

donde Anders Cronwall culminó su huida de la ciudad en 2004 para zambullirse en la pesca de la langosta, una profesión vocacional. “Es un hobby muy caro”, sonríe mientras vaciamos trampas de langostas en las heladas aguas del Skagerrak. Solo se atrapan los crustáceos que miden 8 cm: los más pequeños reciben el indulto. “Las langostas de este tamaño tienen por lo menos diez años”, afirma Anders. Las hembras con huevas también deben devolverse al mar. A finales de septiembre, las primeras capturas suelen venderse a precios de oro en la subasta. Este año, una sola langosta de algo menos de un kilo se vendió por casi 2.000 euros.

Las características casitas rojas de pescadores de Hälleviksstrand atraen a visitantes de todo el mundo, no solo de Gotemburgo. Muchos se dejan caer por el Sjöbod, el café regentado por Mia, la esposa de Anders. En verano, la comida se sirve fuera, en sus rústicas mesas de madera; el interior está profusamente decorado con viejas artes de pesca, macetas y manteles bordados. Los fines de semana de octubre, Mia prepara deliciosos platos con las langostas de Anders. “Lo mejor es cuando empieza el otoño”, afirma Mia. “Solo por eso merece la pena estar aquí”.

Hace doce años cambiaron la ciudad por una vida más tranquila junto al mar. Hoy, ironías de la vida, solo disfrutan de esta tranquilidad cuando los ejércitos de urbanitas vuelven a sus casas. “Viene tantísima gente que terminas desbordado”, asegura Mia. “Los fines de semana hay hasta cola”.

A poco más de un kilómetro, el diseñador de ropa deportiva Johan Buskqvist y su socio Marcel van der Eng han convertido una vieja fábrica en el Lådfabriken, un moderno hostal con fantásticas vistas al mar. “Me encanta ver cómo el sol cambia de posición en el horizonte con cada estación”, explica Johan, cuya familia vive en esta zona desde hace cinco generaciones. “Es un lugar muy especial y queremos compartirlo con todo el mundo”.

Desde su hostal, abierto todo el año, el equipo colabora con restaurantes y empresas de la zona para captar más visitantes en temporada baja y animarlos a descubrir estos parajes sin masificaciones. Si huir significa dar un respiro al corazón y aire a la mente, entonces nada mejor que un socio como el F-PACE.

La tracción en las cuatro ruedas es poco menos que imprescindible en estos confines del mundo, pero en los climas más benignos también tiene mucho que ofrecer: es una inyección de seguridad, confianza y libertad, un aliado que te hace sentir capaz de moverte por cualquier sitio. La posición elevada del vehículo también ayuda, especialmente cuando hay tanto por ver. Y todo en un vehículo que no olvida su legado y que comparte nombre de pila con algunos de los coches más célebres de la historia. ¿Alguien se imagina un acompañante mejor?

Más allá de sus arrebatadoras líneas, también es un coche tremendamente práctico, capaz de cargar con bicis, barcas o planchas de lo que sea. Y no soy la única que lo dice: un montón de expertos mucho más informados que yo coinciden en que el F-PACE es el SUV ideal para los deportistas. Al cruzar el imponente puente de Tjörn, el paisaje inhóspito y de tintes tenues, solo animado por el rojo de las casetas de pescadores y las granjas, me siento de repente como en otra dimensión. Siguiendo la costa nos encontramos con Fiskebäcksskill.

DÓNDE DORMIR

GULLMARSSTRAND HOTEL
Hotel en Fiskebäcksskil con un toque escandinavo muy actual, especializado en actividades al aire libre y cocina local. Las vistas son espectaculares. ***gullmarsstrand.se***

LÅDFABRIKEN B&B
Un original alojamiento junto al mar al sur de Hälleviksstrand, en Orust. La cuidada decoración de las habitaciones refleja a la perfección el buen gusto y el sentido del humor de sus propietarios, Johan Buskqvist y Marcel van der Eng. ***ladfabriken.eu***

Al igual que muchas otras comunidades pesqueras de Bohuslän, a principios del siglo XX cambió las redes por los complejos vacacionales de lujo. Los vestigios de esos años de esplendor y del dinero de los veraneantes urbanos están presentes en las espectaculares villas de blancas paredes y sus fantásticas terrazas con vistas al puerto.

A orillas del mar se alza el Gullmarsstrand, un agradable hotel perfectamente integrado en el paisaje litoral. “Gran parte de nuestras actividades tiene relación con el mar, el aire fresco y el exterior. Nuestra gran baza es el emplazamiento”, asegura su directora, Maria Kjellson. El kayak, la escalada y las expediciones de pesca figuran entre las propuestas más valoradas, además de las rutas en bici o a pie por la isla. Durante la temporada de pesca se ofrecen también salidas de pesca de langosta, una magnífica oportunidad para sacar del mar tu propia cena.

Como ya había surcado las aguas a bordo del barco de Anders Cronwall, decidí salir a correr por un camino junto a la costa a pesar del gélido viento otoñal, que luego completé con una sauna y un chapuzón en el jacuzzi exterior. La cena consta de un menú de cuatro platos consagrado a la langosta, como no podía ser de otra forma, aunque las opciones vegetarianas tenían también una pinta excelente.

A la mañana siguiente, me subo a mi F-PACE y pongo rumbo a la isla de Tjörn y su Museo Nórdico de la Acuarela, un magnífico edificio frente al mar diseñado por los arquitectos daneses Niels Bruun y Henrik Corfitsen. En su valiosa colección destacan obras de artistas como Salvador Dalí y Louise Bourgeois y de pintores suecos como Elsa Beskow, Anders Zorn y Lars Lerin.

En el restaurante del museo, el Vatten, el menú cuenta con platos estrella de la talla de la solla al vapor con alcachofas o la chirivía con queso de cabra y avellanas. De postre, no puedo resistirme al helado de chirivía con melocotones y miel, convencida de que nunca más volveré a verlo en la carta de un restaurante.

El paisaje minimalista que envuelve al museo, compuesto por rocas desnudas, aguas de color granito y un cielo mate, es como una postal de Escandinavia, el reflejo de una belleza salvaje que ha servido de inspiración a actores, músicos y escritores. Ingrid Bergman pasaba aquí los veranos antes de volver a la ciudad. O ciudades, en su caso: Roma y Los Ángeles.

Hablando de volver, a mí también me ha llegado el turno. Por suerte, viajar con un coche que da auténtico gusto conducir convierte el viaje de vuelta a Gotemburgo en una experiencia muy, pero que muy agradable. Cinco días más y podremos repetir la huida. ■

"ES UN LUGAR MUY ESPECIAL Y QUEREMOS COMPARTIRLO CON TODO EL MUNDO"

JOHAN BUSKQVIST

Johan Buskqvist y Marcel van der Eng nos abren las puertas de su original hostal (arriba). En un paisaje rocoso y grisáceo, los llamativos rojos y blancos de las casas de Kristineberg ponen el toque de color en un tramo de costa tan salvaje como desnudo

Hotel reservado. Maletas listas. Todo a punto

PEQUEÑAS ESCAPADAS PARA HUIR DE LAS REDES DE LA RUTINA

MILÁN
LOS LAGOS ITALIANOS

El bucólico paisaje alpino de las laderas que dividen Italia y Suiza es el mejor destino para huir del bullicio de Milán. Una retahíla de estrechos lagos glaciales se abre paso en un paisaje dominado por montañas de vértigo y arquitectura refinada. Los lagos italianos, con sus pueblos de calles adoquinadas, sus jardines escondidos y una rica flora autóctona, son un regalo para los sentidos. El lago Como es el más espectacular y también el más apreciado por los milaneses. Un ferry lleva hasta Bellagio, un pueblo de cuento de hadas situado en el cruce de los tres brazos del lago Como.

Hay quien dice que Bellagio es el pueblo más bonito de Italia, y es fácil ver por qué. No puede faltar la visita al museo de Villa Carlotta, una elegante mansión del siglo XVII con jardines en terraza. Y para alojarse, nada mejor que la Hemingway Suite del Grand Hôtel des Iles Borromées de Stresa, donde el escritor estadounidense pasó una semana en septiembre de 1918, jugando al billar, charlando con el camarero aferrado a su dry martini y visitando la isla de Pescatori, momentos que inspiraron parte de su novela *Adiós a las armas*.

borromees.com/en ***villacarlotta.it***

CIUDAD DEL CABO
PRINGLE BAY

A solo una hora de Ciudad del Cabo encontramos Pringle Bay, un tranquilo pueblo costero con excelentes marisquerías, casas de ensueño y una larga y recogida bahía. El trayecto desde la ciudad es igual de fascinante. Al salir de la N2 nada más pasar Strand, encontramos la espectacular carretera de Chapman Peak, que en su recorrido por los acantilados de False Bay nos regala uno de los tramos de asfalto más sensacionales del mundo. El pueblo tiene un aire bohemio, con su mosaico de casas construidas a lo largo de la bahía. Y pese a su reducida población, la lista de buenos restaurantes de Pringle Bay es sorprendentemente larga, desde locales especializados en marisco como el Hook o el Line & Sinker hasta el Perigators, un santuario especializado en pizzas con un toque sudafricano único.

Al elegir alojamiento, una de las mejores propuestas para completar la huida perfecta es el Moonstruck, un elegante hostal con vistas al mar y a las montañas de Overberg. Y si no te conformas solo con un fin de semana, tal vez te salga a cuenta alquilar una casa en la playa y compartirla con amigos o familiares.

moonstruck.co.za

NUEVA YORK
LOS HAMPTONS

Los pueblos y aldeas que forman los Hamptons son desde tiempos inmemoriales el destino de verano predilecto de los urbanitas de la costa este de Estados Unidos. A solo hora y media en coche de Nueva York se dibuja un paisaje de imponentes dunas, rústicos molinos de viento y la famosa luz que atrajo a artistas como Jackson Pollock y Winslow Homer. Sin embargo, en plena temporada alta la avalancha de neoyorquinos alcanza tales proporciones que encontrar un rincón tranquilo se convierte casi en misión imposible. Cuando los Hamptons empiezan a vaciarse llega el momento de disfrutar con calma de su irresistible encanto, con una variada oferta de actividades, un tiempo razonablemente benigno y unos hoteles con unos precios mucho más asequibles. Una de las visitas imprescindibles es Sylvester Manor, una hacienda del siglo XVII en Shelter Island, o el faro de Montauk Point, construido en el siglo XVIII. En temporada baja, otra buena opción es catar los vinos de la zona. La bodega familiar de Wölffer Estate, en Sagaponack, está abierta todo el año.

Si buscas un alojamiento coqueto y confortable, nada mejor que el Maidstone, un hotel de estilo escandinavo cerca de East Hampton. Y para comer, el restaurante Living Room, uno de los más recomendables de los Hamptons, cuenta con una carta con toques escandinavos.

themaidstone.com

BUENOS AIRES
PUNTA DEL ESTE

La costa atlántica de Uruguay destaca por su gran oferta de playas, desde las más urbanas hasta las más glamurosas, como las de Punta del Este. Después de coger el Buquebus, el ferry que conecta Buenos Aires con Montevideo, dos horas de carretera nos separan de Punta del Este, conocida también como la Saint Tropez de Sudamérica. Desde que los veraneantes argentinos y uruguayos más acaudalados descubrieran esta península de sol casi perpetuo, Punta del Este se ha convertido en el patio de recreo favorito de ricos y famosos del mundo entero. Si quieres dar un toque romántico a tu escapada, pon rumbo al hotel L'Auberge.

Este hotel de inspiración Tudor está rodeado de frondosos jardines, ideales para disfrutar de un té por la tarde y dejarse llevar por su atmósfera de paz y tranquilidad.

Merece también la pena una visita a La Barra, el barrio más chic, en el extremo oriental de Arroyo Maldonado, con sus tiendas de antigüedades y con uno de los mejores restaurantes de la zona, el Fasano. Para disfrutar al máximo de la experiencia, mejor llegar pronto para contemplar la puesta de sol desde la terraza y disfrutar de las espectaculares vistas y sus fantásticos platos italianos.

Si tanto glamour te abruma, en el sur te espera la reserva natural de Cabo Polonio, accesible solo a pie o con todoterreno. No hay ni electricidad ni agua corriente, así que llévate todo lo que necesites para disfrutar de la escapada más tranquila que puedas imaginarte.

laubergehotel.com

SEÚL
ISLA DE DOLSANDO

La ciudad de Yeosu, en el extremo sur de la península de Corea, se extiende por más de 360 islas. Aunque muchas merecerían sin duda una visita, no siempre es fácil llegar hasta sus costas. La de Dolsando, con sus fantásticos paisajes, está conectada con Yeosu a través de un espectacular puente colgante. En lo alto de un acantilado, en la costa sur de la isla, se encuentra un concurrido templo y también el monasterio de Hyangiram, con unas increíbles vistas al mar. El teleférico que cruza la bahía permite contemplar el parque de Dolsan. Desde aquí, un camino recorre la costa a lo largo de la orilla oriental de Dolsando. Una parada imprescindible es el Wind Café, situado cerca de Hyangiram, que además de su excelente selección de té y café ofrece también unas magníficas vistas. Entre las especialidades culinarias locales, no puedes perderte el *gat kimchi*. Un buen consejo es alojarte en un *minbak** y salir a contemplar la salida del sol. Sus vistas son tan privilegiadas que este lugar se ha convertido en uno de los más concurridos en Corea para ver salir el sol en Año Nuevo.

** Habitación en una casa particular*

FOTOGRAFÍA: GETTY IMAGES (2); LAIF (1); MAURITIUS (2)

Sin atajos

DE CALIFORNIA A NUEVA YORK, LAS CARRETERAS INTERESTATALES HACEN LAS DELICIAS DE LOS CONDUCTORES DE RAZA. AL VOLANTE DEL JAGUAR MÁS RÁPIDO DE LA HISTORIA, EL ESCRITOR **JEFF JABLANSKY** PONE RUMBO A TEXAS, PERO SIN PISAR A FONDO EL ACELERADOR

FOTOGRAFÍA: *Dana Neibert*

Desde que Texas forma parte de los Estados Unidos, los viajeros han sentido el impulso de dedicar el mínimo tiempo imprescindible a cruzar el mítico estado sureño. Con una superficie equivalente a Francia y más de 1.000 kilómetros de punta a punta, sus habitantes han sufrido en sus carnes la anexión, la secesión, el rechazo y la caricaturización. De ahí que el eslogan no oficial del estado sea: "Con Texas no se juega". Para muchos estadounidenses, lo de sumergirse en la América profunda no es una opción. Prefieren atravesarla a toda prisa o coger un avión. Nada de rodeos ni carreteras secundarias.

En los años setenta, cruzar el país quemando rueda se convirtió en una peligrosísima moda, nacida de la protesta por la imposición de un límite máximo de 90 km/h en toda la red viaria nacional. Organizada por Brock Yates y la revista *Car and Driver*, la carrera Cannonball Baker Sea-To-Shining Sea Memorial Trophy Dash no hacía sino alimentar esta suicida pasión: alentaba a los conductores a hacer lo que fuera necesario para llegar al otro extremo del país antes que nadie.

Hoy, la Cannonball Run permanece en el recuerdo como el récord a batir. Los primeros intentos de recorrer los 4.500 km de asfalto entre las dos costas acabaron en un tiempo de 40 horas, nada desdeñable si tenemos en cuenta que el vehículo no era otro que una furgoneta. Apenas había tiempo para ir al baño o comer algo, no digamos ya para recrearse en la contemplación de los tesoros de la geografía estadounidense. El récord absoluto de la competición lo marcaron dos chicos que realizaron el viaje en 32 horas y 51 minutos al volante de un Jaguar XJS en 1979. Ese fue también el último año de la Cannonball, y el récord sigue vigente desde entonces.

Todo esto me dio que pensar. ¿Qué ocurriría si en lugar de embarcarme en una alocada carrera transcontinental redujera el ritmo y me detuviera a contemplar lo que hay entre las dos costas? Después de bajar de revoluciones, ¿la rica cultura y los colores de Texas (sin los cuales las dos costas estarían también huérfanas) cobrarían un nuevo protagonismo? Y con tiempo para estudiar las ciudades, ¿podría averiguar si Austin es realmente tan cosmopolita como Los Ángeles y si San Antonio sigue siendo demasiado moderna para los rancheros? He oído también que, mientras cruzas el paisaje rocoso y las retahílas de pueblos semidesiertos que unen las cuatro grandes ciudades del estado, no puedes evitar preguntarte si estás en otro estado. O en otro continente.

En lugar de cruzar el continente a todo gas, ¿qué tal hacerlo sin pisar el acelerador a fondo?

La propuesta era realizar una ruta por las cuatro ciudades más grandes de Texas, empezando por Dallas, donde me esperaba un F-TYPE SVR (necesitábamos un Jaguar para rendir el merecido homenaje al récord de los setenta y el F-TYPE SVR de 575 CV parecía el sucesor perfecto).

Dicen que en Texas todo es más grande y no puedo sino corroborarlo: en el aparcamiento del aeropuerto de Dallas-Fort Worth hay asfalto, marquesinas (para proteger los vehículos de las tormentas de granizo) y rancheras hasta donde alcanza la vista. Perderse es fácil. El conductor de la lanzadera me dedicó una incrédula mirada cuando le dije que iba a recoger un Jaguar (y eso que no le dije que se trataba del modelo más rápido jamás producido por la compañía). Luego le vi esbozar una pequeña sonrisa cuando vio el coupé plateado en una marea de *pick-ups* y SUV.

No hace falta mucho tiempo para darse cuenta de que Texas está orgullosa de su historia, aunque Dallas, una ciudad en constante cambio, no es el mejor sitio para descubrirlo. En las afueras, las multinacionales extienden sus tentáculos en forma de nuevos campus y obligan a la ciudad a crecer a imagen y semejanza de Los Ángeles. En el centro, abundan los rascacielos y escasea la gente, como en cualquier gran ciudad estadounidense. Las calles son rectas y llanas, y no conducen a ninguna parte. Evidentemente, no faltan grandes centros comerciales ni lugares para degustar comida *tex-mex* o bailar al ritmo del *country*, pero la mejor forma de conocer Texas es levar anclas y abandonar Dallas. Por suerte, lo único que nos hace falta para cambiar de tercio es un mapa y enfilar una *farm-to-market road*. Este tipo de carreteras, que solían conectar una zona rural o rancho con una población grande, son historia viva del estado y a menudo la mejor opción para el viajero.

A una hora de Dallas en dirección a Austin está Clifton. Una población pequeña que es la antítesis de Dallas. Imposible encontrarla sin un mapa. Su calle principal divide el pueblo en dos y nos traslada a esa América de las películas, con sus escaparates pintorescos y todos los tópicos habidos y por haber. La gran atracción es una cafetería que ocupa el local de una antigua farmacia. Al salir de Clifton →

Saliendo de Dallas dirección sur en el puente Margaret Hunt Hill (arriba). En el restaurante *Easy Tiger* en Austin (derecha). Calle principal, Clifton (abajo)

TEXAS

y poner rumbo a Austin, aparecen una serie de pasos elevados. Además de demostrar un comportamiento excepcional por autopista, el F-TYPE SVR es un coche que se hace escuchar. Al igual que los demás modelos de F-TYPE, su tubo de escape emite una sinfonía con la que sueñan todos sus compañeros sobre el asfalto. Baja una marcha o dos y aguanta las revoluciones por encima de las 3.000 rpm. Suelta el gas poco a poco y un ronco gorgoteo te alegrará los oídos. Una vez. Y otra. Y otra más... Hasta que te conviertes en un niño montado en su atracción favorita.

Parece que no hay en el Texas rural ni un solo jardín sin un cartel electoral. A cada paso nos encontramos con una imagen del *ticket* Trump/Pence en todo tipo de tamaños y formatos. Las muestras de apoyo a Hillary Clinton son más escasas y en las pocas que hay, un grafitero con sentido del humor se dedicó a hacer unos retoques en el cartel de la candidata demócrata indicando que su sitio estaba más bien en prisión que en la presidencia. Mi percepción es que estamos en un momento de agotamiento de la política: una preocupante combinación del incierto resultado del referéndum sobre el Brexit en el Reino Unido y una mentalidad propia de la América del siglo XIX. La política no aparecía en el menú de las conversaciones, pero se respiraba en el ambiente.

Austin es la siguiente parada. Allí nos espera el capitolio del estado y Texas en su versión más moderna y brillante. Pero, ¿cómo se digiere todo esto? Hay *taco trucks* con colas que, literalmente, dan la vuelta a la esquina; cafeterías con Wi-Fi solo para clientes frecuentadas por parroquianos con pobladas barbas; compañías de software que no parecen hacer nada en especial; un festival un día sí y otro también, y un creciente colectivo de personas sin hogar que se instala en cualquier rincón de la urbe. La ciudad crece a un ritmo endemoniado, pero a diferencia de Dallas, lo hace de dentro hacia fuera. Coge un taxi (o un *rickshaw*) y el conductor seguro que deja caer que no para

Al igual que los demás F-TYPE, la sinfonía de su escape es música celestial

Izquierda, arriba: Interior del capitolio del estado de Texas en Austin. Izquierda abajo: Sam Houston, responsable de la integración de Texas a Estados Unidos. Sobre estas líneas: el Salt Lick, paraíso de los amantes de la carne a la brasa

de llegar gente y que lo están cambiando todo. El cambio es algo natural. Pero a Austin le está costando digerirlo, siempre en busca de algo más nuevo o mejor.

Entre tanta novedad, el edificio del capitolio del estado de Texas es un auténtico tesoro. El edificio celebra este año su 128 aniversario y, mirando desde South Congress Avenue, su presencia sobresale en medio de la marea de nuevos edificios de cristal que parecen multiplicarse en el centro de la ciudad. No puedo evitar preguntarme cuánto falta para que a alguien se le ocurra modernizarlo, y me transporto mentalmente a esa época en que Texas era un lugar hermoso. Austin se ha convertido en una mezcla entre la impaciencia de Silicon Valley y la indolencia de Los Ángeles. Hubo un tiempo en que Austin era considerado un bastión del liberalismo en el conservador estado de Texas. Ahora parece más bien el feudo de la sociedad consumista, eso sí, profundamente comprometida con el reciclaje.

Aunque el objetivo de este viaje era saborear el placer de la lentitud, no me pude resistir a circular por las autopistas de circunvalación de Austin, con algunos de los límites de velocidad más altos del país. El F-TYPE SVR apenas se inmuta al coger los 130 km/h. En Austin está también el Circuit of the Americas, el escenario del Gran Premio de Fórmula 1 de Estados Unidos. La visita a este santuario es obligada. Apúntate a una ruta guiada si tienes la ocasión, o busca la forma de acercarte lo máximo posible a los boxes.

La carretera que une Austin con San Antonio es corta pero solitaria y parece no tener fin. Puedes ir por la interestatal, avanzar en modo crucero durante una hora y hacer la conexión o perderte por las carreteras secundarias de dos carriles. En cualquiera de los dos casos, el paisaje es igual de aburrido: asfalto agrietado rodeado por maleza a ambos lados. Solo se salva por su límite de velocidad, más que razonable.

A menos de medio camino entre las dos ciudades encontramos la aldea de Driftwood, hogar del Salt Lick, templo de culto de los fieles de la barbacoa. El olor a leña y el humo llegan antes de que tus ojos logren avistar →

la modesta cabaña situada en un lateral de la FM1826. Es un pecado pasar por allí y no detenerse, al menos la primera vez. Y decir que has ido sin que sea verdad está muy mal visto. La cosa es sencilla: entras en el polvoriento aparcamiento repleto de rancheras y mujeres subidas a altísimos tacones y dejas que tu nariz te guíe hasta el sitio donde tendrá lugar el festín.

Es una explosión olfativa debido a los guisos y asados de cerdo y ternera cocinados con paciencia hasta el punto justo. Se respira el ambiente de un campamento de verano, con mesas de picnic colocadas dentro del local y un personal con toda la profesionalidad que esperarías de un adolescente con la cabeza en cualquier sitio menos en lo que está haciendo. Sin embargo, la comida se merece todos los elogios o *posts* y más. Aquí, los acentos, los sombreros y ese expeditivo talante sureño vuelven a hacer acto de presencia. Da igual si llevas ya un plato o dos o tres. No hay nada como un *chopped brisket sandwich* con pepinillos y cebolla, acompañado de un vaso gigante de té frío. Solo aceptan efectivo. Tras esta orgía carnívora, todo lo que habrá perdido tu cartera lo habrá ganado tu estómago.

Llego a San Antonio y, a primera vista, no hay nada. Es una ciudad fantasma. Las calles están descuidadas. Los edificios parecen abandonados. Los pocos locales de barbacoa están huérfanos de clientes. Los nuevos edificios de viviendas se compadecen en su soledad. ¿Te apetece la típica visita turística? Baja hasta el centro, aparca a varias manzanas del Álamo y haz una ruta a pie.

Pero si quieres conocer el San Antonio de verdad, conduce hasta Southtown, donde los coloridos edificios —al más puro estilo de Savannah o Charleston— traen un poco de esperanza a este decadente barrio. O date un paseo por el barrio de Pearl, que debe su nombre a la fábrica de cerveza tan importante en otras épocas. Uno de los bastiones de la revitalización de la zona es el Hotel Emma, abierto en el propio edificio de la fábrica, construido en 1894, que demuestra que Texas y lujo no tienen por qué estar reñidos. Acércate al río si la humedad es mínimamente soportable. Prueba el queso fundido al estilo mexicano, porque es lo que toca, y degusta una cerveza elaborada con agua de la zona.

Solo 150 km nos separan de Houston. Nuestro viaje casi ha terminado. Llegados a este punto, el cuentakilómetros del F-TYPE SVR marca bastantes más kilómetros de los previstos. Típico si nos creemos lo que reza el dicho: todo es más grande en Texas. Después de un tramo con un paisaje cada vez más llano y más ancho, de repente aparece la silueta de la ciudad. Cualquier relato sobre Texas que omita Houston está incompleto. Tienes dos opciones: ignorarla por tratarse de una megalópolis levantada por los magnates del petróleo o darle una oportunidad. Nuestra recomendación: adentrarse en la ciudad sin dejarse asustar por su tráfico.

El carácter de la ciudad es contradictorio. El centro sigue los patrones urbanísticos europeos, con sus rotondas, sus pulcros jardines públicos y su red de metro. La actitud hacia los peatones, sin embargo, dista bastante de las buenas formas: los conductores parecen menospreciar con todas sus fuerzas a los que intentan cruzar. *The Galleria* no falta en ninguna guía turística, pero es una visita que puedes ahorrarte si has estado en un centro comercial cerrado. Mejor dedicar tiempo al barrio de los museos o al centro, e intentar descubrir por qué tanta gente llega a Houston y se queda pese a su asfixiante clima. Aprenderás mucho contemplando el *skyline* de Houston mientras se pone el sol, pregun- tándote por qué no es esta la capital del estado. Pero después de todo este periplo, habrás aprendido a respetar la pasión de Texas por su pasado.

Tras esta orgía carnívora, todo lo que habrá perdido tu cartera lo habrá ganado tu estómago

Decir adiós siempre es complicado cuando conoces mejor un lugar. No es que ahora conozca Texas mejor que hace 96 horas, pero sí he visto un poco más de su geografía. Me cuesta también más de lo que pensaba despedirme del F-TYPE SVR, que me ha permitido hacer realidad mi fantasía de hacer un *road trip* en un supercoche. Un bólido irresistible e ininteligible, dos adjetivos que describen a la perfección el viaje que ahora llega a su fin. Reflexiono un poco sobre el objetivo de la ruta. No era cambiar mi opinión sobre Texas, sino arrojar un poco de luz sobre una parte del país a menudo calificada de prescindible.

Para entender cómo es hoy Estados Unidos, hay que visitar Texas. No es necesario estar de acuerdo con su forma de hacer las cosas ni tampoco trasladar tu residencia a este lugar. Para ver lo máximo posible del estado, no hay nada como pasar volando por encima. Pero no te dejes intimidar: hazte con un buen coche unos cuantos días y tómatelo con calma. ■

Fachada e interiores del Hotel Emma de San Antonio, que ocupa las instalaciones de la antigua Pearl Brewery. Debe su nombre a Emma Koehler, quien dirigió la cervecera desde 1914

Apps para todo(s)

¿PONERSE AL DÍA O QUEDARSE ANCLADO EN EL PASADO? **TIM DOWLING** LO TIENE CLARO: HA LLEGADO LA HORA DE SUBIRSE AL TREN DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS

Cuando te unes al club de la mediana edad, pensar en el futuro empieza a dar una cierta pereza. Pero hay algo aún peor: darte cuenta de que eso que para ti es el futuro, para muchos otros es el presente.

Eso es lo que me ocurrió una mañana de un día cualquiera, mientras echaba una reprimenda a mis hijos cuando los encontré con las chaquetas puestas viendo la tele en lugar de estar en la parada del autobús. Desde el sofá, me lanzaron una mirada compasiva:

"Ya nadie espera el autobús", me dijo uno.

"Pero, ¿qué dices?", respondí.

"Usamos la app del bus", dijo el otro, mientras me enseñaba en su teléfono que el próximo 220 no pasaba hasta 18 minutos después. Contemplé el prodigio cual troglodita observando un contador de gas, apretando los dientes en silencio, hasta que decidí retirarme, confuso y derrotado.

En ese preciso instante noté cómo se abría un abismo entre el presente y yo. No solo no había oído hablar jamás de la app del bus, sino que ni se me había ocurrido que un teléfono pudiera servir para eso, porque crecí en una época en la que congelarse hasta el tuétano durante 18 minutos esperando al autobús formaba parte de una especie de proceso de crecimiento personal.

Es innegable que la tecnología nos ha transformado a todos en los últimos años, pero a los de una cierta edad seguramente un poco menos. Para mí, lo más revolucionario de tener un smartphone es poder llevar una linterna siempre encima.

Después de aquella funesta mañana decidí descargar la app del autobús. Y me pareció tremendamente útil, aunque no tanto como una linterna. A fin de cuentas, mis reticencias ante la idea no eran más que una pataleta contra el progreso. No es extraño que alguien de mi edad mire con recelo el futuro (porque cuando llegue ya no estará por aquí), pero el presente ya está aquí, o sea que mejor vivirlo tal y como viene.

Sin embargo, el tema tiene su miga: lo que conocemos como mediana edad no es solo esa época en la que muchos deciden darle la espalda a la innovación tecnológica, sino también a lo nuevo en general. Si no estamos atentos, esta actitud puede convertirse en un miedo general al progreso y en una alergia cada vez mayor a la aventura. Por tanto, quien se empecine en seguir por este camino descubrirá muy pronto que el presente se ha convertido en el pasado y terminará desconectado del mundo moderno. Y viendo cómo sus hijos se lo pasan bomba imitando sus torpes intentos por usar un cajero automático con pantalla táctil. Yo he bebido de esa amarga fuente y he vivido en carne propia la brecha generacional. Por eso, te suplico a voz en grito que no sigas por ese camino.

¿Quién dijo que solo los niños pueden ilusionarse con las nuevas tecnologías? ¿O que a los de una cierta edad la tecnología no puede aportarnos nada? Yo, por ejemplo, he descubierto una app que convierte el teléfono en una linterna. La idea de lanzarse de repente a los brazos del futuro puede sonar un tanto abrumadora, pero es importante recordar que esto no es una competición: cada uno puede introducir la tecnología en su vida a su propio ritmo, empezando poco a poco.

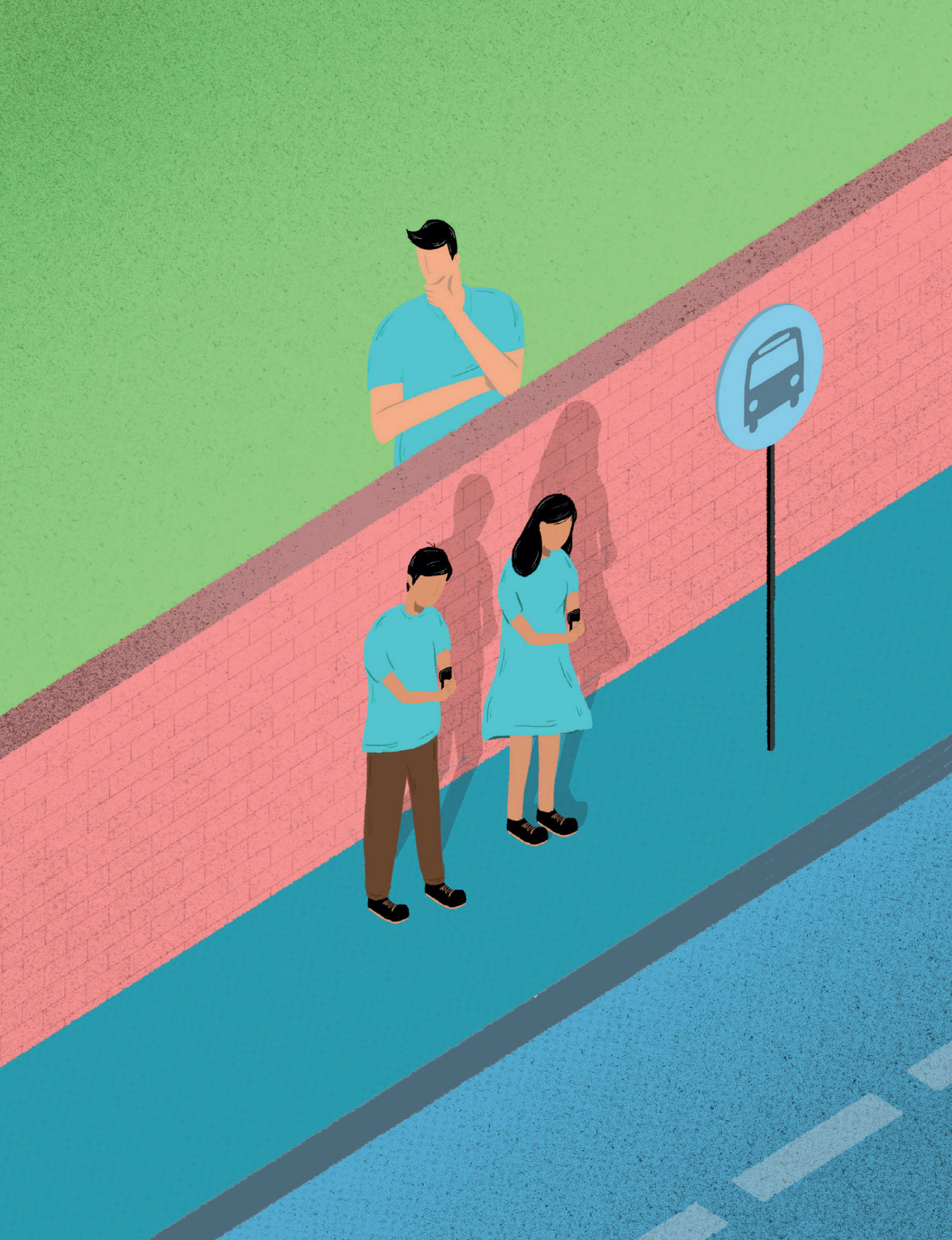
Si todavía no lo has hecho, dedica unos minutos a investigar cómo reproducir la música que tienes en el teléfono por los altavoces del coche. Te cambiará la vida. Después, familiarízate con lo último en tecnología de navegación GPS. Uses lo que uses ahora mismo, actualízate. Igual que esperar el autobús ya forma parte del pasado, perderse en la ciudad es cosa de viejos.

No tengas miedo de usar tu teléfono o tu tableta como tarjeta de embarque. La primera vez, mi mujer tuvo que cogerme de la mano para demostrármelo, tal era mi desconfianza en el sistema. Me imaginé que el controlador de la puerta miraría el código de mi teléfono y diría: "¿Y esto qué es?." Para mi sorpresa, sabían qué era y hacía años que lo usaban.

Deja que la tecnología revolucione tus actividades de ocio. Por extrañas, raras o pasadas de moda que sean tus aficiones, seguro que hay una app pensada para ponértelo más fácil o para que las disfrutes todavía más. Una app, por ejemplo, identifica los pájaros en función de su canto. Y si lo tuyo es la observación de trenes, también hay apps para ti. Solo tienes que escribir tu afición en Google y añadirle "app" al final. No falla nunca.

En cierto modo, el hecho de haber nacido en un mundo sin smartphones te ayudará a moverte por este nuevo universo de innovación. Tu instinto te dirá si te hace falta o no un lavavajillas que se conecte a Internet. Pero muchas otras cosas no sabrás si pueden servirte hasta que las pruebes. No tengas miedo: pruébate unas gafas online. Descubre qué hace tu gatito mientras estás en el trabajo. Aprende a arreglar la caldera en YouTube. Está todo ahí, esperándote. Y ahora, si me disculpas, en 38 segundos llega mi autobús. ■

ILUSTRACIÓN: TERENCE EDUARTE



Hay una famosa foto de Mike Hawthorn, piloto de Jaguar entre 1955 y 1957 y ganador de las 24 Horas de Le Mans en 1955, junto a su Jaguar Mark I de 3,4 litros con la matrícula VDU 881 frente a su *Tourist Trophy Garage*. En la foto, aparece sonriente, apoyado en el capó y con los brazos cruzados, la imagen de un auténtico triunfador: con un título de campeón del mundo de Fórmula 1 en el bolsillo y al mando de un negocio con todo el futuro por delante.

EL CLUB JAGUAR
DE LOS CABALLEROS
DE LA VELOCIDAD

MIKE HAWTHORN

Miembro fundador

Manish Pandey es el guionista de *Senna*, documental premiado en los BAFTA y Sundance. La trágica historia de Mike Hawthorn, campeón del mundo de Fórmula 1 en 1958, protagoniza la primera entrega de una nueva serie que repasa los grandes nombres de Jaguar en el mundo de la competición

Acababa de cerrar su segundo año (de su segunda etapa) en Ferrari, dos años en los que sufrió las muertes de cuatro compañeros de equipo, entre ellos su gran amigo y paisano Peter Collins. La pérdida de Collins fue el mazazo definitivo y Mike decidió retirarse. Le esperaba su nuevo proyecto, el *Tourist Trophy Garage*.

Los pilotos británicos de la generación de Mike tenían el carácter guerrero de los pilotos de combate de la *Royal Air Force*. Para hombres con sus aptitudes físicas, lo más natural era medirse en duelo en el terreno deportivo. Y al igual que para los pilotos de aviones de caza, la muerte no era tanto un riesgo laboral como algo que simplemente debía ignorarse. Así lo hacían los soldados: echaban un último vistazo a la silla vacía del compañero en la cantina, apuraban la cerveza, pagaban la cuenta y seguían a lo suyo.

Mike, al volante de su Jaguar D-Type, estuvo involucrado en el terrible accidente de Le Mans en 1955. Cuando su compañero Ivor Bueb le tomó el relevo, el desconsuelo se apoderó de Mike, aunque finalmente logró recomponerse y alcanzar la victoria. Para gran disgusto de la prensa, Mike celebró el título con champán, sin molestarse en intentar quedar bien con nadie.

Enzo Ferrari, en su autobiografía, describe a Mike como un piloto tremendamente ciclotímico: un día se mostraba intratable en la pista, pero al siguiente podía rodar a paso de tortuga. Y también como una persona muy dada a los cambios de humor. Sin embargo, lo cierto es que Mike sufría una enfermedad renal crónica y debía seguir un tratamiento a base de penicilina, morfina y esteroides. Uno de los efectos secundarios de los esteroides eran los cambios de humor.

Cuenta la leyenda que Ferrari puso delante de Mike un papel en blanco con su firma violeta abajo: era un contrato para retenerlo en la escudería italiana en 1959. “Escribe lo que quieras, ni lo miraré”, le dijo Ferrari.

Pero Mike no cambió de idea y se retiró a finales de 1958 tal y como tenía previsto. El 22 de enero de 1959, Mike tuvo un accidente con su Jaguar Mark I y se rompió el cuello. Hay quien dijo que se le fue el coche, pero Jean Howarth, su prometida, tiene otra explicación: había empeorado de su enfermedad, sus cambios de humor se habían agudizado, perdía el conocimiento. Ese día, seguramente se desmayó una última vez. Había llovido, pero él era el campeón del mundo de Fórmula 1, ni más ni menos.

Esa imagen de Mike apoyado en su Jaguar Mark I delante de su negocio es la metáfora perfecta de su vida: un piloto pavoneándose junto a su cazabombardero, la imagen de una persona en su plenitud, invencible, pero con un oscuro secreto. Sabía que se estaba muriendo, pero su enemigo no lo sabría nunca. ■

ILUSTRACIÓN: PATRICK MORGAN

JAGUAR GEAR

PERFORMANCE PERSONALISED

Jaguar Approved Accessories let you put your personal touch on the new Jaguar F-PACE – the Performance Crossover without performance compromise.

Brought to life by the same team that engineered your vehicle, all Jaguar Approved Accessories are conceived with your F- PACE in mind. Beautifully styled and infinitely practical, they are designed to perfectly complement your car and lifestyle.

When it comes to long-term performance and durability the same high standards apply. That's why we rigorously test all of our accessories in extreme conditions. This brutal testing inspires the confidence that allows us to offer a comprehensive warranty on all Jaguar Approved Accessories, giving you the peace of mind to enjoy the road, your way.

For more information visit accessories.jaguar.com or your local Jaguar Retailer.

THE ART OF PERFORMANCE

Vehicle Shown: Jaguar F-PACE in Italian Racing Red, fitted with the following optional accessories – Roof Cross Bars, Roof Sport Box.
Roof rails and cross bars are required for F-PACE roof mounted accessories. Roof rails are factory-fit and must be ordered at time of vehicle order.

LEGENDS ARE FOREVER

EL PRIMERO I 36'000 VpH Classic Cars

ZENITH

WATCH MANUFACTURE SINCE 1865

www.zenith-watches.com