



GP F1 Malasia

Alonso aprovechó el río revuelto...

Pág. 16



Un gran premio plagado de problemas y trampas que Alonso, y su equipo Ferrari, supieron sortear para estar siempre en cabeza y aprovechar para acabar ganando cuando no eran nada favoritos.

Rally de Canarias

Págs. 12 y 13

NOVEDADES: Audi Q3 y A4 (Pág. 7 y 4) - Honda Civic 2012 (Pág. 8) - Renault Fluence ZE (Pág. 10-11) - Toyota Yaris Híbrido (Pág. 6) Volkswagen Tiguan (Pág. 9) - Volkswagen uP (Pág. 4)



MULTISERVICAR

Tenerife



Taller multimarca de carrocería del automóvil

Subida al Mayorazgo, 4-A; 38110 S/C de Tenerife; Telf. 922 882 783; Fax. 922 882 835

El motociclismo sigue vivo, informaMOTOR también

VI Aniversario

Parece que fue ayer cuando recibí la invitación para colaborar en un nuevo proyecto, en una nueva idea, en un periódico que tomaría la luz allá por abril del 2006. Corrían mejores tiempos pero sobre todo el mercado de coches y motos estaba aún en alza.

La idea me llenó de ilusión y así me lo tomé, mes tras mes. Entrevista a entrevista. Artículo a artículo. Foto a foto. Y aquí estamos, muy a pesar de algunos, que nos dieron meses de vida.

Hoy estamos. Que ya es mucho y además con momentos brillantes. En estos años he colaborado con muchos medios: he colaborado en radio, en televisión, en periódicos, en revistas, en páginas

Web, en presentaciones, en organizaciones. He tenido la oportunidad de viajar a mundiales de MotoGP, de superbike, del CEV, de enduro, de trial, de motocross, he vivido cosas que nunca pensé que me podían llegar. Y todo ello me ha servido para poner y aportar mi granito de arena a este proyecto que nació de la idea de José de la Riva y Sergio de Mesas. Dos grandes que sacaron adelante esta "loca" idea que al final tomó forma de una publicación seria y rigurosa, y donde me he sentido yo mismo en todos mis artículos y colaboraciones.

Es reconfortante escribir sin trabas, sin peros, sin condiciones. En informaMOTOR he expresado todo aquello que

he querido, que he sentido, que he vivido. Tanto en los artículos de opinión como en las crónicas de carrera he sido yo mismo y eso es muy importante. Y lo digo porque he trabajado y trabajo en las dos mejores revistas de España de motociclismo, he entrado en radios nacionales y en programas nacionales, he hecho retransmisión en TVE de carreras del CEV, y no es fácil ser tu mismo en todos los medios, porque te debes a una idea, a una editorial, a un estilo. En informaMOTOR he marcado mis pautas de opinión, yo mismo me he dicho por donde debía ir. Y así ha sido. He hablado bien, regular y mal, he dado opiniones buenas, malas y no tan malas. Pero siempre

con mi nombre, con mi firma y con mis razones.

El MOTOCICLISMO es un deporte que me gusta, que me apasiona. Soy feliz haciendo lo que hago. Escribir de motos, opinar de motos, hacer fotos, y sobre todo compartir momentos con campeones de los grandes como Rossi, o Sete, o Checa, o Lorenzo, o Márquez, o Cervantes, y con pilotos humildes y con presupuestos muy cortos. He compartido ratos con los pilotos canarios, con esos sufridores que han tenido que ir a la península a disfrutar de lo que más les gusta.

Son muchas horas de aeropuertos y de vuelos para llegar a destino, pero muchas horas de satisfacciones.

La situación es difícil pero debemos seguir intentando que esto siga adelante, y digo esto refiriéndome al motociclismo canario y a informaMOTOR. No será fácil pero si todos ponemos un poquito lo lograremos.

Gracias a informaMOTOR por estos años de vida, y de ilusión. Y gracias a todos los que han aportado cosas buenas para esta publicación y han colaborado para que saliera a la luz cada mes, a esos patrocinadores y colaboradores que han sido fieles y nos han ayudado a llegar un poco más lejos y gracias a Lorenzo, Márquez, Checa, Cervantes, De Gea, y un largo etcétera de personas que han querido sumarse a nosotros. Gracias.

Yiyo Dorta

Siempre con la misma pasión

Nuevos planes, viejos objetivos

Hola chicos. No sé si a ustedes también les ocurre, con el paso del tiempo esas pasiones que siempre nos han supuesto ese punto de satisfacción y esa recarga de energía, ese punto extra de motivación para seguir luchando día a día ó se van reduciendo por las circunstancias ó se van transformando en otras preferencias.

Digo esto porque me sigue motivando una salida en grupo con las motos. Esa reunión para ver y comentar entre nosotros un gran premio ó simplemente verme con un amigo para disfrutar de un refresco ó de un café según sea el caso. Pero con otra mentalidad. Antes me seducía conducir durante horas, montar sobre mi moto constantemente y apro-

vechar el día como si fuera el último. Me parecía que si lo hacía a gran velocidad tenía más tiempo para aprovechar sin darme cuenta de que, por el camino, se iban quedando ilusiones, motivaciones y lo más añorado: amigos. Ocurre que todo lo anterior me sigue apasionando pero a otro ritmo. Antes me preocupaba por intentar tener la moto de mis sueños y ahora doy gracias por seguir teniendo moto y tener ganas de seguir montando. La pasión continua pero sin prisas. Antes preparábamos una salida con 1 semana de antelación. Hoy nos llamamos 30 minutos antes de salir y disfrutamos con otros medios. Llevo 2 semanas saliendo con "amigos" en Vespa y no me he preocupado de arrancar la

grande ni para oírla. Salgamos veinte ó tres disfruto a lo grande después de hacernos 40 kms, tomarnos un cortado con toda la paciencia del mundo ó simplemente con sentarnos en un risco y ver pasar coches ó motos. En eso si, es verdad que creo que no he cambiado, me sigue apasionando el sonido de un motor, oír un motor desarrollando su máxima potencia y con el paso del primero tanto como el último participante de una prueba del motor sea cual sea su modalidad.

Disfrutando de esta aparente igualdad que parece que existe en la F1 entre los aspirantes al título, el regreso de otro viejo rockero, Raikkonen, aunque sigo pensando que ya se ha cumplido un ciclo y

existen jóvenes en categorías inferiores esperando una oportunidad de demostrar sus cualidades. Un Fernando Alonso que, guste ó no, puede ser el más completo con un coche que, a poco que mejore, le puede dar gran resultado. No en vano es líder de este recién estrenado mundial.

Esperando que llegue el comienzo del mundial de motociclismo y deseando que salgan a la pista esos genios de las dos ruedas, los domingos volverán a ser más completos y las tertulias más calientes.

Por otro lado ya son seis los años que llevamos compartiendo "informaMOTOR". Cuando comenzamos se nos presentaba difícil poder salir gratuitamente al contacto con ustedes y son 6 años compar-

tiendo líneas con profesionales del sector, todo un honor que un "aficionado atrevido" siempre tendrá que agradecer. Mi única intención ha sido hacerles partícipes de mi pasión por esto, que supongo, que si lees compartes como es el mundo del motor. Cambiarán los tiempos, las motivaciones... pero las pasiones, de una ú otra forma, se mantendrán íntegras.

Algo no ha cambiado: en mi salón siguen estando dos motos y un lugar para la tercera. Será mi "RC 30" la que ocupe ese lugar, motivación y ganas no han cambiado.

Gracias chicos nos vemos en carretera.....

Un saludo

J. Gregorio Rguez. del Rosario

informaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

Dirección: José de la Riva (610 73 20 37) edición, redacción y maquetación: informaMOTOR

Correo electrónico: josedelariva@informamotor.com

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com

Página web: www.informamotor.com

Colaboran: Eva Ávila, Yiyo Dorta, José G. Rodríguez,

José A. Fernández, Guillermo Pimienta y Beatriz de la Riva

Fotomecánica: informaMOTOR Impresión: Tfe Print S.A.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

Y seguimos inmersos en una crisis general y sectorial en particular Cumplimos seis años

Es un tópico pero que, una vez más, se cumple: "Parece que fue ayer". Y llevamos seis años en el mercado. Echando la vista atrás, nosotros mismos, nos sorprendemos viendo todas las dificultades por las que hemos ido pasando. Desde el nacimiento de nuestra revista, podemos afirmar que, solamente los dos primeros años fueros de relativa tranquilidad. A continuación empezó la conocida y manida crisis. Fuimos testigos de cómo los tiempos fueron empeorando hasta un límite sorprendente cumpliéndose inexorablemente la conocida máxima: "Todo lo que está mal puede empeorar".

Y parece que lo malo no termina. Es como si estuviéramos dentro de un túnel (si podemos llamar así a la crisis) muy largo y, a pesar de todas las penurias padecidas, no vemos ninguna luz al final

que nos indique que estamos, de alguna forma, saliendo. El futuro sigue siendo negro, oscuro e incierto.

Cuando otras publicaciones, por desgracia, se han ido quedando a lo largo del tortuoso camino de la crisis, nuestro periódico ha sido capaz de sortear los innumerables escollos para llegar hasta aquí. Nuestra economía "de guerra" nos ha permitido aguantar. En realidad todo esto no quiere decir nada porque no se desvela la principal incógnita: "¿Hasta cuándo?"

Las condiciones políticas en nuestro entorno han cambiado pero, aún así, no tenemos ninguna garantía que nos permita pensar en una inmediata mejoría (no hay luz al final del negro túnel).

En realidad solamente tenemos dos opciones: abando-

nar o seguir. Nuestro espíritu, deportivo, competitivo, batallador, peleón... no nos permite acogernos (al menos de momento) a la primera opción. La idea de seguir "mientras el cuerpo aguante" es la que creemos que mejor cuadra con nuestra idiosincrasia y las condiciones coyunturales que de una forma tan definitiva nos afectan.

Tengo que agradecer a los que siguen creyendo, a pesar de las dificultades, en nuestro medio. Por supuesto también a tantos y tantos lectores que esperan con curiosidad nuestras noticias cuando llegan los días de reparto o publicación.

Y no puedo, llegados a este punto, olvidarme de todos los colaboradores que, número tras número, siguen aportando lo mejor que llevan dentro para que nuestros lectores puedan disfrutar cada mes del mensual más veterano dedicado al motor en canarias.



No ha sido nada sencillo llegar al hito alcanzado.

Este sexto aniversario tiene que servir para darnos ánimos entre todos, los que conformamos el unido núcleo de nuestra publicación y nuestros clientes que, en gran medida, son los

que nos tienen que seguir ayudando para que seamos capaces de aguantar sin tirar definitivamente la toalla.

José de la Riva

La única marca española del automóvil, brilló en Essen (Alemania) Seat en el Salón Techno Classica

La 24ª edición se celebró del 21 al 25 de marzo en la localidad de Essen (Alemania). De esta forma, los visitantes a la tradicional muestra germana pudieron admirar una parte de la historia de SEAT en el mundo de la competición, gracias a la exposición de tres vehículos míticos con los que la marca española forjó su leyenda en la especialidad de los rallyes.

A través de un innovador pabellón en el que estaban representadas la práctica totalidad de marcas del Grupo Volkswagen, SEAT mostró tres modelos únicos: el Panda 45 oficial ex Carlos Sainz, el peculiar Ibiza Bimotor y el atractivo Ibiza Kit Car.

El primero de ellos tiene un valor incalculable, ya que con esta unidad, el doble campeón mundial de rallyes, Carlos Sainz, se inició en el mundo de la competición. Y es que después de su triunfo

en la Copa Panda de rallyes de 1981, el piloto madrileño se ganó el derecho de pilotar al año siguiente un SEAT Panda 45 grupo 2 oficial. Con una cilindrada de 903 cc y una potencia de 62 CV, el Panda 45 se convirtió en una de las sensaciones de la temporada 1982 a los mandos de Carlos Sainz y su copiloto, Juanjo Lacalle, consiguiendo sendos quintos puestos en los rallyes de Talavera y El Gaucho como mejores resultados. Una auténtica proeza.

Por su parte, el Ibiza Bimotor ha sido una de las soluciones más ingeniosas que se han llevado a cabo en un vehículo de competición. Desarrollado en sus inicios por el piloto José María Servià y Valentín, su mecánico de confianza, el Ibiza Bimotor fue uno de los grandes animadores del Campeonato de España de Rallyes de Tierra en la segunda mitad de los 80. Su principal caracte-

rística era el empleo de dos motores de 1,5 litros y 125 CV (250 CV en total), cada uno de los cuales transmitía su potencia a un eje, convirtiendo el vehículo en un auténtico cuatro ruedas motrices. Pilotado por el propio José María Servià, Alex Brustenga y por

Antonio Rius, consiguió varios triunfos en el nacional de Tierra, así como dos subcampeonatos de la especialidad en 1986 y 1987.

Por último, hablar del SEAT Ibiza Kit Car es hablar de uno de los modelos de competición más importantes en la

historia de la marca española. No en vano, este vehículo permitió a SEAT adjudicarse el Campeonato del Mundo FIA de 2 litros durante tres temporadas consecutivas: 1996, 1997 y 1998.

Redacción



SEAT tomará parte en el Espíritu de Montjuïc, que se celebrará del 20 al 22 de abril de 2012 en el Circuit de Catalunya.

Un paso más hacia el progreso, más moderno y eficiente

Nuevo Audi A4

Audi Canarias ha lanzado el nuevo Audi A4 en Canarias con un atractivo e innovador diseño. Audi ha perfeccionado la gama A4, ofreciendo nuevas soluciones en ámbitos de eficiencia, dinámica de marcha e infotainment, así como una línea aún más seductora. Un giro de 180 grados que hacen patente su posición a la vanguardia de la técnica.

El Audi A4 es el bestseller indiscutible de Audi. Lleva siéndolo 39 años y su octava generación no es una excepción. El fabricante alemán ha vendido un total de 10 millones de ejemplares. Y es que el A4 es el modelo más esencial de Audi, entre otras cosas por su presencia elegante, deportiva y emocional. Ahora su diseño se presenta más puro y llamativo en toda la gama A4: la berlina, el Avant, el allroad quattro y el S4.

Audi Canarias lanza al mercado un Audi A4 mucho

más avanzado, que incorpora las últimas novedades en infotainment dónde ofrece los servicios de Audi Connect: servicios online, navegación con Google Earth, punto de acceso WLAN, entre otras opciones

que hacen que la conducción del nuevo A4 sea un verdadero placer.

El nuevo y renovado A4, se convierte en un modelo mucho más eficiente, con plataforma de eficiencia modular

ampliada, aire acondicionado eficiente, audi drive select con programa eficiente y un mejor sistema de recuperación de energía y gestión térmica.

En Canarias se ofrecerán motores con mayores poten-

cias: 1.8T, 2.0 TDI, 3.0 TDI y un nuevo motor 3.0T.

El nuevo A4 ya está disponible en Canarias en la Red de Oficial de Concesionarios Audi, partiendo de un precio de 28.240€

Redacción



Audi ha vendido, en los 39 años de existencia del modelo, un total de 10 millones de ejemplares.

El pequeño up! refleja el carisma de un futuro “más vendido”

Nuevo Volkswagen up!

Volkswagen Canarias lanza al mercado un pequeño utilitario: el up! El nuevo modelo del fabricante alemán es un carismático especialista urbano de gran potencial, ideal para recorrer las ciudades y callejear por las carreteras isleñas. El pequeño up! Ofrece un diseño Volkswagen claro y puro, máximo espacio sobre una superficie mínima y con innovaciones al alcance de todos.

Volkswagen Canarias ha presentado el nuevo up!, que aterriza en las Islas como un coche carismático de cuatro asientos especialmente concebido para entornos urbanos.

La presentación tuvo lugar en el Auditorio Alfredo Kraus, en Las Palmas de Gran Canaria y estuvo dirigida a los medios de comunicación de las Islas. Magüi Melián, Gerente de Volkswagen Canarias, y Erwin Paetow, Product Manager del up!, fueron los encargados de



Uno de los detalles más llamativos del frontal son sus faros, claramente más pequeños que los de otros modelos Volkswagen.

presentar las características y novedades que ofrece el nuevo modelo de Volkswagen.

Para este acto, Volkswagen Canarias ha realizado una original y animada presentación

del pequeño up! dirigida a los medios de comunicación de las Islas.

Como no podía ser de otra manera, el equipo de Volkswagen Canarias ha dado la

bienvenida a este nuevo modelo demostrando de manera gráfica y visual lo que representa el pequeño up! en Canarias: la grandeza no sólo se mide en dimensiones o rendi-

miento, la grandeza del up! se mide en su carácter.

En una superficie reducida como la del up! se ofrece el máximo espacio y unas tecnologías de tracción altamente eficaces. El up! es una construcción completamente nueva. Tan nueva como innovador puede ser un vehículo. El resultado: un aprovechamiento óptimo del espacio, un nivel elevado de la calidad, nuevas tecnologías y gastos claramente reducidos son los progresos de los que podrá beneficiarse directamente cada comprador de Volkswagen. Además es el primer modelo del segmento en ofrecer una función de frenada automática en ciudad.

Precio

En Canarias ya podemos disfrutar del nuevo Volkswagen up! partiendo de un precio de tan sólo 9.250€.

Redacción

Garantía de durabilidad, seguridad y ahorro

Mantenimiento básico del automóvil

El mantenimiento de nuestro vehículo debería dejarse en manos de personal especializado, bien en el taller oficial de la marca del vehículo o bien en el taller generalista o especialista que sea de su elección.

En gran medida la frecuencia de revisión de algunos elementos vendrán definidos por dos parámetros, el kilometraje y el tiempo. Se utilizarán uno u otro por ejemplo, en función del vehículo, categoría, modelo, combustible, antigüedad, tipo de conducción y uso del vehículo.

Aceite de motor

Actualmente la periodicidad de sustitución depende mucho del vehículo, motor y combustible de gasolina o diésel y si es motor de inyección directa y filtro de partículas. Es importante hacer el cambio de aceite según los tiempos y kilómetros que marque el fabricante para la marca y modelo del vehículo, esto dará al motor del coche mayor protección, se ahorrará en combustible y alargará la vida del motor.

En situaciones normales de conducción, es conveniente comprobar su nivel cada mes y realizar su sustitución al menos una vez al año, aunque no llegues al kilometraje estipulado o el vehículo este parado largas temporadas. Se recomienda un cambio de aceite

cada 5 u 8.000 Kms en caso de aceites minerales como 20W50 y cada 10, 15 o 20.000 Kms en el caso de aceites sintéticos como 10W40, 5W30, 5W40.

Si utilizas un aceite mineral, cámbialo al menos una vez al año. En un sintético, no pases de dos años. Actualmente es frecuente encontrar motores que anuncian intervalos de cambio entre 20 y 30.000 km o superiores, o marcas que ofrecen un sistema de diagnóstico que calcula la duración del aceite según las condiciones de utilización del vehículo. En cualquier caso, no espere a llevar el coche a la siguiente revisión, y si no tienes indicador de nivel en el cuadro de la instrumentación (cada vez es más frecuente), compruébalo al menos cada 1.000 km. Si tienes que añadir, procura no sobrepasar la marca del máximo, y en la medida de lo posible, utilizar aceites de similares características.

Filtro de aceite

El filtro de aceite detiene las impurezas y partículas metálicas, que perjudican el desgaste natural de las piezas internas del motor. Es recomendable cambiarlo junto con el cambio del aceite.

Filtro de combustible

El filtro de combustibles el encargado de filtrar las partículas que vayan en el combustible. Entre más frecuente-

mente se reemplace este filtro mejor se realizara el sistema de alimentación de combustible.

El filtro del combustible se suele reemplazar entre 15 o 50.000 Kms, según vehículo, pero siempre teniendo en cuenta las condiciones de conducción y la calidad del combustible.

Filtro de aire

El filtro del aire retiene las impurezas que entran en la entrada de aire de la combustión al motor. Un filtro del aire sucio, es una de las causas principales del aumento del consumo de combustible. Se recomienda cambiar el filtro de aire cada 20 o 30.000 Kms, pero si se conduce por caminos con polvo o en condiciones severas, este periodo se debe acortar.

Filtro de habitáculo

Cada 15.000 Kms o una vez al año.

Líquido refrigerante

El nivel líquido refrigerante debe comprobarse al una vez cada 15-20 días. Hay que asegurarse de que el circuito no tenga fugas. La falta de líquido refrigerante produce un sobrecalentamiento del motor que en casos graves puede provocar daños irreparables. Hay que cambiar el líquido cada 20.000 kms o cada 2 años. Nunca echar o reponer con agua.

Líquido de dirección

Se suele cambiar cada dos años o cada 50.000 Km.

Líquido de frenos

En los coches con ABS es vital verificar el nivel del líquido de frenos y se debe cambiar cada dos años o cada 40.000 Kms.

Bujías

Una bujía puede llegar a durar entre los 25.000 a 50.000 Kms, aunque se recomienda hacer un cambio periódico antes de llegar a esos kilometrajes.

Correa de distribución

El cambio de la correa de distribución se hace aproximadamente para los vehículos de gasolina entre 50 y 60.000 Kms, y los diésel a los 90 o 120.000 Kms, siempre dependiendo del fabricante, modelo y categoría de vehículo y la calidad de la correa.

Amortiguadores

Los amortiguadores se ocupan de amortiguar las irregularidades de la carretera y es vital en la estabilidad del coche. La vida del amortiguador ronda los 50.000 Km., pero depende mucho de la carretera por donde solemos conducir.

Neumáticos y presiones

Los neumáticos pueden dañarse o tener desgastes irregulares por fallos mecánicos

en la dirección o presiones inadecuadas. Hay que comprobar cada poco tiempo su presión, alineación, presencia de cortes, golpes o desgastes no uniformes. La sustitución de un neumático ya usado ha de ser por uno de las mismas dimensiones. También han de tenerse en cuenta los códigos de carga y velocidad. Estos pueden ser de un código superior a la recomendada por el fabricante.

La vida útil de los neumáticos depende del tipo de vehículo y de la frecuencia y modo de uso de dicho vehículo. De acuerdo con los requisitos legales, deberá cambiar los neumáticos cuando la profundidad del dibujo del neumático sea inferior a 1,6 mm, pero es recomendable hacerlo antes, en concreto cuando faltan menos de 3 mm. El no hacerlo incrementa la posibilidad de perder el control del coche y la distancia de frenado y por tanto sufrir un accidente y además ser sancionados con una multa de 150 euros por cada neumático en mal estado. Una vez realizada la sustitución de 2 o 4 de los neumáticos se debe revisar o realizar cada 50.000 km la correspondiente alineación.

José A. Fernández López

Por quinto año consecutivo

Fiat líder en emisiones

• Fiat es una de las marcas que más ha trabajado en la reducción de emisiones, pasando de 137,3 a 118,2 g/km

• Alcanzar los 118,2 g/km de CO2 ha sido el resultado del esfuerzo y empeño de Fiat para reducir la cifra de 130 g/Km, objetivo de la Unión Europea para 2015.

Por quinto año consecutivo, Fiat se confirma como la marca automovilística con menores emisiones medias en su gama de vehículos comer-

cializados en 2011. Según la consultora británica Jato Dynamics, líder mundial en asesoramiento e investigación del sector de la automoción, Fiat ha registrado unos valores medios de 118,2 g/Km., 4,9 g/Km. menos que en el 2010.

En los últimos cinco años, además, Fiat ha reducido sus emisiones medias en más de un 10%, pasando de 137,3 a 118,2 g/Km. de CO2, un resultado significativamente inferior al objetivo fijado por

la Unión Europea, 130 g/km para 2015.

Por Grupos automovilísticos, la primera posición también ha recaído en el Grupo Fiat. Con un resultado de 123,3 g/km ha obtenido una mejora de 2,6 con respecto al año pasado.

Los resultados de este análisis demuestran el compromiso de Fiat para encontrar soluciones innovadoras y accesibles que reduzcan las emisiones contaminantes.



Un ejemplo es el nuevo motor Twin-Air, disponible en el modelo Fiat 500. Se trata de un bicilíndrico Turbo de 85 CV (900 cc) que ofrece el mejor nivel de CO2 para un

propulsor de gasolina (a partir de 92 g/km con cambio robotizado Dualogic y 95 g/km con cambio mecánico), sin perjuicio de la prestaciones ni del placer de la conducción

Además, los motores Multiair (gasolina) y Multijet II (diésel), los cambios robotizados y el sistema Start&Stop constituyen algunos ejemplos de tecnologías ya aplicadas a los automóviles en su apuesta por una movilidad sostenible.

Redacción

Llegada prevista a Canarias para antes del mes de Agosto

Nuevo Toyota Yaris Híbrido

- El motor híbrido combinado 'Full Hybrid' de menor tamaño se estrena en el nuevo Yaris Híbrido.
- El mejor rendimiento medioambiental de su clase.
- Mayor autonomía sin emisiones.
- Su inteligente diseño es fiel al principio del Yaris: 'Pequeño por fuera, grande por dentro'.

El Yaris HSD representa en el segmento B la idea de progreso ya que pone la tecnología más avanzada al alcance de la mayoría de los compradores de turismos. La presentación del nuevo Yaris Híbrido en Canarias, marcará el momento en el que los clientes del segmento B podrán empezar a disfrutar del silencio y las bajas emisiones de la aclamada tecnología Hybrid Synergy Drive® (HSD) de Toyota. El ingenioso diseño del Yaris Híbrido ofrece una completa

experiencia de conducción híbrida combinada 'Full Hybrid' 'sin renunciar a nada'.

El Yaris Híbrido está equipado con un nuevo sistema híbrido combinado 'Full Hybrid' más ligero y compacto, que combina un motor de gasolina y un motor eléctrico, con una potencia total de 100 CV.

La tecnología híbrida combinada 'Full Hybrid' es la única que consigue estos resultados con una potencia de 100 CV, y sin que el cliente tenga que renunciar a prestaciones como el climatizador o la transmisión CVT, que vienen de serie en el Yaris Híbrido.

Las propias evaluaciones internas de Toyota demuestran el potencial del sistema 'Full Hybrid'. A partir de pruebas en distintos tipos de recorridos, se puede observar que el efecto acumulativo del sistema híbrido combinado 'Full Hybrid' permite una elevada

proporción de funcionamiento sin emisiones. Los datos de las pruebas indican un promedio del 66% del tiempo y el 58% de la distancia en el caso de tres trayectos realizados.

El nuevo motor también promete las emisiones de CO₂, NO_x y partículas más

bajas del segmento B, un menor consumo de combustible y un bajo coste de mantenimiento.

Gracias al intenso trabajo de investigación y desarrollo, la oferta híbrida combinada 'Full Hybrid' se mantiene fiel al principio original del Yaris:

'Pequeño por fuera, grande por dentro'.

El Yaris Híbrido incorpora los más recientes avances en la tecnología HSD, mediante la reducción de tamaño de los principales componentes híbridos.

Redacción



El Yaris Híbrido incorpora los más recientes avances en la tecnología HSD, reduciendo el peso de los componentes híbridos.

En el Rally Islas Canarias

Debut del Renault Megane RS N4

El Renault Megane N4 del piloto francés Robert Consani, que correrá en el Rally Islas Canarias apoyado por Motor Arisa, estará expuesto en la exposición del Sebadal a partir del próximo lunes 12 de marzo.

En el próximo Rally Islas Canarias debutará, por primera vez en Canarias, el Renault Megane N4 de Robert Consani, y Motor Arisa quiere formar parte de este acontecimiento deportivo apoyándoles en uno de los rallyes más esperados del año en Canarias.

Robert Consani, comenzó su carrera deportiva a los 11 años debutando en el kart. Empezó en el mundo del deporte a nivel regional, y muy pronto pasó a la categoría nacional, mediante la integración de los equipos grandes de la escena internacional.

En 1998, a los 16 años, Robert se unió a la famosa pista



El espectacular Renault Megane RS N4 tiene una potencia de 270CV y verlo evolucionar será un aliciente en el Rally Islas Canarias.

de Le Mans Elf durante un año de estudio en mecánica deportiva, intercaladas con una formación intensiva en el karting y la Fórmula Renault. Poco después tuvo que poner fin a

su carrera deportiva debido a la falta de presupuesto.

Hace 2 años, Consani se volvió a incorporar al mundo de las carreras ayudado por su mujer Alexandra Consani, y

acabó 3º en la Copa Clio R3 en Francia, y desde el año pasado corre con el Megane RS N4.

El Renault Megane RS N4 preparado de serie para correr

carreras FIA en el grupo N4, cuenta con un de 270 CV y su par máximo se sitúa en los 47,96 mkg.

Redacción

Domingo Alonso recibió el galardón correspondiente al año 2011

Audi Q3 “Mejor coche del año en Canarias”

Audi Canarias recibió el premio al Audi Q3 como “El Mejor Coche de Canarias 2012”, tras ser el vehículo más votado por los 13 miembros del jurado compuestos por especialistas del motor de Canarias. El Presidente del Grupo Domingo Alonso, Sergio Alonso, recibió el galardón de manos del Ministro de Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria.

El acto de entrega tuvo lugar en el Hotel Sheraton Salobre en San Bartolomé de Tirajana el pasado viernes 9 de marzo. En él estuvieron presentes el Ministro de Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria; el Presidente del Grupo Domingo Alonso, Sergio Alonso; el Director General de Domingo Alonso, Óliver Alonso; el redactor del motor del periódico La Provincia, miembro del jurado y coordinador del evento, Juan González; el Presidente del

jurado, José Manuel Suárez; y el Presidente de FREDICA y Secretario del jurado, Rafael Pombriego.

Sergio Alonso destacó que este reconocimiento al Audi Q3, se debe a un impecable e innovador diseño junto a una

amplia gama de motores eficientes, que lo han convertido en el coche ideal para circular en nuestras carreteras. El todoterreno Q3 completa la familia Q, con un estilo más urbano y deportivo, pero manteniendo la esencia de la filosofía Audi.

Gracias a modelos como el galardonado Q3, Audi Canarias ha conseguido establecerse como número 1 en ventas en 2011, siendo la marca Premium más vendida en las Islas en su segmento por tercer año consecutivo.

La cualidades que han hecho ganador al pequeño SUV de la familia Q, el Audi Q3, son entre otras, su diseño moderno y deportivo, su alto equipamiento tecnológico y de seguridad, las bajas emisiones y consumos del todoterreno Premium, la amplia oferta de motorizaciones gasolina y diésel, y todo ello partiendo de un precio de sólo 31.500€.

El nuevo Audi Q3 está fabricado en España en la fábrica del Grupo Volkswagen en Martorell, que ha desarrollado este nuevo modelo con toda la tecnología y calidad del fabricante alemán.

El galardón, que emula a una rueda en movimiento, está realizado en bronce. El trofeo lo aporta la Federación Regional de Importadores y Concesionarios de Automóviles de Canarias ‘FREDICA’, que contribuye con su colaboración a la realización del premio.



Sergio Alonso posa con el galardón acompañado por José Manuel Soria, Ministro de Industria, Energía y Turismo.

Redacción

Reconocido por Euro NCAP para 2011

El Audi Q3 “Mejor modelo de su clase”

El Audi Q3 ha sido reconocido como “Mejor en su Clase” en la categoría “Small Off-Road 4x4” por Euro NCAP, al recibir la máxima puntuación de 5 estrellas en su sistema de seguridad pasiva en casos de accidente. Un elemento más que se suma a una larga lista de argumentos que demuestran por qué el Audi Q3 se ha convertido en el Mejor Coche de Canarias 2012 en las Islas.

El Audi Q3 ha recibido la máxima calificación de cinco por sus excelentes sistemas de seguridad para el conductor y protección de los pasajeros y niños en choques de impacto frontales y laterales. Euro NCAP también evalúa, entre otras, el recordatorio de cinturón de seguridad para los asientos delanteros y en particular a los pasajeros del asiento trasero. El Audi Q3 viene de serie con ambos sistemas.

El todoterreno Premium presenta un frontal diseñado especialmente para este re-

quisito, que ayuda a mitigar las consecuencias de una colisión, reflejándose esto en el buen resultado del modelo de protección de los peatones.

La seguridad en Audi forma parte de una estrategia global, en la que es prioritario

conseguir los máximos estándares en seguridad no solo de una manera activa, sino también pasiva. El estándar de luces de circulación diurna, por ejemplo, ofrecen una mayor visibilidad, sobre todo para los peatones. Otros sistemas

que destacan son el mecanismo de ayuda a la conducción, que incluyen el ESP y el Audi side Assist, que están disponibles como opciones.

Todos estos elementos de seguridad activa y pasiva no sólo han convertido al Audi

Q3 en uno de los coches más seguros del mercado recibiendo las 5 estrellas de Euro NCAP, sino que lo han colocado como el mejor todoterreno Premium de su segmento en términos de seguridad y protección de conductor y pasajeros en 2011.

Este premio otorgado por Euro NCAP al pequeño de la familia Q, se suma a una amplia lista de reconocimientos que han convertido al Audi Q3 en un referente para los vehículos de su segmento. Desde su lanzamiento el Audi Q3 no ha dejado a nadie indiferente con su nuevo e innovador diseño, convirtiéndose en Coche de los Lectores en 2011 a nivel nacional y regional.

Un premio que se añade al reciente reconocimiento como “Mejor Coche de Canarias 2012”, y que se hará su entrega oficial en los próximos días.



La seguridad en Audi forma parte de una estrategia global en la que es prioritario conseguir los máximos estándares.

Redacción

Diseño deportivo con una utilidad líder en su clase

Nuevo Honda Civic 2012

El Nuevo Civic, se presentó en septiembre de 2011 en el salón de Frankfurt.

En el diseño exterior se mantienen los elementos deportivos e innovadores que caracterizan a este modelo, pero adaptados para crear una apariencia más elegante y dinámica. La aerodinámica y la estabilidad del Civic juegan un papel importante en el diseño del mismo, con lo que el spoiler trasero es más agresivo pero está mejor integrado en el coche. El Interior del Civic se crea en torno al elemento más importante de un vehículo, el conductor. Es por esto que los controles son más intuitivos, la calidad de los acabados es más alta, la utilidad del espacio interior es muy flexible y la capacidad de carga del maletero es líder en su segmento. En cuanto a la conducción, este modelo ha sido desarrollado específicamente para las

carreteras europeas, por ello se ha mejorado mucho la suspensión, aumentando la rigidez de la barra de torsión y mediante un nuevo fluido para los cojinetes, que mejora el control y la estabilidad de la carrocería y por lo tanto, el confort general de la marcha. Los avances en el motor diesel iDTEC 2.2 litros, junto con las mejoras en la aerodinámica del nuevo Civic, dan como resultado una potencia de 150CV y unas emisiones de CO2 mínimas. En gasolina tenemos el motor i-VTEC 1.4 litros de 100CV y el i-VTEC 1.8 litros de 142 CV que también ofrecen menor consumo y emisiones que la mayoría de competidores de su segmento.

En cuanto a precios, el equipamiento en canarias es el Sport, en gasolina tenemos el motor i-VTEC 1.4 litros de 100CV por 17.900€ y el i-VTEC 1.8 litros de 142



La aerodinámica y la estabilidad del Civic juegan un papel importante en el diseño del mismo.

CV por 19.995€. Y en motor diesel, el iDTEC 2.2 litros, 150CV por 22.995€

El nuevo Civic no dejará indiferente a nadie, tanto por su diseño innovador como por

el placer que ofrece su conducción en todo tipo de carreteras y en todas las condiciones.

Redacción

Turismo V4 Adventure Sports

La nueva Honda Crosstourer 2012

Concepto general

La Crosstourer fija un nuevo estándar para las motocicletas de turismo adventure sports de gran tamaño. Ofrece una exclusiva combinación de grandes prestaciones de motor V4 con avanzadas tecnologías (ABS Combinado, TCS, Transmisión de Doble Embrague) para ofrecer excelente estabilidad y manejabilidad conduciendo solo o acompañado.

Características

2.1 Motor

El motor V4 de 1.237 cm³, instalado por primera vez en una motocicleta Honda adventure sports touring, ha sido optimizado para un mayor empuje en bajo y medio régimen de rpm, desarrollando una potencia suave que proporciona un tacto relajado a la Crosstourer en largos recorridos.

2.2 Transmisión

- La avanzada Transmisión Honda de Doble Embrague

asegura unos cambios de marcha aún más suaves en cualquiera de sus tres modos de funcionamiento, haciendo de la Crosstourer una motocicleta extraordinariamente versátil. Usando dos embragues controlados electrónicamente,

el sistema ofrece la elección de cambio de marchas manual y dos modos totalmente automáticos, uno para uso general (modo D) y otro para conducción deportiva (modo S). La Transmisión de Doble Embrague de la Crosstourer también

incorpora un nuevo software con funciones adicionales.

2.3 Chasis

Elegido por su excelente equilibrio entre peso y rigidez, el bastidor de aluminio de la Crosstourer monta sistemas de suspensión delantero y trasero

de largo recorrido, para proporcionar una experiencia sobre dos ruedas adictiva y una marcha confortable, incluso sobre carreteras bacheadas.

2.4 Tecnología Honda

El Sistema de Control de Tracción (TCS) y el Sistema Combinado de Frenos Antibloqueo C-ABS de Honda realzan la capacidad para todo-tiempo, todo-camino de la nueva máquina. Es la plataforma perfecta para enfatizar las numerosas ventajas técnicas del motor V4: elevada potencia con una masa compacta y centralizada para una buena manejabilidad y un área frontal y una resistencia aerodinámica reducidas. El distintivo rugido del V4 es otro factor esencial del atractivo de la máquina.

Precio

Es de 14.995€.



Los controles electrónicos aseguran la confianza del conductor incluso en condiciones de bajo agarre.

Redacción

Más deportivo y aerodinámico que nunca Nuevo Volkswagen Tiguan

A simple vista se pueden apreciar cambios significativos como el nuevo frontal, que incluye una parrilla doble con dos listones cromados. La parte trasera destaca por sus nuevos faros de dos piezas completamente rediseñados.

Diseño

El nuevo Tiguan ofrece una vez más dos frontales con diferentes ángulos de ataque: la variante clásica de 18 grados se adapta perfectamente a una conducción más urbana, mientras que la versión de 28 grados está diseñada para los duros trayectos Off-road, donde el Tiguan despliega todo su potencial todoterreno.

La parrilla, que forma una unidad estilística con los faros, destaca por sus láminas dobles cromadas similares a las del Touareg. Uno de los detalles especialmente llamativos son los faros Bi-xenón que pueden ser equipados por primera vez de manera opcional con el asistente de luz de carretera permanente "Dynamic Light Assist".

El lateral se caracteriza por formas claras y vigorosas, pasos de rueda con robustos revestimientos, una línea de la ventana ascendente hacia atrás.

Otra de las novedades es la nueva gama de llantas de aleación ligera.



Calidad y buenos acabados.



Interesante variedad de llantas.



Formas claras, vigorosas y pasos de rueda con robustos revestimientos.

Interior: diseño de alta calidad.

Una de las claves de éxito es sin duda su versátil y ergonómico interior de gran calidad. Indudablemente, uno de los detalles interiores que más aprecian los conductores del Tiguan es la elevada y erguida posición de los asientos delanteros y traseros, que ofrecen al conductor un mayor placer de conducción.

El salpicadero con diseño y acabados de alta calidad, visual y táctil, ha sido dispuesto de forma muy clara, de tal manera que todos los elementos de manejo se encuentran situados allí donde intuitivamente se espera que estén.

La evolución en el confort y diseño interior queda patente en la configuración de los asientos delanteros. La capacidad de carga del maletero, varía entre 470 y 1.510 litros en función de la configuración de los asientos y las versiones de equipamiento del Tiguan.

Equipamiento: para todos los gustos.

El nuevo Tiguan se ofrece en Canarias en tres líneas de equipamiento diferentes: "Trend & Fun"; "Sport & Style" y "Track & Style". Independientemente de la línea de equipamiento seleccionada, las tres versiones del Tiguan ofrecen de serie detalles como el climatizador automático (Climatronic), volante de 3 radios, pomo de la palanca de cambios y freno de mano en cuero, ordenador de a bordo, reposabrazos central delantero y un amplio equipamiento de seguridad que incluye airbags frontales, laterales y de cabeza, ESP (Programa de estabilidad electrónica), ABS, EDS, ASR y anclajes ISOFIX para los más pequeños.

La versión "Trend & Fun" viene completamente equipada de serie, destacando las llantas de aleación de 16 pulgadas, faros antiniebla con luz de giro, parrilla en negro bri-

llante con láminas cromadas, asientos delanteros con ajuste en altura con apoyo lumbar, paquete de retrovisores abatibles, RCD 310, Climatizador Bi-zona, indicador de control de los neumáticos, entre otros.

Las versiones "Sport & Style" y "Track & Style" añaden además llantas de aleación de 17", radio táctil RCD 510, Park Assist, pantalla multifuncional Premium, detector de fatiga o insertos decorativos entre otros.

El Tiguan puede ser equipado opcionalmente, entre otros, con el diferencial electrónico 'XDS'. El 'XDS' es una ampliación del conocido 'EDS' (Sistema de Bloqueo de Diferencial Electrónico) que mejora considerablemente las características de tracción y manejo en curvas manteniendo el vehículo en dirección neutra y proporcionando presión a la rueda interior de la curva para evitar que patine (mediante intervención del freno) estableciendo así nuevamente la tracción óptima.

Cuenta con toda una amplia gama de asistentes de conducción, que caracterizan también a las nuevas generaciones de otros modelos Volkswagen como el Passat, el Touran y el Sharan. Algunos de los nuevos asistentes del Tiguan son los sistemas de control automáticos de luces largas "Light Assist" y "Dynamic Light Assist", el asistente de mantenimiento de carril "Lane Assist" y la última generación del asistente de aparcamiento "Park Assist".



Bajo en consumo y en emisiones.

Motores

A elegir entre seis motores, tres de gasolina y tres diesel que pueden ser combinados con el cambio automático de doble embrague "DSG" de seis y siete velocidades.

Tracción delantera con BMT Manual:

1.4 TSI 122 CV
1.4 TSI 160 CV
2.0 TDI 110 CV
2.0 TDI 140 CV

Tracción 4Motion:

1.4 TSI 160 CV Manual
2.0 TSI 210 CV Manual y DSG
2.0 TDI 140 CV Manual y DSG BMT
2.0 TDI 170 CV Manual

Hay que destacar los excelentes datos de consumos que presenta el nuevo Tiguan, especialmente los motores 2.0 TDI de 110 CV y 140 CV, con un consumo de tan sólo 5,3l/100 km. Con estos datos, el Tiguan se convierte en uno de los todoterrenos más ahorradores del mundo.

Precio

Con un equipamiento muy completo en todas las versiones: desde 20.500 €.



Dos ángulos de ataque: 18 grados para una conducción más urbana y 28 grados para los duros trayectos Off-road.

En marcha hacia una nueva experiencia.

Presentados los nuevos Renault Z.E.

Motor Arisa presentó en su instalación del Mayorazgo, en Santa Cruz de Tenerife, el nuevo Renault Fluence Z.E., Kangoo Z.E. y el Twizy. Próximamente se completará la primera gama eléctrica, asequible para todos, con el Zoe.

El automóvil experimenta un cambio histórico, y Motor Arisa, Concesionario Renault y Dacia en El Mayorazgo, se adapta al cambio y a las nuevas necesidades medioambientales.

Retos energéticos, necesidades medioambientales vitales... La motorización eléctrica se impone como una solución de futuro, pero el futuro ya es presente con la llegada de los nuevos modelos eléctricos y próximamente nos permitirá ofrecer una gama de vehículos globalmente más respetuoso con el medio ambiente.

Una oferta sencilla y completa: Z.E. Box.

No se preocupe, optar por un vehículo eléctrico es tan simple como comprar un modelo térmico gracias a Z.E. Box.

Acceder al mundo eléctrico Renault es fácil con Z.E. Box. Se trata de un práctico paquete «todo en uno» que le será entregada con su Fluence Z.E. Contiene todas las respuestas a las preguntas que pueda formularse sobre la oferta eléctrica. Z.E. Box reúne la información útil y los contratos ligados tanto al vehículo como a la batería, a la carga y a los servicios. Puede salir y estar tranquilo, Renault piensa en todo.

Z.E. Box incluye todos los contratos relacionados con el vehículo eléctrico:

Z.E. CAR: un vehículo cero emisiones en el uso, a medida e inteligente

La compra de Fluence Z.E. incluye de serie la navegación Carminat TomTom Z.E. LIVE, especialmente adaptada a la gama Renault Z.E. Permite visualizar el radio de acción del vehículo que corresponda a su autonomía. También ofrece un guiado preciso hacia los bornes de recarga disponibles más próximos (según modelos y países).

Se beneficia también de My Z.E. Connect, un pack de servicios sencillos y prácticos para seguir la autonomía del vehículo a distancia desde un ordenador o un teléfono móvil a través de la aplicación «Z.E. Services».

Z.E. BATTERY: UNA BATERÍA SIEMPRE OPERATIVA

Al comprar su Fluence Z.E., usted no compra la batería que lleva dentro. Esta es propiedad de Renault (a través de RCI Banque). Usted suscribe un contrato de alquiler que le garantiza disponer de una batería a un precio asequible y siempre operativa (capacidad de carga en todo momento superior al 75% de su capacidad inicial).

Se ofrecen forfaits a la carta, adaptados a sus necesidades, tanto si usted es comprador particular como profesional. Estos contratos pueden prorrogarse sin límite de tiempo. En el caso de una venta de



Responsables de la marca en el momento de la presentación.

segunda mano, se firma automáticamente otro contrato.

Z.E. SERVICES: ASISTENCIA PERMANENTE

En el marco del alquiler de su batería y cualquiera que sea el forfait elegido, como cliente Renault Z.E. usted se beneficia de una asistencia para todos tipos de averías, durante las 24 horas del día, los siete días de la semana. Esta asistencia cubre tanto las averías relacionadas con el vehículo como las ligadas al motor y a la batería. Cubre asimismo los fallos de energía, en cual caso será remolcado hasta el punto de recarga que desee, dentro de un límite de 80 km. Para que pueda llegar a su destino, se le propone una solución temporal (vehículo de sustitución, taxi, alojamiento, etc.).

¿Cómo recargar? Las distintas soluciones.

Existen dos maneras de recargar Fluence Z.E.. Con unas infraestructuras de recarga en plena expansión, siempre encontrará una forma de «repostar» su batería.

Renault lleva 3 años trabajando con socios públicos y privados para desarrollar las infraestructuras de recarga. La Alianza Renault-Nissan ha firmado más de 100 acuerdos de colaboración en el mundo con autoridades públicas (Estados, ciudades, regiones), compañías energéticas, operadores, gestores de infraestructuras, centros de Investigación y Desarrollo, centros comerciales, gestores de parkings públicos, hoteles, etc.

En todos los grandes países europeos se han firmado con-

tratos con los suministradores de electricidad (RWE en Alemania, EDF en Francia, Acciona en España, a2a y Enel en Italia, etc.) y los gobiernos. Los compromisos adquiridos conducen a una previsión de 50.000 puntos de recarga en Europa en el 1er semestre de 2012.

Z.E. CHARGE: la recarga a domicilio y en todas partes

La solución más rápida y segura es la Wall-Box, un borne mural que se instala en el garaje o en el parking. La compañía eléctrica homologada se encarga de la instalación. El cable de carga estándar que se entrega con el Fluence Z.E. sirve para recargar en el domicilio o desde un borne público.

Redacción



Nuevo Renault Fluence Z.E.



Versión comercial: Renault Kangoo Z.E.



Y la sorpresa: el Twizy. Un urbano eléctrico espectacular

Primer tricuerpo 100% eléctrico en el segmento de las berlinas

Nuevo Renault Fluence Z.E.

Para distinguirse de su hermano con motor térmico, Fluence Z.E. adopta una serie de elementos característicos propios de los vehículos eléctricos de la gama Renault. Así pues, Fluence Z.E. se reconoce de inmediato por sus elementos azulados específicos: faros, cerco de las luces antiniebla, logos delanteros y traseros, rejilla de calandra y logotipo «Fluence».

Con 4,75 m de largo, la versión eléctrica de Fluence es 13 cm más larga que la térmica para poder integrar las baterías detrás de los asientos traseros. Por lo tanto, para conservar el equilibrio general de la versión original, el costado de carrocería ha sido rediseñado. Basado en líneas fluidas y tensadas, el diseño de Renault Fluence Z.E. evoluciona a la altura de los paneles de custodias que se alargan y acompañan de forma armoniosa al voladizo trasero.

Habitáculo acogedor

Renault Fluence Z.E. demuestra que un vehículo eléctrico no tiene por qué ser un pequeño coche urbano con capacidades ruterías limitadas.

El habitáculo de Renault Fluence Z.E. recoge todos los elementos presentes en la versión térmica. El ordenador de a bordo integra ahora la información «eléctrica»: consumo instantáneo y medio, autonomía, carga o descarga de la batería.

La «sonda de energía» indica el nivel de carga de la batería, exactamente como lo hace un aforador de carburante convencional. En el salpicadero, de líneas puras y tensadas, la moldura decorativa es de un color aluminio exclusivo y las marcas de la consola central recuerdan las distintas posiciones de la palanca de mando (marcha adelante, marcha atrás, neutro y parking).

Con el mismo ancho que la versión con motor térmico, el espacio interior de Renault Fluence Z.E. es digno del de una berlina del segmento superior, con un ancho a la altura de los codos de 1.480 mm en la parte delantera y 1.475 mm



Meses de pruebas con usuarios han permitido asimismo validar las cualidades de Fluence Z.E. en utilización real

en la trasera) y una habitabilidad trasera en los mejores niveles de la categoría.

Gracias al alargamiento de la parte trasera, el maletero preserva un volumen de 317 dm³ a pesar de la presencia de la batería. En el ingenioso doble fondo se puede alojar, por ejemplo, el cable de recarga. En posición vertical, permite dividir el espacio para una organización optimizada. El umbral bajo (698 mm) y la gran apertura (1.020 mm) facilitan el acceso al maletero.

Por último, Fluence Z.E. los compartimentos repartidos por el habitáculo ofrecen más de 23 litros de capacidad: una guantera de 9 litros en la versión Dynamique, una consola central de 2,2 litros o guanteras en las puertas delanteras con una capacidad de 2,6 litros cada una.

Puesto de conducción ergonómico.

Renault Fluence es un vehículo fácil de conocer gracias a su cuidada ergonomía y a unas interfaces simplificadas.

Cada conductor podrá encontrar la posición de conducción que le conviene gracias a las múltiples posibilidades de ajuste situadas al alcance de la mano. En unos segundos, puede ajustar la inclinación del

respaldo y del reposacabezas, modificar el reglaje de la sujeción lumbar, ajustar el volante en altura o adaptar la posición del asiento que cuenta con 70 mm de realce (+/- 35 mm) y 240 mm de recorrido longitudinal.

Renault Fluence Z.E. dispone de todo un arsenal de tecnologías útiles como la navegación integrada, conectada y adaptada al coche eléctrico, la telefonía Bluetooth®, la climatización automática bizona, el encendido automático de los faros y la activación automática del limpiaparabrisas. Para simplificar la utilización, todos los dispositivos están perfectamente integrados para una ergonomía impecable: por ejemplo, los mandos de la radio, del teléfono y del regulador de velocidad al están al alcance de la mano sin necesidad de retirar las manos del volante.

Servicios para una movilidad optimizada.

Vehículo vanguardista, Fluence Z.E. integra una gran pantalla central como panel de control del nuevo universo eléctrico.

Un panel de servicios conectados le permite una movilidad inteligente: puede gestionar su autonomía, preparar

hábilmente el trayecto y, para los clientes profesionales, optimizar la gestión de su flota de vehículos.

Con «My Z.E. Connect», puede acceder asimismo a la información relacionada con la autonomía desde su móvil o su ordenador. De esta forma, desde el trabajo, el domicilio o donde quiera que esté, puede consultar el estado de la batería (nivel de carga, tiempo restante para una carga completa, autonomía, estado de la recarga), recibir un aviso que le indica que la batería está descargada y acceder al historial de cargas.

Base rodante específica.

La base rodante de Renault Fluence Z.E. ha cambiado con respecto a la de Fluence térmico y se ha adaptado a las especificidades del motor eléctrico.

Más largo y con un nuevo reparto de las masas, Fluence Z.E. ha sido rediseñado por completo. En la parte delantera, el motor eléctrico es más ligero que el más ligero de los motores térmicos disponible en Fluence (160 kg frente a 200 kg para una motorización térmica diésel de gama básica). Por lo tanto, el tren delantero ha sido equipado con

una suspensión de reducida rigidez. En cambio, la aparición de la batería en la parte trasera añade un peso de 280 kg. Situada con acierto a la altura del tren rodante, entre los asientos traseros y el maletero, no altera en absoluto el comportamiento. Además, el tren trasero le proporciona a Fluence Z.E. la máxima seguridad y placer de conducir. El nuevo reparto de las masas proporciona un nuevo equilibrio y un comportamiento idóneo.

Renault Fluence Z.E. está equipado con neumáticos de baja resistencia a la rodadura. Desarrollados por el fabricante Goodyear, los neumáticos EfficientGrip permiten reducir el consumo gracias a un trabajo profundo en la carcasa y el flanco del neumático. La banda de rodadura, idéntica a la de un neumático clásico, conserva las prestaciones de agarre a la carretera y de frenada.

Dado el nuevo reparto de las masas inducido por la batería, se han replanteado los parámetros de las ayudas electrónicas a la conducción ABS y ESC. En materia de seguridad pasiva, la estructura de Renault Fluence Z.E. se adapta para garantizar el mismo nivel de seguridad que la versión térmica. La cuna trasera y los largueros han sido reforzados y la estructura retrabajada para tener en cuenta la batería. Renault Fluence Z.E. está bien equipado: dobles pretensores de cinturones de seguridad y 6 airbags de serie.

Temperaturas extremas, sequía, humedad, golpes, polvo... El tratamiento de choque infligido a Fluence Z.E. en las fases de validación ha confirmado una solidez a toda prueba.

Renault Fluence Z.E. se ha beneficiado de una concepción totalmente independiente de la de Fluence. Ha pasado por numerosas pruebas de resistencia extremas con el fin de garantizar un excelente nivel de fiabilidad y durabilidad, pensando sobre todo en las exigencias de la red de carreteras de algunos de sus mercados.

Una peleada victoria que no se dilucidó hasta el último tramo

Jan Kopecky vencedor del Rally de Canarias

Una victoria muy trabajada y luchada tramo a tramo sobre todo con su compañero de marca, y no de equipo, el bravo piloto Andreas Mikkelsen que llegó a liderar buena parte del rallye pero un desafortunada caída de potencia en el último tramo propició la victoria, por segunda vez, de Kopecky.

1ª Etapa IRC

Andreas Mikkelsen salía más que "enchufado" desde el principio marcando diferencias en los primeros tramos de la mañana aunque muy justas en referencia a Kopecky que estaba a 3,6 segundos una vez terminado el primer bucle. Por detrás de los dos líderes Gassner y Monzón se las tenían entre ellos, pero ya bastante lejos de la cabeza, a casi 23 segundos.

En el segundo bucle Kopecky comenzaba a recortarle segundos a Mikkelsen hasta el último tramo de Tejeda donde el noruego se imponía al checo por 3.5 segundos dejando la diferencia en más de 5 segundos. Por detrás, Monzón, no daba opción a los rivales y aún estando a más de un minuto de la cabeza mantenía, muy cerca tras él, al alemán Gassner a tan solo 8 segundos.

La tercera tanda nos traería dos tramos como Ingenio, Agüimes, que no se habían corrido hasta este momento, más el clásico de Gran Canaria de esta prueba, el tramo en el karting club de Maspalomas. Kopecky gana los tres tramos pasando a liderar la clasificación en este punto, eso sí, por una exigua diferencia con Mikkelsen tan solo 1.2 segundos lo que dejaba el desenlace para la segunda etapa, con las espadas en lo más alto, ya que sabíamos que ninguno levantaría el pedal del acelerador hasta el final.

En el tercer puesto momentáneo esta Luis Monzón y su Peugeot 207 S2000 a una diferencia de la cabeza de 1:40.8 seguido de Gassner a más de dos minutos del líder.



Jan Kopecky ya conoce muy bien los tramos canarios y, tras una bonita lucha, volvió a ganar el Rally de Canarias.



Mikkelsen fue segundo tras una dura lucha con Kopecky.



Monzón: 3º del IRC, 2º del Nacional y 1º del Autonómico.

2ª Etapa IRC

En esta etapa teníamos dos bucles de tres tramos cada uno: Maspalomas de 13.28 Km, San Bartolomé de 21.36 Km. y Valleseco con una distancia de 16.12 Km. Toda la emoción estaba en ver quien se llevaría el gato al agua.

Mikkelsen comenzó pegando primero llegando a arrebatarse el puesto a Kopecky dejándolo a más de tres segundos. Por su parte el bueno de Monzón se quedaba con el provisional tercer puesto ya que Gassner se quedaba fuera por salida de pista. Eso sí sin consecuencias físicas y dejando la cuarta plaza para al también Alemán Wieland a más de 46.4 con referencia a Monzón

Ya pasado el medio día comenzaba la segunda y definitiva pasada, con un intenso calor, a la espera de decidir quien era más rápido de los dos primeros. De esta apasionante carrera con una diferen-

cia entre ambos de 4.4 segundos, un suspiro.

Pues, sorpresa, después de varios tramos sin marcar el mejor tiempo Jan Kopecky le descuenta 1.04 segundos a Mikkelsen dejando la distancia en 3.7 segundos entre ambos. Luis Monzón que seguía dando espectáculo a sus seguidores estaba en tierra de nadie y con el podio en sus manos. Y pasábamos al TC 13, o doce mas uno como llaman algunos, y aquí, para que vean la igualdad entre los pilotos líderes, el coche numero 2 de Kopecky sacaba una décima al vehículo numero uno de Mikkelsen. En cuanto a los de atrás seguían igual Monzón disfrutaba de su conducción espectacular y rapidísima y el Alemán Gassner ya a conservar mecánica y ya en el último tramo del día y del rally teníamos virtual ganador a falta de este tramo teniendo en cuenta que durante la carrera ninguno se había impuesto por

una diferencia superior a tres segundos. Pero escuchando la radio, los aficionados, llamaban a la emisora diciendo que el coche de Mikkelsen había pasado rateando con un posible fallo en su motor.

Llegaba a meta con fallo ostensible en su maquina y dudando que aguantara el tramo de enlace.

En cambio Kopecky entraba como una exhalación intentado rascarle todo lo que podía y más a su compañero de marca sin saber la avería de este al final el ganador de IRC era Kopecky sacando 28.03 segundos a Mikkelsen, 3:13.6 a Monzón, 4:32.0 a Wiegand y 7:29.3 J.Perez.

A destacar en la rueda de prensa la decepción de Andreas Mikkelsen por perder en el último tramo la carrera que tanto le había costado. Pero, como el bravo piloto comentaba, las carreras son así y prometió volver el año próximo para intentar ganarla.

Miguel Fuster no dió opciones alzándose con el triunfo en el apartado nacional

Nacional

En el apartado del nacional, Miguel Fuster, con Porsche 911 GT3, y los colores de Imex Laca, no dió mucho margen a los demás competidores y se alzó con el triunfo.

Comenzó algo dubitativo en los dos primeros tramos, pero llegó el tercero y se puso en cabeza hasta el final. Eso sí sus rivales: Luis Monzón, con Peugeot 207 S2000, y Sergio Vallejo con Porsche 911GT3, le pudieron ganar varios tramos cronometrados pero con unas diferencias tan cortas que no hicieron peligrar la victoria. Incluso el asturiano Alberto Hevia, con Skoda Favia S 2000, llegó a ganar alguna de las especiales, hasta el tramo siete que en el que abandono, llevaba una lucha con Rubén I. Ares, con Porsche 911GT3, y Jonathan Pérez con Peugeot 207 S2000, que cada uno de ellos intentaba, asaltar la posición de Hevia, que aunque muy lejos de ellos, lo seguían intentando. En el tramo décimo primero Ares se quedaba fuera, y Pérez se hacía con el cuarto puesto, que mantendría hasta el final, una meritoria plaza, que le hará coger un buen puñado de puntos en el campeonato nacional.

Por detrás la clase 5, con pilotos como Joan Vinyes con Suzuki S1600, Gorka Antxustegui con idéntica montura y los canarios Ángel Marrero y German Hernandez ámbos con Honda Civic Type R, así como el Porsche 911 GT3 de Daniel Marban, se encargaban de animar las siguientes plazas en la general del campeonato nacional donde los lugares de la clasificación estaban muy deter-

(Viene de la pág. 12)



Miguel Fuster fue el mejor en el apartado Nacional.



Monzón segundo en el Nacional.



Vallejo tercero en el Nacional.

minados. Sobre todo Vinyes que se consolidaba como el quinto de la general y sacando más de 18 segundos a su compañero de equipo Gorka, que era el sexto, dejando el séptimo puesto para los hermanos Marrero, que hicieron las delicias de su público con una conducción, rapidísima y sin errores demostrando que van en una línea ascendente. La octava plaza fue para el Porsche 911 GT3, alquilado al Copi Sport por Daniel Marban, el cual acuso quizás algo de inexperiencia con este tipo de coches con mucha potencia. En noveno lugar Germán Hernández que también realizó una magnífica prueba sin sobresaltos. Y la décima plaza fue para un piloto que ya ha corrido pruebas del mundial y eso se nota y mucho ya que el Ford Fiesta R2 del Copi Sport conducido por Yeray Lemes lo vimos correr como nunca, y recortar por donde nadie lo hacía, para sacar todo lo que el motor de esta pequeña unidad le dejaba y más dando un soberano repaso a la clase 6 en la que entraban todos lo Renault

Twingo de la copa de la marca, tanto es así que el segundo de la clase, estaba a más de 5 minutos al final... ¡eso es correr!.

En el apartado autonómico tres estrellas de aquí: Monzón, Copi y Ponce

Autonómico

Tres estrellas del automovilismo canario acapararon las tres primeras plazas.

Definiríamos este podio con una frase muy de nuestra tierra: "agüita con nuestros mayores". Nada más y una nada menos que unos 160 años de edad entre los tres sin contar a José Carlos Deniz que, como copiloto, de Luis Monzón subía también al podio. Tres históricos del automovilismo canario que ocuparon los tres primeros escalones al final de esta prueba que, además, era la primera valedera

para el nuevo campeonato autonómico convirtiéndose así en los nuevos líderes del mismo. Ese era el resultado final pero en la carretera hicieron disfrutar de lo lindo a los aficionados de todas las islas presentes en las pruebas. Monzón-Deniz muy agresivos compitiendo en los tres campeonatos, Fernando Copi Capdevila y David Rivero desatados con el Ford Focus WRC y, como no, Jose Mari Ponce y Carlos Larodé los más aclamados con esa conducción del M3 siempre de lado que tanto gusta a la afición.

Desde el principio Monzón marco las diferencias propiciadas por su lucha con los del IRC y Copi hacia lo mismo con los segundos mejores tiempos y solo en el TC15 dejó ese puesto a un Jose Mari que se las tuvo y en plan bien con los hermanos Marrero, con German Hernandez y con Victorino Concepción, que nos abandono en el tercer tramo por salida de pista si consecuencias personales pero con daños importantes en su Mitsubishi Evo. También es cierto que a partir del quinto

tramo José Mari se ponía por delante de sus perseguidores y ya, aunque le ganaran algún tramo, no le inquietaron.

También aparecía intermitentemente por la zona noble de la tabla Yeray Lemes, Raúl Quesada y Benito Marrero que se hacían con las plazas del 6º a 8º respectivamente.

Comentarios

Al final José María Ponce nos decía que estaba encantado con el rally, por todo en general, aunque se quedaba con haber competido de nuevo con sus camaradas de épocas en las que eran más jóvenes.

Fernando Capdevila destacaba la nobleza del Ford y la búsqueda de un piloto joven para este coche. También hacía referencia al podio como la vuelta de los viejos roqueros.

Luis Mozón: **"hemos luchado mucho por estar lo mas arriba posible y lo hemos conseguido. Lo del podio un placer compartirlo con estos amigos"**.

Texto: Redacción
Fotos: Guillermo Pimienta



Aunque la montura "colaboró", quedó demostrado que Fernando Capdevila no se ha olvidado de ir muy rápido.



Ponce, 3º del Autonómico, sigue sacandole "petroleo" a su M3. Marrero, 4º del Autonómico, cuajó un magnífico rally.

1ª Prueba del Campeonato Regional de Velocidad de Canarias I GP de Arona 2012

Arrancó el Campeonato Regional de Velocidad y de manera brillante. Las Federaciones Canaria y Tinerfeña se hicieron cargo de la organización de la prueba, que estaba programada para esta fecha, por la falta de club organizador. Tanto los pilotos como el público no defraudaron y llenaron las instalaciones.

El karting Club de Arona acogió esta primera cita de velocidad en las categorías de Supermotard y quadmotard. Si bien la participación de quad se vio bastante reducida en cuanto a parrilla, los pilotos de supermotard no quisieron perderse un estreno a lo grande.

Quadmotard

Damián Gutiérrez logró la pole y parecía que la superioridad con sus rivales era muy grande. Pero no podemos olvidar que lo que marca el resultado final es la bandera a cuadros y hubo sorpresa. El joven piloto tinerfeño, que lleva el único quad de 2 tiempos de la categoría, dominó la primera manga sin ningún problema. Y lo más emocionante fue la lucha por la segunda plaza entre José Damián Palenzuela y Eduardo González que le tuvo siempre a escasos 2 segundos.

Al final Eduardo rompió el motor y dejó el camino libre a José Damián que se hacía con la segunda plaza por delante de Jonathan Negrín, que había tenido un pequeño percance al comienzo de la manga y tuvo que remontar.

En la segunda manga no cambió el panorama pero sí la sorpresa ya que Damián Gutiérrez, en la séptima vuelta cuando marchaba primero y en solitario, sufrió una rotura de motor que le dejó fuera del primer cajón del podio. La victoria fue para José Damián Palenzuela que también se hacía con el triunfo final por delante de Jonathan Negrín que a su vez también acababa segundo de la general. Y completó el podio final Damián Gutiérrez.

Se espera que para la próxima cita ya estén en parrilla todos los pilotos que, por diversos motivos, no pudieron correr en el estreno.

Supermotard

El espectáculo esta vez estuvo en la categoría de supermotard. Muchas eran las caras nuevas que acudían al circuito sureño y pronto vimos la igualdad existente en la mayoría de participantes. Isaac Melián, uno de los más veteranos, y que ya el pasado año logró una victoria parcial en el Campeonato de España, que hasta ahora solo Néstor Jorge había logrado, partía como claro favorito al triunfo final y no defraudó, ni con la clasificación ni con el espectáculo.

Isaac dominó con mano de hierro los entrenamientos con más de un segundo de diferencia sobre el segundo. En carrera, de principio a fin, se hizo con el triunfo en las dos mangas. Así arranca con victoria y con mucha moral de cara al



Salida de Supermotard



Damián Palenzuela



Isaac Melián

Campeonato de España en el que luchará por los puestos de honor con su brillante nueva montura la KTM.

Y por detrás de Isaac el espectáculo no quiso desaparecer y vimos varias luchas entre grupos de pilotos destacando la lucha entre Eduardo Alayón, la mejor promesa con la que cuenta la velocidad canaria en estos momentos, piloto de Adeje que muy pron-

to veremos en un certamen nacional, y Oscar Gutiérrez. Ambos defendiendo los colores de Aprilia, y Oscar con una ex moto de Néstor Jorge. Eduardo aprovechó un fallo de Oscar en la primera manga, que tocó el botón de parado en plena carrera, para hacerse con la segunda plaza, mientras que en la segunda manga sentía el aliento de Oscar en toda la carrera con dos vueltas fina-

les de auténtico espectáculo y presión. Eduardo, que ya tiene muchas tablas en acoso motociclista, mantuvo la calma y cruzó en segunda posición la línea de meta. Isaac, Alayón y Gutiérrez coparon las tres plazas del podio de supermotard.

En Supermotard promoción Sergio Felipe logró las dos victorias parciales por delante de Isidro Delgado y de Miguel Urdaneta.

Redacción



Líderes en limpieza de vehículos Sin Agua

Exclusivo servicio a domicilio



Delegación Ecowash Santa Cruz Centro
Delegación Ecowash Costa Sur
Móvil: 637 047 118

www.ecowash.es

santacruzcentro@ecowash.es
costasur@ecowash.es

www.ecowash.es

II Prueba del Campeonato Provincial de Motocross Arrancó el espectáculo en San Miguel

El circuito Celestino Hernández Cruz de San Miguel de Abona acogió la segunda cita del campeonato provincial de motocross con una espectacular prueba. Casi 40 pilotos se dieron cita en esta carrera de sábado y no defraudaron al entusiasta público que acudió a San Miguel, a pesar del intenso calor y el viento que azotó la zona durante todo el día.

Alevines

En la categoría de Alevines el triunfo fue para el joven grancanario Jonás Guedes que aprovechó la caída de Tomás Mercado, que sigue líder del campeonato, para hacerse con la primera plaza por delante de Javier Rodríguez. Tomás sufrió una caída en la primera manga y fue evacuado en ambulancia sin consecuencias importantes.

Promesas

El piloto de San Miguel Pedro Miguel González volvió a ser el mejor en las dos mangas, sin dejar que nadie le haga sombra. Dominó con mucha claridad por delante de los de Gran Canaria Christopher

González y de Álvaro Borrego. Sigue líder del campeonato ampliando su diferencia. La cuarta plaza fue para la fémina Andrea Sánchez que sigue en su progresión acercándose a los puestos de cabeza en todas las carreras.

Veteranos

Alessandro Casaretto no dio opción a Francisco Pimienta y volvió a repetir el resultado de la primera cita de Mesa Mota en la categoría de Veteranos con triunfo en las dos mangas.

Promoción

La emoción de MX Promoción estuvo en la primera manga donde Yeray Casanova se lo puso muy difícil a Ruyman Expósito que tuvo que forzar para adelantarlo y ganar con claridad la primera manga. En la segunda Ruyman logró una holgada victoria mientras que Yeray se conformaba con la segunda plaza sin tener a nadie que le acosara. La lucha por la tercera plaza estuvo también muy emocionante y al final fue Jacobo Hernández que se benefició de las retiradas de Alejandro Díaz, Marcos Báez y Juan Acosta.



Jonás Guedes vencedor en Alevines.



Ruymán Expósito 1º en Promoción



Mahy Villanueva 1º en MX2.

CLASIFICACIÓN

FINAL VETERANOS			PUNTOS		
Pos.	Nº	Nombre	R1.	R2.	Total
1º	69	ALESSANDRO CASARETTO	25	25	50
2º	35	FRANCISCO PIMIENITA MARTIN	22	22	44
FINAL MX PROMOCION			PUNTOS		
Pos.	Nº	Nombre	R1.	R2.	Total
1º	7	RUYMAN EXPOSITO MEDEROS	25	25	50
2º	17	YERAY CASANOVA ARZOLA	22	22	44
3º	54	JACOBO HDEZ. ARZOLA	14	20	34
4º	4	SERGIO D. CAMEJO PARRILLA	15	18	33
5º	52	ALEJANDRO DIAZ CAMACHO	20	0	20
6º	30	MARCO BAEZ PEREZ	18	0	18
7º	19	DANIEL ADREOLLI	0	16	16
8º	6	JUAN ACOSTA LLANOS	16	--	16
FINAL MX PROMESAS			PUNTOS		
Pos.	Nº	Nombre	R1.	R2.	Total
1º	26	PEDRO MIGUEL GONZALEZ	25	25	50
2º	97	CHRISTOPHER GLEZ. BRITO	22	22	44
3º	89	ALVARO BORREGO BOLAÑOS	20	20	40
4º	17	ANDREA SANCHEZ SOTO	18	16	34
5º	21	AARON SANTANA NUÑEZ	15	18	33
6º	8	MIGUEL KUJAWSKI	16	15	31
7º	86	JEREMY MARTIN HDEZ.	12	13	25
8º	15	ALBERTO TRUJILLO ROSALES	0	14	14
9º	48	JACK WURFFEL	14	0	14
10º	33	JOSHUA BRIAN ASTLEY	13	0	13
FINAL MX2			PUNTOS		
Pos.	Nº	Nombre	R1.	R2.	Total
1º	81	MAHY VILLANUEVA SANCHEZ	25	25	50
2º	77	ANCOR VILLANUEVA SANCHEZ	22	22	44
3º	69	CARLOS SUAREZ GARCIA	20	20	40
4º	29	NICOLAS BETHENCOURT	16	18	34
5º	27	BRUNO DARIAS VAPANEN	18	16	34
6º	28	MARCOS QUIÑO A MENEDEZ	15	15	30
7º	97	AIRAN RODRIGUEZ CAMPOS	14	14	28
8º	21	JOSEPH WILLIAMS HORNER	13	13	26
9º	88	DANIEL RIJO CARBALLO	--	0	0
10º	55	HECTOR RIJO BALDEON	0	--	0



Pedro Miguel González, 1º de MX Promesas en las dos mangas.



Jonay Rodríguez.

MX2

En MX2 no hubo sorpresas y Mahy Villanueva logró la victoria en las dos mangas por delante de su hermano Ancor y de Carlos Suárez que realizó dos grandes mangas. Nicolás Bethencourt fue cuarto superando a Bruno Darías en la segunda manga por una caída del piloto lagunero al final de recta.

Elite

Pero lo mejor llegó al final, la categoría de Elite fue lo mejor de la jornada. Dos circunstancias se daban cita en el San Miguel, la vuelta a los circuitos de Pablo de la Rosa con la nueva TM y el duelo directo hermanos de la Rosa con Jonay Rodríguez. Y no defraudaron. La primera manga ya tuvo sorpresas porque en la

primera vuelta caían Pablo de la Rosa y Jonay Rodríguez en la misma acción. Lo que aprovechó Miguel de la Rosa para hacer una manga muy cómoda sin acosos. Jonny Hernández, el piloto del MC Abona estuvo rodando mucho tiempo en segunda posición hasta que tanto Jonay como Pablo se superaran y una posterior caída le relegó a la cuarta plaza. Jonay logró una segunda plaza muy meritoria y Pablo fue tercero.

En la segunda los hermanos de la Rosa se pusieron en cabeza y alternaron las posiciones con Jonay muy cerca y sin perder comba. Miguel logró distanciarse de Pablo que tenía que ceder ante el poderío de Miguel. Y Jonay, que viene de hacer una buena actuación en el nacional, también se acercaba peligrosamente a Pablo. Y cuando todo parecía decidido una caída de Bruno Darías al final de recta hizo que Miguel perdiera la posición de cabeza y se quedara retrasado. Pablo y Jonay dieron unas vueltas de motocross del bueno en el circuito de San Miguel mientras que Miguel, a falta de 6 minutos intentaba recortar. Pero el piloto de El Portezuelo hoy tuvo su gran día y aguantó primero el acoso de Pablo y luego de Miguel que superó a su hermano y fue a por el dorsal 89. Pero Jonay lo dio todo y dosificando en las dos últimas vueltas cruzó la línea de meta con 3 segundos sobre Miguel lo que le hacía ser el ganador de la prueba. Miguel logra la segunda plaza empatado a puntos con Jonay y Pablo es 3º. Jonny Hdez 4º.

Con “muchas manos”, buena estrategia y mucha suerte Fernando Alonso venció en Malasia

Un gran premio, segundo del mundial de F1 2012, que acabó con la victoria, contra todo pronóstico del español de Ferrari. La lluvia hizo acto de presencia al principio de la carrera.

El grueso de la parrilla había empezado la carrera con neumáticos intermedios. Ante las condiciones climáticas la mayor parte de los componentes adelantaron sus entradas en garajes para cambiar gomas. Cuando se llevaban 6 vueltas cayó una tromba de agua que provocó la presencia del coche de seguridad. El director de carrera paró la competición en la vuelta ocho.

Una hora más tarde se reanudaba la acción. Alonso, en el río revuelto, se había colocado quinto. La acertada estrategia de Ferrari con el coche del asturiano, que adelantó a Hamilton en garajes en un rápido cambio de ruedas, favoreció que éste se marchara en cabeza alcanzando una cierta ventaja que al final sería decisiva. El mejicano Sergio Pérez, al que Alonso adelantó de forma magistral en la pista, realizó una carrera extraordinaria y llegó a disputar a Alonso el primer puesto pero una salida de pista volvió a dejar un margen entre los dos que serviría al español para ganar su primera carrera de 2012. Hamilton, que completó el podio, terminó tercero.

Los dos Hispania, tras la frustración de Australia, acabaron en Malasia. Difíciles condiciones de carrera para Pedro de la Rosa al que, además de los problemas climáticos, le pasó de todo y acabó 21°. Karthikeyan llegó a estar colocado 10° en el momento de la interrupción de carrera y acabó 22°.

Solamente dos retirados a pesar de “toda la que cayó”, Kobayashi y Grosjean.

Próxima cita: Shangai en China. Ferrari tiene previsto incorporar nuevo material y esperamos que sirva para tener un coche a la altura que Ferrari, sus pilotos y el campeonato necesitan.

Texto: José de la Riva
Fotos: Redacción

Gran Premio de Fórmula 1 PETRONAS MALAYSIA 2012

Pos	Nº	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Sali.	Ptos.
1º	5	Fernando Alonso	Ferrari	56	2:44:51.812	8	25
2º	15	Sergio Perez	Sauber-Ferrari	56	+2.2 segs	9	18
3º	4	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	56	+14.5 segs	1	15
4º	2	Mark Webber	Red Bull Racing-Renault	56	+17.6 segs	4	12
5º	9	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	56	+29.4 segs	10	10
6º	19	Bruno Senna	Williams-Renault	56	+37.6 segs	13	8
7º	11	Paul di Resta	Force India-Mercedes	56	+44.4 segs	14	6
8º	17	Jean-Eric Vergne	STR-Ferrari	56	+46.9 segs	18	4
9º	12	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	56	+47.8 segs	16	2
10º	7	Michael Schumacher	Mercedes	56	+49.9 segs	3	1
11º	1	Sebastian Vettel	Red Bull Racing-Renault	56	+75.5 segs	5	
12º	16	Daniel Ricciardo	STR-Ferrari	56	+76.8 segs	15	
13º	8	Nico Rosberg	Mercedes	56	+78.5 segs	7	
14º	3	Jenson Button	McLaren-Mercedes	56	+79.7 segs	2	
15º	6	Felipe Massa	Ferrari	56	+97.3 segs	12	
16º	21	Vitaly Petrov	Caterham-Renault	55	+1 Vta	19	
17º	24	Timo Glock	Marussia-Cosworth	55	+1 Vta	20	
18º	20	Heikki Kovalainen	Caterham-Renault	55	+1 Vta	24	
19º	18	Pastor Maldonado	Williams-Renault	54	+2 Vtas	11	
20º	25	Charles Pic	Marussia-Cosworth	54	+2 Vtas	21	
21º	22	Pedro de la Rosa	HRT-Cosworth	54	+2 Vtas	22	
22º	23	Narain Karthikeyan	HRT-Cosworth	54	+2 Vtas	23	

Clasificación provisional de pilotos Mundial F1 2012

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Ptos.
1º	Fernando Alonso	Español	Ferrari	35
2º	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	30
3º	Jenson Button	Británico	McLaren-Mercedes	25
4º	Mark Webber	Australiano	Red Bull Racing-Renault	24
5º	Sergio Perez	Mejicano	Sauber-Ferrari	22
6º	Sebastian Vettel	Alemán	Red Bull Racing-Renault	18
7º	Kimi Räikkönen	Finlandés	Lotus-Renault	16
8º	Bruno Senna	Brasileño	Williams-Renault	8
9º	Kamui Kobayashi	Japonés	Sauber-Ferrari	8
10º	Paul di Resta	Británico	Force India-Mercedes	7



Alonso, a lo largo de “una larga carrera”, logró una trabajada ventaja.



La carrera fue un “río revuelto” favorable para el pescador Alonso con su Ferrari.



Alonso y Pérez se abrazan a la llegada. En la pista fueron implacables



Pedro de la Rosa con muchos problemas consiguió terminar con su Hispania.



Un podio impensable antes de la carrera. Hamilton, 1º en entrenamientos, acabó 3º. Pérez, 9º en la parrilla, terminó 2º y Alonso, 8º en la salida acabó 1º y es líder del Cto.