

ESPECIAL V Salón del Automóvil de Canarias



23-28 octubre 2007
11'00-21'00h

www.salonautomovilcanarias.com

Un salón con marca

10 premios de 1.200€ en vales de gasolina

DISA ATLANTICO MAPFRE Gobierno de Canarias Dpto. Comercio y Turismo

Recinto Ferial de Tenerife

*PVP recomendado con descuento promocional incluido para Alfa 147 1.6 TS 105 CV Sport, en Canarias. (Promoción, IGIC, Transporte, Impuesto y Gastos de matriculación incluidos). Consumo mixto (l/100 km) entre 5.9 y 8.9. Emisiones CO₂ (g/km) E4:153 hasta 211. La versión visionada no se corresponde con la versión anunciada.

Alfa 147 1.6 TS 105 CV 3p Sport con:

- Climatizador
- Llantas 17"
- Tejido Deportivo bicolor
- Cruise Control
- Volante deportivo en piel con mandos de radio CD
- ASR y VDC (control de tracción y estabilidad)
- Suspensión rebajada
- Spoiler trasero
- Ordenador de a bordo

por 17.790 €*

Si un día pensaste en un Alfa 147, ha llegado el día.



Alfa 147

Los motoristas, ¿siempre culpables de los accidentes? NO somos los malos de la circulación

¡Y una m.....! Perdón por el comienzo pero es lo primero que me sale cuando no paro de oír el ataque constante que desde el gobierno, la DGT y algunos medios hacen sobre los motoristas.

Ahora resulta que los moteros somos los responsables de las impresionantes estadísticas (negativas, claro está) del gobierno y la DGT sobre los accidentes de circulación. Dice el refrán que el hilo quiebra por lo más delgado, y aquí los más flaquitos somos los motociclistas. ¡Pues no! Si bien es cierto que estamos involucrados en muchos accidentes no es por nuestra culpa.

Buscan culpables

Mientras el gobierno dice que SI, por sus estadísticas y para justificar tantos errores, algo así como que de cada 10 accidentes, en 7 hay mo-

tos. Y por otro lado un reciente estudio elaborado entre Línea Directa Aseguradora y el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de Valencia dice que el 70% de los accidentes con motos la culpa es de los automovilistas.

¿Ha fallado el carnet por puntos? Sí. ¿Se han mejorado las carreteras? No. ¿Los puntos negros siguen siendo cada vez más negros? Sí. Con este panorama no llegamos muy lejos. Tengo que reconocer que los accidentes en moto han aumentado un 20% pero sobre un 70% de crecimiento de ventas de motocicletas. Que no justifican nunca la alta siniestralidad pero es un dato a tener en cuenta.

"Vueltitita en moto"

Pero ahora me pongo el mono, el casco, los guantes, las botas, y cojo mi moto. Voy

a dar una vueltitita, que decimos en Canarias, por nuestras estupendas carreteras. Y en cien metros ya puedo tener diez argumentos para criticar una política errónea de circulación vial: baches (a un coche como mucho le puede romper una rueda, para una moto es una caída casi segura), pintura deslizante incluso en los pasos de peatones, pavimento en muy mal estado con grietas y deformaciones que para los coches son inapreciables pero para los motoristas pueden ser mortales, guarda-raíles (sin comentario ya en este tema), y si a todos estos aspectos físicos responsabilidad del gobierno, le unimos la falta de solidaridad de los coches, las constantes imprudencias que en cuatro ruedas no producen accidente pero ante una moto es muy impor-

tante. La mayoría de los conductores de coches parecen odiar el tráfico de las motos, no te facilitan las maniobras, al contrario, muchos las entorpecen. Y la falta de solidaridad ante un vehículo, la moto, que tiene como principal punto de defensa el cuerpo humano.

Sin razón

Me niego a darle la razón al gobierno y a ese individuo que sale en un programa de TV los domingos por la tarde y que tiene la poca vergüenza de decir que moteros sólo hay unos pocos y que el resto somos unos locos o similar, que salimos con motos de alta cilindrada a hacer locuras por las carreteras. ¡Ignorante! Coge una moto y date un paseo y luego habla.

Hay que mejorar

Los moteros debemos poner también algo de nues-

tra parte ya que ante tantas cosas negativas tenemos prestar mucha más atención a todo: dejarnos ver, hacer las maniobras correctas, circular con mucha precaución, respetar las señales y sobre todo ser solidarios con la circulación. Somos los más vulnerables y debemos anticiparnos a las reacciones de los otros conductores, unos por maldad y otros por no saber circular, que nos producen un gran número de accidentes.

Si no sabes, VETE

Y a los gobernantes de turno, me da igual del partido que sean, un poquito más de respeto a los motoristas, que también votamos en las elecciones como el resto de españoles, ¡eh!

Texto: **Yiyo Dorta**

Añorado futuro

Resulta desconcertante, que con el paso del tiempo y, estudiando el sector del automóvil, los usuarios nos hayamos podido ver beneficiados por la increíble aplicación tecnológica que ha llevado a fabricar vehículos de los sectores básicos o mal llamados utilitarios con tal cantidad de elementos de seguridad pasiva y activa, junto con elementos que repercuten en la comodidad del conductor y los acompañantes que, al fin y a la postre, hacen de la conducción algo más fácil y seguro.

Hace algunos años resultaría imposible pensar que un pequeño vehículo, de apenas 1000cm³, tuviese las prestaciones actuales y elementos de seguridad que eran algo que solo estaba al alcance de vehículos de gama alta y en marcas de gran prestigio.

Siempre hemos sabido que la marca sueca Volvo se ha caracterizado por un standard de calidad y seguridad que les ha llevado a ser pionera en el mundo, aplicando elementos que han redundado

en seguridad activa y pasiva. BMW, por ejemplo, en el terreno de las dos ruedas fue pionera en el montaje de dispositivos de frenado ABS lo que ha supuesto mayor tranquilidad a la hora de conducir, sobre todo en condiciones de poca adherencia, y les puedo asegurar, en primera persona, que me he visto sorprendido por la eficacia del sistema.

Pero lo que realmente ha hecho que los potenciales clientes de las marcas nos beneficiemos de los departamentos de investigación y desarrollo de los fabricantes, es la gran competencia que existe entre los mismos, y el querer quedar un pasito por delante respecto al producto de la marca contraria.

Como decía anteriormente, un pequeño vehículo de 1000 cm³, para competir en el mercado como mínimo cuenta en su equipo básico, de sistemas de airbag, ABS, dirección asistida, cinturones con pretensores y sistema de sujeción de sillitas infantiles tipo Isofix, aire acondicionado

e incluso climatizadores automáticos, control de tracción y un largo etc. Todo dentro de unos costos de fabricación que no disparen el precio del producto final. Quizás aquí se produzca particularmente el error que al final nos hace desconfiar de la calidad de nuestro vehículo. Tantos componentes y tanta electrónica aplicada al mismo, provoca que la calidad de los elementos empleados y por ende la cantidad de dinero invertido en su fabricación no sea quizás la adecuada y provoca que de vez en cuando tengamos pequeños problemas en nuestros coches que además provocan que nos tengamos que dirigir al servicio oficial de la marca para resolverlos.

Anteriormente con la simplicidad de funcionamiento los modelos anteriores, nuestro mecánico de toda la vida nos podía solucionar cualquier problema, o nuestro amigo el amañado, pero actualmente tenemos que tener un ordenador, con el programa adecuado, que enchufado a la

toma de datos de nuestro coche nos indique la pieza a sustituir para su reparación e incluso el "resetear" la centralita del mismo y/o poder introducir nuevos parámetros en la misma. Sin entrar a valorar en profundidad la construcción de la carrocería y sus aleaciones actuales con las que cada vez, con menos peso, se consigue mayor solidez y zonas de deformación controlada que aunque en impactos a poca velocidad, sobre todo aquellos que se producen por alcance, nuestro coche quede con un aspecto horrible, pero que nosotros, que al final somos el componente más importante, quedemos como una rosa, solo pensando en el importe de la reparación.

Que mejor oportunidad para apreciar lo que es un vehículo actual que asistir a esta nueva edición de la feria del automóvil que estamos viviendo y decidir que vehículo nos puede dar las satisfacciones de nuestro coche actual y contribuir a la renovación de un parque automovilístico

que, según los especialistas, es obsoleto.

Quizás deberíamos empezar tanto Pepe de La Riva, Sergio De Mesas y yo mismo, ya que los tres tenemos coches con cerca de 20 años, aunque aún se encuentran en plena forma, ir pensando que ya es hora de estudiar la sustitución. Yo me comprometo a que, en el transcurso de 7 ó 8 años, me lo planteo.

Por tanto si el futuro del automóvil se ve, en cuanto a su diseño y aplicaciones tecnológicas de vanguardia, tan claro y atractivo, ¿por qué cada día proliferan más clubs de coches clásicos? y ¿por qué se profesa un culto y adoración para con estos vehículos fabricados algunos de ellos hace más de 40 años?. Hablo de clásicos, no de antiguos que, por supuesto, los hay y muchos y también se ven rodando en momentos puntuales.

Contradicciones de la vida. Deseamos un añorado futuro ó... quizás un regreso al pasado.

Texto: José Gregorio Rguez. del Rosario

SUMARIO

Opinión	Pág.2	Peugeot 308	Pág.6	G.P. Moto.Malasia	Pá.12	Honda Civic Hibrid	Pá.18
Publicidad	Pág.3	Nissan Qashqai	Pág.7	G.P. Moto.Malasia	Pá.13	Informe Aucasa	Pá.19
Opinión	Pág.4	Rallye I. de la Palma	Pág.8	Motos CEV	Pá.14	Entrevis. E.Riveras	Pá.20
Opinión	Pág.5	Publicidad	Pág.9	Publicidad	Pá.15	Cuestio. Coansa	Pá.21
		Subida a Tamaimo	Pá.10	Clas.Ciud.La Laguna	Pá.16	F1 GP de Canadá	Pá.22
		I gara Renault	Pá.11	Informe Codican	Pá.17	Pasatiempos	Pá.23

InformaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

Edición, dirección, maquetación y redacción: José de la Riva (610 73 20 37) josedelariva@informamotor.com
Dpto.Comercial, dirección y redacción: Sergio de Mesas (Mv. 620 23 08 70) sergiodemesas@informamotor.com

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com www.informamotor.com
Colaboran: E. Avila, Y. Dorta, J.G. Rodríguez; G. Pacheco; S jr. y N. de Mesas
Fotomecánica e impresión: Recoprint Güimar S.L.
Nº Depósito Legal: TF 387-2006

TIGUAN

TIGUAN TIGUAN

**Que se preparen
las ciudades.**



Nuevo Tiguan.

Ven y conócelo antes que nadie en el stand Volkswagen del Salón del Automóvil de Canarias.

Inscríbete en vscanarias.com y conoce todos sus detalles.



Das Auto.

¿Se evitarán muertos echando la culpa a los moteros? Guillotinas en la carretera

Allá por el año 2000 se inició el reasfaltado de la auto-
vía del norte. No quiero hablar
de cómo se encontraba un
año después el asfalto. No,
no, hoy quiero hablar de algo
que desde hace algunos años
nos preocupa a todos los moteros,
"los quitamiedos o mal llama-
dosos guarda-raíles".

Viendo que al comienzo
de las obras desmontaban los
quitamiedos, pensé, "ya esta-
mos en Europa; ahora pon-
drán los reglamentarios o la
doble bionda para evitar mas
muertes o amputaciones de
miembros a los motoristas".
Nunca más lejos de la reali-
dad.

Quitaron los viejos que
la gran mayoría estaban en
perfectas condiciones y vol-
vieron a poner lo mismo, pero
nuevos. Fuerte "chollo" para
la empresa, SALUDES, así se
llama el fabricante en Valen-
cia que tiene el monopolio de
todo lo que utiliza tráfico. Se
quitaron de encima un stok ca-
duco que no sabían qué hacer
con él. Solo servía para chata-
rra ya que la normativa de la
comunidad exige un cambio
paulatino por materiales me-
nos dañinos como "fibra" u
otros, o en todo caso la doble
valla para evitar más muer-
tes.

¿A que precio compra-
ron la chatarra? ¿Qué comi-
siones corrieron por las mesas
para adquirir las viejas guillo-
tinas? .Todo eso es lo que nos
preguntamos los que utiliza-

mos las dos ruedas. Se habla
de 274 motoristas muertos en
las carreteras en un fin de se-
mana y que hay que tomar me-
didas. La solución a las vallas
no consiste en sofisticados ra-
dares en helicópteros, otros
camuflados, límites de veloci-
dad en zonas incongruentes.
etc. etc.

Haciendo caja no se so-
lucionan las muertes, las solu-
ciones pueden ser muchas,
más efectivos en la carretera
y que se vean sin estar camu-
flados, pintura antideslizante,
que para poder obtener el per-
miso de motocicletas se tenga
una base, o sea, cierto tiem-
po conduciendo un 50 cc "sin
trucar", mejor dicho de serie.
Un 125 con la actual disposi-
ción, si no se esta experimenta-
do en la conducción, es un
arma mortífera. Pensemos: si
un 50cc lo preparan y alcanza
velocidades de hasta 125 km
por hora (Eso si, para pasar la
ITV les montan las piezas de
serie) ¿Qué velocidad se le
puede sacar a un 125cc?

Los delegados naciona-
les de la plataforma motera,
se reunieron en un pueblo
muy conocido (Benavente) y
que tiene una base de muchos
usuarios que habitualmente
hacen largos recorridos en mo-
to y acuden, igualmente, a
sus diferentes quehaceres co-
tidianos por el mismo medio.

Muy cerca de Benaven-
te a 20 Km., se encuentra La
Bañeza, ciudad motociclista
donde las haya. Actualmente

es el único lugar de España
donde se celebra una prueba
urbana de motociclismo reco-
rriendo sus calles. En esa reu-
nión se decidió presentar una
queja en toda regla pidiendo
al Ministerio de Interior y a la
D.G.T. la dimisión urgente del
actual director de tráfico D. Pe-
ra Navarro por sus declaracio-
nes relacionadas con los acci-
dentes de motocicletas, por
su falta de sensibilidad, por su
falta de conocimiento en quan-
to a la problemática de los acci-
dentes de motos, por su chule-
ría declarando que "la alta si-
niestrabilidad de las motoci-
cletas es propia de un país rico
y nada tiene que ver con los
guarda-raíles".

Según el estudio hecho
por esta plataforma con datos
demostrables, más de un 15
% de los accidentes de motoci-
cletas se saldarian sin vícti-
mas si no hubieran golpeado
contra uno de éstos "guarda-
raíles", recordando que este
pasado verano uno de cada
cinco fallecidos en accidente
de tráfico era un motorista. En
lo que va de año 467 personas
perdieron la vida en acciden-
tes de motocicletas y ciclomo-
tores.

¿Tendrá moto D. Pere
Navarro?

¿En las autopistas Ale-
manas viaja a 120 Km/h?

¿En Italia o Alemania,
sin límites, hay más acciden-
tes que en España?

Sergio de Mesas



Son muchas las alternativas pero pocas las llevadas a la práctica YA



Es desagradable ver cómo las vallas se comportan como auténticas guillotinas



Diseño - Impresión digital
Serigrafía - Rotulación
Cartelería - Luminosos

c/ Canales, 165 A Local - La Matanza de Acentejo
922 57 81 17 - 607 52 73 33

✉ serigrafia@jeser.com - www.jeser.com

Siéntelo! Creado para Tí

Power in style

Nuevo KYRON

www.SSANGYONGCANARIAS.ES

Nuevo SsangYong **KYRON**

Lo mires por donde lo mires, en el nuevo Kyron encontrarás toda la potencia con el máximo estilo, porque el elegante diseño del nuevo Kyron esconde una innovadora gama de motores Xdi de última generación. Descubre el placer de conducir el SUV 4x4 más grande y equipado de su categoría con el máximo confort... **desde 26.700€***



FLICKAUTOMOCIÓN

Autopista del Norte, km12,2
38206 Los Rodeos. La Laguna
Tel.: 922 315 917

Las moscas siempre se ríen de quien las persigue con un cañón

No hay cárcel "pa" tanta gente

Los que, aunque seguimos siendo jóvenes de espíritu, hicimos la mili, padecemos, no sin asombro ni estupor, el fenómeno de los mal llamados "objetores". Bajo el calificativo se amparaban una serie de listillos y vividores que no les apetecía prestar un servicio que, aunque posiblemente nos hiciera perder (o no) un tiempo precioso de nuestra vida, por otra parte estaba claro que era UNA OBLIGACION de cualquiera que estuviera dispuesto a disfrutar del sol, la seguridad social y el paro españoles. Era algo que, tanto los que disfrutaban como los que padecían la nacionalidad, TODOS, nos habíamos impuesto por ley. Y ése es el punto más importante. Una ley, obligatoriamente y para que sea justa, tiene que ser para todos. A mi, particularmente, me j... , me fastidiaba la desfachatez de aquellos elementos para imponer su voluntad: "Yo no estoy de acuerdo con los militares", "Es una pérdida de tiempo", "Yo no voté ésa ley", "Yo no soy español (¿)", etc.

Bajo aquellas excusas,

la mayor parte de las veces, estaba la inconveniencia personal del momento, la falta de solidaridad con los demás, afrontar una situación de vida diferente en la que nadie te iba a "lavar la ropa interior" y echar unos meses acatando una situación de disciplina en la que tenías más obligaciones que derechos. Todo formaba parte de un juego que, no lo olvidemos, nos habíamos impuesto por ley.

Realmente les salía bien, sobre todo barato, porque su desacato no era, en un altísimo porcentaje, motivo del adecuado castigo.

En la actualidad seguimos viendo como, elementos a los que muy bien podríamos calificar con los mismos adjetivos que a aquellos objetores, siguen "saltándose a la torera" normas y leyes con la misma o mayor impunidad si cabe.

Hay en España algunos ayuntamientos en los que no está presente la bandera española a pesar de lo que está ordenado.

Queman retratos de la familia real. Presumen de no

ser españoles. Dicen que no han votado la Constitución porque es cosa de Franco. No entienden que fue aprobada por mayoría, si, y que ellos, que votaron en contra o no votaron, no pintan nada frente a la mayoría, y que vivimos en una democracia. De todas formas no estoy tan seguro de que, de haber coincidido con Paquito, el ferrolano, en el tiempo, hubieran tenido lo que hay que tener para ir a contarle su problema. Ahora hacen lo que hacen apoyándose en la libertad que utilizan haciendo un uso abusivo en su beneficio.

Y... ¿qué les pasa?; Nada. Razón por la cual y, como les parece simpático, cada vez tienen más seguidores. La ley y los que la tienen que hacer cumplir brillan por su ausencia. ¿Exceso de talante?

Pues mire usted, ni talante ni mano dura, simplemente poner a cada uno en su sitio y punto. En cualquier caso, como España no es un país en cuyas fronteras exista un muro, al estilo del de Berlín, el que no esté contento siempre se puede ir donde se sienta

mejor. De paso estaríamos todos mucho más cómodos.

Todo esto viene a cuento por las movidas del último iluminado de la DGT haciendo aprobar una ley mediante la cual, los que vayan un poco más rápido de lo que a ellos, sin criterio ninguno (según vienen demostrando), se les ocurra pueden ir a parar a la cárcel.



A la cárcel tendrían que ir muchos antes que los que se pasan de velocidad...

Si, si, a la cárcel. Y van a tener que preparar cárceles porque las van a llenar. Eso si, la pena, no estará exenta de

multa. No entienden de puntos negros, de señalización nefasta, de firmas en malísimo estado, de vallas mata motoristas, ni de motoristas, de automovilistas, ni de coches. Dinero, caja, recaudar, son los factores comunes en todas las medidas que toma Don Pera. Lo demás parece no interesarle.

Yo, teniendo en cuenta lo que hemos comentado al principio, estoy buscando la forma de declararme objetor en cuanto a respetar velocidad y señales estúpidas, por supuesto mal colocadas, por las que paso diariamente.

Si aquellos no cumplen con sus obligaciones legales y no les pasa nada, si la Constitución, y quienes la tienen que hacer cumplir, no toman medidas, ¿me va a meter en la cárcel la lectura en Km/h de una maquinita, radar, por muy de última generación que sea?

Si es así espero que, todos los lectores que piensen como yo, me vengan a ver "al talego". ¡Ah! y no hará falta que traigan tabaco porque no fumo. Estaré encantado.

José de la Riva

TU ISLA DE DIVERSIÓN EN TENERIFE

Animación - Club Infantil - Piscinas - Deportes - Spa - Cenas temáticas



HPA
HOTASA PUERTO RESORT
★★★★★

Ford Ranger Cabina Sencilla A/A 2.5 TDCi 4x4 143cv. Precio recomendado para Las Islas Canarias. Incluye transporte, descuento promocional y aportación del concesionario. Impuestos y plan prever no incluidos.



TDCi
Nuevos motores TDCi hasta 158cv
Asientos de cuero
Sensor parking
Frenos ABS con EBD
Tres cabinas disponibles
Llantas de aleación 16"

Nueva FordRanger4x4



La última Pick-up para la aventura de cada día.



Desde 15.600€

Archiauto, S.A. _ 922 200 156
Mas Motor, S.L. _ 922 629 262

Feel the difference



Lo probamos Nuevo Peugeot 308

El proyecto «T7» se basa en la plataforma 2 del Grupo PSA Peugeot Citroën. El 308 dispone, así, de entrada, de fundamentos sólidos para su desarrollo. Esta plataforma, reconducida y optimizada, se distingue por su gran rigidez, garante de la mejor explotación de los conjuntos mecánicos y de las suspensiones, pero también de un excelente tratamiento acústico y vibratorio.

En el segmento de los vehículos medios, Peugeot inaugura, con el 308, la generación de los "8" y viene a renovar el concepto de arquitectura semi-alta. La habitabilidad, la visibilidad, la luminosidad y la compacidad se convierten así en puntos cualitativos.

Por lo tanto, el 308 restablece lógicamente la plataforma técnica y la mejora para servir eficazmente a los ambiciosos objetivos del proyecto: un estilo reafirmado, unas prestaciones en alza y una calidad de alto nivel.

Estilo exterior

Su «nariz del capó» sirve de base para el encadenamiento dinámico y fluido en «V», que se remonta en el capó y en los montantes del vano. El perfil proporciona siempre una impresión de movimiento gracias a sus costados muy estilizados y a sus amplias superficies acristaladas. Las líneas traseras contribuyen a asentar visualmente el vehículo, tanto por su morro

envolvente, cuya versión, en la parte alta de la gama, sugiere la presencia de un difusor, como por sus luces en arco que subrayan sus «caderas» generosas o su amplia luneta trasera panorámica.

Placer a bordo

El estilo interior está en perfecta coherencia con la arquitectura exterior mediante la adopción de un cuadro de instrumentos particularmente inclinado en beneficio de la sensación de espacio. Su diseño fluido y elegante, desarrolla una impresión de calidad poco común en este nivel de la gama.

Los pasajeros estarán particularmente cómodos en la parte trasera del 308, gracias a su notable habitabilidad resultante de su arquitectura y del trabajo efectuado en el diseño de los asientos delanteros.

Comportamiento

Las suspensiones del 308, basadas en una excelente rigidez de la carrocería, han sido objeto de una puesta a punto óptima para conseguir la mejor síntesis posible entre el comportamiento en carretera y el confort.

La dirección asistida electro-hidráulica ofrece al conductor una precisión de conducción máxima; en particular, está asegurada por los trenes delanteros de tipo Pseudo Mc Pherson y el tren trasero con traviesa deformable. Además, las vías anchas y las llantas de los neumáticos genero-

sas contribuyen a la eficacia de este conjunto.

Eficacia ambiental

Además de la reciclabilidad, que se deriva de su aerodinámica, de sus motores con tecnologías modernas o inéditas, tanto en gasolina como en diesel, del filtro de partículas aditivado en el diesel HDi, de sus suspensiones (incluyendo los neumáticos Michelin Energy Saver y la dirección asistida electro-hidráulica), del control de su masa (con la utilización de materiales compuestos de aluminio y de chapas de alta resistencia),... todo ha sido estudiado para optimizar los consumos de carburante y limitar las emisiones de CO₂.

Eficacia en seguridad

Un comportamiento en carretera ejemplar constituye la base de la seguridad primaria. Está completada por una dotación de equipos tales como el sistema de Alerta de Cambio Involuntario de Carril (AFIL) y los faros bi-xenón direccionales.



Una línea muy moderna y personal

En el capítulo de la seguridad secundaria, la estructura y la carrocería han sido estudiadas para absorber al máximo un impacto.

Además, puede disponer hasta 9 airbags.

Estructura de gama

Con 12 colores de carrocería, 5 niveles de acabado, diferentes opciones de ambientes interiores, tapicerías textiles o de cuero, etc.

Precio
Desde 13.610 Euros

José de la Riva

OFERTA DE PROPULSORES							
C.C.	Tipo	kW	Valv	CV	Nm	Caja	Vel
GASOLINA (Desarrollados en colaboración con el grupo BMW)							
1.400	VTi	70	8	95	136	Manual	5
1.600	VTi	88	16	120	160	Manual	5
1.600	VTi	88	16	120	160	Autom.	4
1.600	THP	110	8	150	240	Manual	5
1.600	THP	103	8	140	240	Autom.	4
DIESEL							
1.600	HDI	66	8	90	215	Manual	5
1.600	HDI	80	8	110	240	Manual	5
1.600	HDI	80	8	110	240	Man.Contr	6
2.000	HDI	100	8	136	320	Manual	6
2.000	HDI	100	8	136	320	Autom.	6



Una amplia oferta de motorizaciones



Completo grupo óptico



Aireación y display multifunción



Radio CD



Climatizador bi-zona



Un interior agradable y bien acabado



El 308 con la decoración para pruebas de Automotor

La empresa ha decidido aumentar la producción Nissan Quashqai: Exito rotundo

Nissan ha superado expectativas con el QASHQAI. Este turismo con los atributos de un SUV, realmente aporta unas cualidades únicas a uno de los sectores más conservadores del nuevo mercado de coches. Un vehículo totalmente innovador. Su estilo distintivo es la unión perfecta entre la forma elegante de un turismo y la fuerza de un 4x4.

Las inteligentes características con las que está equipado le permiten moverse por las calles de la ciudad como pez en el agua: con gran facilidad y máximo confort.

Lo hemos podido comprobar durante la prueba que hemos realizado.

El vehículo obtuvo 5 estrellas en la evaluación Euro NCAP, alcanzando así la máxima puntuación de seguridad en impactos frontales y laterales.

Más producción

Ante la gran demanda del modelo, Nissan ha decidido ampliar la producción de su popular crossover de tamaño medio, el Quashqai, añadiendo mayor capacidad a la planta

de Kyushu en Japón, con el fin de suministrar a la elevada demanda local, y al mismo tiempo, liberar capacidad de la planta de Sunderland en el Reino Unido, para que ésta pueda destinar mayor volumen de producción a las ventas europeas. Se espera que la producción en Japón, comercializado allí con el nombre de Dualis, comience en 2008, con una fabricación anual de 24.000 uds

Conjunto equilibrado

El QASHQAI combina las capacidades de un 4x4 con la conducción de un compacto. Su gran altura inferior le ayuda a superar cualquier obstáculo de la calzada, mientras que su sistema de tracción ALL-MODE 4x4® y el ESP le ofrecen altos niveles de tracción. Al mismo tiempo, es un vehículo tan ágil y elegante como un refinado turismo de 5 puertas. Un aliado perfecto para conquistar cualquier entorno.

Precio

Desde 18.438 Euros

José de la Riva



Un completo equipamiento, unido a una línea muy acertada, han contribuido al éxito de ventas del Nissan Quashqai



Un vehículo ya integrado en la geografía canaria



Disponible con una interesante gama de motores

NISSAN MICRA. LAS CIUDADES ESTÁN HECHAS PARA MICRA.



SHIFT_cities

OPERACIÓN CUENTA ATRÁS



3 Años de garantía.

2 Precios excepcionales: **MICRA desde 7.600€***
MICRA C+C desde 13.700€*

1 Año de seguro a todo riesgo gratuito.

0 **0%TAE** hasta 6.000€**
en financiaciones a 24 y 36 meses. Importe restante al contado.

Descubre qué se siente al conducirlo. Llámanos y pruébalo en:

ARIMOTOR TENERIFE, S.L.

VENTAS, TALLER, RECAMBIOS, ADMINISTRACIÓN E INDUSTRIALES:

C/ FERNANDO DÍAZ CUTILLAS, ESQUINA C/ TIJARAFE (LOS MAJUELOS) - LA LAGUNA (TENERIFE) - TEL. 922 59 51 15

EXPO. Y TALLER: AUTOPISTA DEL NORTE, 64 (LOS NARANJEROS), - TACORONTE - TEL. 922 57 34 00

EXPO. Y VENTAS: AVDA. REYES CATÓLICOS, S/N - 38007 SANTA CRUZ DE TENERIFE - TEL. 922 88 24 16

Y NUESTRA RED DE AGENTES: Comercial Jaime de Paz, S.L. • Farray Motor, S.L. • Marítimo Automóviles, S.L.

www.nissan.es



NISSAN FINANCIACIÓN

* PVP recomendado en Canarias para unidades en stock hasta 31/10/07. Incluye impuesto de matriculación, transporte, Nissan Assistance y campaña promocional. Seguro a todo riesgo el primer año con franquicia de 360 Euros con la compañía CASER, financiando con RCI Banque, S.A. Sucursal en España. Consumo mixto: 5,9l/100Km. Emisiones: 143 g/Km. ** Oferta RCI Banque, S.A. Sucursal en España, aplicable a particulares y autónomos que adquieran un máximo de 2 vehículos en stock. Tasa nominal 0% comisión de apertura 0%. Importe máximo a financiar: 6000 Euros. Válido hasta 31/10/07. N° REBE: 07/30637.

Vencieron en el "nuevo" Rallye Isla Bonita Juan Luis Cruz - Carlos Arocha

El piloto del espectacular Subaru Impreza WRC, Juan Luis Cruz dejó su sello en la 34ª edición del Rallye La Palma Isla Bonita, una prueba que se caracterizó por la encarnada lucha por los puestos segundo y tercero del podio, así como por el acierto organizativo en la mayoría de sus facetas.

Participación local

La décima prueba del Campeonato de Canarias de Rallyes reunió en la isla de La Palma más de 80 equipos participantes, entre los que destacaban –con el permiso de Juan Luis Cruz– los pilotos locales Nicomedes Pérez (Ford Escort Cosworth), Glicerio Rodríguez (Mitsubishi EVO VI), Evelio Rodríguez (EVO VIII), Adelto Concepción (EVO VIII) y el propio Carlos David García (VW Golf GTI). Entre los foráneos estuvieron presentes los dos tenores del grupo N, Víctor Abreu (Fiat Grande Punto S2000) y Fran Suárez (EVO IX), acompañados por "Cheché" Brito (Citroën Saxo KC), Félix Brito (EVO IX), Manuel Adán (EVO VIII), Eduardo Quintero (Honda Civic Type-R)...

Título en juego

Entre otros, uno de los mayores alicientes de la prueba vendría por el duelo entre los candidatos al título provincial de rallyes de La Palma, a decidir entre Nicomedes Pérez y Adelto Concepción. Y como no, es inevitable hacer referencia al susto que los partes meteorológicos "metían" en el cuerpo de la mayoría de equipos: de temporal p´a arriba...

"Sal y pimienta"

El viernes lo típico –esta temporada, claro– de la ceremonia de salida; un comité organizador prácticamente nuevo pero con reconocida experiencia; unos tramos conoci-

dos pero duros... Y es que las tres pasadas por los tramos de Puntallana, San Andrés-Sauces y Breñas-Mazo tenían todo a su favor para condimentar a "sal y pimienta" una prueba que hasta ahora, era "el rallye pequeño" de la isla.

Para tomar nota

Ahhh, curiosamente, Carlos David García no pudo correr por no tener licencia su copiloto Francisco Margalef, quien sí que ha participado en otras pruebas este año. Esto merece capítulo aparte, pero a buenos entendedores...

Había rallye

¿Y ahora?, pensamos todos imaginándonos la larga agonía del ir y venir de tiempos sin emoción en los tramos restantes... Nada más lejos de la realidad. Fran Suárez y Víctor Abreu comenzaron repartiéndose los mejores tiempos de grupo N; Cheché tenía hambre de podio y Glicerio marcó un tiempazo en el tercer tramo que le hacía subir del sexto puesto de la general hasta el segundo. Y esto en la primera sección de las tres de que constaría el rallye.

Sigue la lucha

La regularidad de "Cheché" le permitía mantenerse en la lucha por la segunda posición con Glicerio, con el permiso de un Víctor Abreu que poco a poco arañaba segundos a sus rivales. Entre tanto, el hermano de Glicerio, Evelio Rodríguez marcaba buenos registros con su Mitsubishi de grupo A. La segunda sección terminaba con el liderato de J.L. Cruz, Glicerio Rodríguez 2º a 26,5 segundos, "Cheché" Brito a 32,0, Evelio Rguez a 42,0 y Víctor Abreu a 42,7.

Solo dos copas

Dos copas tan solo estuvieron presentes en el Rallye La Palma Isla Bonita "Trofeo Sillor", como fueron el Trofeo de Promoción y el 205 Rallye. Entre los primeros, victoria para Iván Martín y Carlos Martín (Honda Integra), segunda posición para Imeldo Concepción y Benjamín Brito (Citroën ZX) y tercera plaza para Jacob Ferrer e Iván Hernández (Renault Megane). Entre los 205, primera posición para Adán Cristófer y Libertad Susana, segundos Yeray Barbuzano y Jorge García y terceros José China y Juana Lara.

Éxito organizativo

La escudería La Palma Isla Bonita sacó adelante su primer reto organizativo, este rallye palmero que en su trigésimo cuarta edición alcanzó los niveles medios de organizaciones maduras, y muy lejos (por arriba) de lo visto en anteriores ediciones e incluso de la prueba "hermana" de San Miguel de La Palma. Para ello apostaron sobre seguro, reuniendo lo mejor (organizativamente hablando) de La Palma y otro tanto de Tenerife, dando como resultado un rallye brillantemente organizado.

Organización del 10

Hay que destacar de forma muy positiva la original rampa de salida, una cobertura de seguridad óptima, una documentación amplia, precisa y elegante, y un centro de datos que no palidece ante lo más granado a nivel regional. Entre los aspectos negativos y a corregir, los numerosos errores por parte del COA de La Palma en la resta de tiempos en el control Stop, que además de confundir y eternizar la publicación de resultados finales, siembran de desconfianza al colectivo de pilotos.

Texto: JJLL / Foto: Canarias Rally Team



Juan Luis Cruz y Carlos Arocha consiguieron en La Palma su tercera victoria en el Regional de Rallyes

Dudas despejadas

Nada más comenzar el rallye y ya en el segundo tramo, dos circunstancias quedaron claras: primero que Adelto tenía el camino expedito para hacerse con el título provincial, al sufrir una ligera salida de carretera de Nicomedes y quedarse apeado de la prueba; y segundo, que Cruz no encontraría mucha oposición para llevar su Impreza WRC hasta la victoria absoluta.

Lucha por el GrN

La segunda sección y cuarto tramo tenía como triste protagonista el abandono por avería mecánica de Fran Suárez, dejando la victoria del grupo N en manos de Abreu, quien no obstante mostraría sus mejores armas para en los cinco tramos restantes conseguir un puesto en el podio absoluto. Su ímpetu le costó caro precisamente en el cuarto tramo al sufrir un trompo, pero no perdió el liderato de Gr.

Actuación a destacar

Hay que destacar la actuación, nuevamente, del equipo formado por Eduardo Quintero y Ángeles Díaz. Fueron rápidos, espectaculares y efectivos, fórmulas difíciles de ligar pero que en este caso resultaron magistrales. Su octava posición de la general, por delante de monturas a priori mucho más competitivas que la de ellos, lo dice todo. ¿De qué serán capaces con el nuevo Civic R3?

Nuevo Hyundai i30

Inspiración, Innovación, Inteligencia

Con un equipamiento fuera de lo común: Climatizador · Radio CD MP3 con Conexión USB · ESP · 6 airbags · Control de crucero · Reposacabezas activos · 3 años de garantía sin límite de kilómetros

i30. Pronto será tu mejor amigo.

Gama i30 desde 12.495€*



"Es igualito a mí – muy cómodo."

"Se parece más a mí. Una raza de gran calidad."

HYUNDAI

Drive your way

PRIUS



“Con más de **1.000.000** de vehículos híbridos vendidos en todo el mundo”
nuestro objetivo:
zero emisiones



*“El mañana pertenece a aquellos
que siembran hoy”*

El presente nos pertenece por experiencia: Nosotros ya hemos recogido los frutos porque simplemente llevamos 10 años sembrando.

“Lo que para los demás es una moda, para nosotros es filosofía de trabajo”



TOYOTA

Cto. de Montaña Provincial y Regional de Canarias Over Booking en la rampa de Tamaimo

Miles de aficionados se dieron cita en la 33ª edición de la Subida a Tamaimo, memorial Raúl de León.

La prueba era puntuable para los Campeonatos Provincial y Regional de Canarias. En ella se dieron cita 126 pilotos de los que tan solo 107 tomaron la salida.

Record en barquetas

El piloto palmero David González, con su barqueta Speed Car GT 1000, fue el más rápido en recorrer los 5,200 km invirtiendo un tiempo 2:53.304 instaurando un nuevo record que estaba en poder de José Antonio Torres en 2:53,766.

El mejor crono, en la manga de entrenamientos, lo marcaba el bicampeón y actual campeón canario de montaña Enrique Cruz. Pero la rotura de un palier a la salida de la primera manga oficial le impidió llegar a meta así como tomar la salida en la segunda y última oficial. No pudiendo, de esta forma, puntuar y viéndose obligado a tomar el camino de la retirada.

La segunda plaza fue para José Manuel González con BRC Suzuki. Completando el tercer cajón del podium, el actual campeón de España 2006, Gorka Apalantza Urkola, con igual montura que el ganador. Destacó la magnífica acogida que tuvo su participación por parte del público canario. Y la gran cantidad de aficionados, que se dieron cita en la subida, algo que se da en pocos sitios de España.

En carrozados: Cruz

Juan Luis Cruz, con Subaru Imprezza WRC, impuso su ley marcando el mejor crono en las tres mangas (03.01.275) asegurándose el Campeonato Provincial a falta de una prueba del Regional.

A 4 segundos, 962 décimas se clasificaba Angelino Jiménez, también con Subaru Imprezza, que solo le pudo sacar 241 milésimas a un rapidísimo y en plena forma Miguel Ángel Arvelo con el Peugeot 306 Maxi Kit Car que ocupaba la tercera posición en los cajones.

Record en GrN

Víctor Fariña establecía un nuevo record en el grupo N, con un registro 3:13,613. Juan Francisco Melo y Eduardo Quintero completaron el podium.

Campeón de Grupo H

El grancanario Miguel Ángel Toledo con el BMW 2002 Alpina ganaba el Gr H consiguiendo el Campeonato Regional de Canarias.

Trofeo de Promoción
El trofeo de promoción "Mueve tu vida sin tabaco" lo ganaba Iván Ronaldo con Citroen Saxo.

Homenaje a Raúl

Al finalizar la última manga los pilotos acudieron al lugar donde Raúl perdió la vida el pasado año practicando el deporte que mas le gustaba "el automovilismo". En ese lugar, organizadores, pilotos y aficionados rezaron una oración por su alma y depositaron varios ramos de flores.

Pocos incidentes

Se produjeron algunos parones a lo largo de las diferentes mangas por varias salidas de carretera sin consecuencias y el mal comportamiento de alguno que otro mal llamado aficionado que hizo intervenir a los cuerpos de seguridad.

Bien la organización

Magnifico el trabajo organizativo de la nueva escudería, Tomacan Racing, que aspira según el alcalde de Tamaimo Sr. Gorrin, a su regreso al Campeonato de España.

De Mesas/de la Riva



Angelino Jiménez fue segundo en carrozados



Víctor Fariña fue primero en GrN y batió el record



El consejero de deportes D. Dámaso Arteaga como uno más



Presidente de la Federación y consejero (¿Reivindicación?)

Abajo:

El ya campeón Enrique Cruz "abandonado por la suerte"



Eduardo Quintero. Tercer clasificado en GrN



El piloto palmero David González fue el más rápido en barquetas



El veterano Juan Luis Cruz volvió a brillar en Tamaimo. Primero en carrozados

Sus instalaciones se inaugurarán próximamente Igara Renault en Santa Cruz-Añaza

Con motivo de la próxima apertura de las nuevas instalaciones de Comercial Igara, en Santa Cruz-Añaza, nos reunimos con Don José González González, dueño y gerente, para que, con sus comentarios informe a los lectores de lo que será el nuevo concesionario de Renault y Dacia.



Don José González. Dueño y Gerente

¿Cuál es la superficie total de las nuevas instalaciones?.- Con 11.000 m² de instalaciones dedicadas a la entera satisfacción de nuestros clientes. Como aval la experiencia de Comercial Igara en el sector del automóvil, son 25 años en el mundo de la automoción.

Nos imaginamos un taller "a la última".- Para ello contaremos con 1.500 m² de taller de carrocería con las últimas tecnologías en pinturas al agua, reparación de lunas sin cambio, es decir, nuestro compromiso del máximo respeto al medio ambiente. Igualmente con 1.500 m² de mecánica pesada, con lo último en tecnología, tanto para el diagnóstico de averías, como para electromecánica y las reparaciones y mantenimientos habituales de los vehículos.

Seguramente habrá un espacio dedicado al Servicio Rápido.- Tenemos 500 m² de mecánica rápida. Esto significa que podemos atender a un gran volumen de coches sin cita previa y ahorrar tiempo a nuestros clientes.

¿Cuál es la superficie destinada a exposición?.- Contaremos con 1.500 m² dedicados exclusivamente a Renault y Dacia. Un lugar donde lanzaremos todas las novedades de nuestras marcas, que a lo largo de 2007 y sobre todo 2008, serán muchas y nuevos lanzamientos de Renault y Dacia. Empezamos con el nuevo

Laguna como buque insignia de la nueva política de Renault de ofrecer la máxima calidad y prestaciones y el nuevo Twingo como abanderado de la nueva generación de coches ecológicos, que en la gama Renault se distinguen con el sello "ECO2".

Lógicamente habrá un área para los vehículos de ocasión, ¿de todas las marcas?.- No nos podemos olvidar de los 1.500 m² dedicados a vehículos de ocasión

de todas las marcas. Todos preparados y revisados, además de contar con un gran stock y una amplia gama de precios.

Los comerciales, ¿tendrán su espacio?.- 1.800 m² dedicados a los vehículos comerciales Renault, tanto autónomos como empresas, verán en nuestra amplia gama, su mejor y más productiva herramienta de trabajo. Como dice un eslogan de nuestra marca "Entre profesionales".

¿Algo más que destacar?.- Para agilizar el servicio y la movilidad a nuestros clientes, contaremos con un servicio de vehículos de sustitución y un minibus para el traslado de clientes al centro de Santa Cruz. Es prioritario para nosotros ofrecer a nuestros clientes un medio de transporte, para que aunque su vehículo este en el taller, no lo noten en su vida cotidiana.

Gracias y suerte

José de la Riva



La foto es un montaje de cómo veremos las nuevas instalaciones, desde la autopista del sur, hacia Santa Cruz.

**LA MAYOR SEGURIDAD DE SU CATEGORÍA.
NUEVO RENAULT LAGUNA.**



NUEVO RENAULT LAGUNA. NUNCA ERES DEMASIADO EXIGENTE. Porque parecer seguro es una cosa; ser seguro es otra. El nuevo Laguna eleva la seguridad a un nuevo nivel. Su extraordinaria protección para conductor y pasajero se basa en la nueva generación de airbags de torax/cabeza. Su sistema de doble pretension en los cinturones de seguridad redistribuye el peso del cuerpo del pasajero. Todo esto, rodeado por un bastidor de acero resistente pero a la vez ligero, que le proporcionará un extra de confianza. Y todo esto se suma al nivel de seguridad que usted ya espera de Renault. Nuevo Renault Laguna. Descubra precisamente qué es la seguridad.

3 AÑOS DE GARANTÍA - 150.000 KM.*

* Dos primeros años sin límite de kilometraje. A partir del segundo año, la garantía cubre el vehículo en su totalidad de los días condiciones 2 años o 150.000 km. Ver condiciones de aplicación de garantía. Gama Nueva Renault Laguna. Consumo medio 6,9 l/100km desde 4,8 hasta 8,8. Emisión CO₂ (g/km) desde 130 hasta 210.



COMERCIAL IGARA

Polg. Ind. Guaza, 2
Tlf: 922 169 306
GUAZA - ARONA
TENERIFE

Gran Premio de Malasia El mundo: Territorio Lorenzo

Dos de los tres títulos mundiales ya están decididos. En Japón Casey Stoner se proclamó campeón de Moto GP y en Malasia Jorge Lorenzo rubricó su segundo título en la categoría de 250cc. Talmacsi, Aoyama y Stoner fueron los ganadores de las tres carreras en Sepang, donde los españoles consiguieron 4 podios.

125 cc Talmacsi más cerca del título

La pole position conseguida en los entrenamientos del sábado por Héctor Faubel, hizo que los españoles pusieran las ilusiones en que el piloto de Llivia conseguiría arañar unos puntos importantes a su compañero y rival Gabor Talmacsi. Los dos ocuparon las primeras posiciones en la parrilla acompañados por Sandro Cortese y Pol Espargaró.

Al apagarse el semáforo el vigente campeón de España de 125 cc salió como una exhalación pero cometió un error en la primera curva del trazado que le retrasó hasta la décima posición en el primer paso por meta.

En la cabeza de carrera Talmacsi empezó una cabalgada en solitario y vuelta a vuelta fue ampliando una ventaja insalvable para sus perseguidores.

Con Talmacsi destacado, el grupo perseguidor trató de asegurar las posiciones de podio, pero cuando son 8 los pilotos que se lo rifan, el espectáculo está servido. Joan Olivé plantó cara a su jefe de filas Mattia Passini y no se arrugó ante el protagonizando una preciosa lucha color Polaris World.

Sergio Gadea se encontró atado de pies y manos y a pesar de la velocidad punta de su Aprilia era mayor que la de su compañero Faubel, no pudo remontar posiciones para intentar minimizar los puntos entre éste y Talmacsi.

Pol Espargaró también se unió a la fiesta y rodando en tiempos más bajos que el resto luchó por los puestos de podio hasta que se fue al suelo. Y Tomoyoshi Koyama, el más listo de la clase esperó a las dos últimas vueltas para robarle la cartera a Faubel y colocarse en 2º lugar, mientras éste disputaba el tercer cajón con Olivé.

Talmacsi entró victorioso con más de 6 segundos de ventaja ante el japonés de KTM y Héctor Faubel logró su 12º podio de la temporada. El húngaro salió de Sepang con una ventaja de 10 puntos en la provisional, pero el valenciano intentará rematar esta temporada logrando el título en su circuito.

250 cc LorenShow
Jorge Lorenzo lo tenía todo a su favor para proclamarse campeón del Mundo en Malasia. Sólo necesitaba 5 puntos para conseguir su segundo título mundial en la categoría del cuarto de litro y no perdonó. No partió desde la pole position y eso, durante esta temporada, era sinónimo de que no ganaría. Aunque estuvo a punto. Pero Andrea Dovizioso, uno de los pilotos con más pundonor del Mundial, no quería darse por vencido y salió a por todas. Consiguió una ventaja de más de dos segundos ante Kallio, Lorenzo, Bautista y Aoyama que en unas cuantas vueltas desapareció.

El campeón del Mundo minimizó esa diferencia y comandó la carrera. Antes, Bau-

tista que rodaba tercero, vio como el motor de su Aprilia RSA decía basta y decía adiós a sus aspiraciones de podio. Las últimas vueltas de este GP de Malasia fueron una sucesión de adelantamientos entre Aoyama, Lorenzo, Kallio, Dovizioso y Barberá.

Pero no hacían presagiar el final. En el último giro el finlandés kamikaze Mika Kallio entró colado en una curva y se llevó por delante a Andrea Dovizioso que vio como sus esperanzas de ser campeón del Mundo se desvanecían sobre el asfalto de Sepang. Aún así levantó su Honda y finalizó 11º, aunque desde su caída, Lorenzo ya era automáticamente campeón del Mundo. Hiroshi Aoyama ganó esta carrera, en la que Barberá consi-

guió su mejor resultado de la temporada, un 2º puesto que le pone las cosas más fáciles de cara al próximo año, y Lorenzo entró 3º con el título nº 31 de campeón del mundo para el motociclismo español bajo el brazo. A una carrera, la de Valencia para que finalice el campeonato, Lorenzo pone su nombre, junto a los de Crivillé, Nieto, Pons, Aspar, Pedrosa y Tormo, como uno de los pilotos españoles que ha conseguido, por partida doble, ser campeón del mundo de motociclismo.

Quizás por ese motivo, el piloto mallorquín dejó de lado su bandera de Lorenzo's land y clavó en territorio malayo la bandera española. Felicidades campeón.

Texto: Eva Ávila
Fotos: Dorna



El podio de 125 en sepang. Los chicos de Aspar siguen "haciendo publicidad"



Hector Faubel todavía tiene opciones

La Derbi de Pesek no pudo pasar de 6º



Sus celebraciones podrán gustar o no. Pero Lorenzo es un gran campeón



Lorenzo, que acabó tercero, se proclamó Campeón del Mundo 2007 de 250



LUBRICANTES A LA VANGUARDIA DE LA TECNOLOGIA:

REPSOL

TINERFEÑA DE LUBRICANTES, S.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

C/ Cruz de la Gallega, 25; 38107 Santa Cruz de Tenerife. TENERIFE; Teléfono: 902 37 37 27 Fax: 922 62 20 89



Gran Premio de Malasia Moto GP ¿Quién es el campeón?

Casey Stoner parece querer dejar claro que el campeonato del mundo es suyo porque se lo ha ganado. Y es cierto. Con 22 años recién cumplidos, 10 victorias en esta temporada le acreditan como el mejor piloto de la categoría reina, que a base de victorias de Stoner, carrera tras carrera, se nos empieza a antojar aburrida.

La emoción la puso Dani Pedrosa en los entrenamientos consiguiendo la tercera pole position consecutiva esta temporada. Pero nuestro gozo quedó en un pozo nada más apagarse el semáforo y es que la bala roja de Stoner repitió la excelente salida a la que nos tiene acostumbrados y no abandonó esta posición hasta finalizar las 21 vueltas al trazado de Sepang.

Sólo Pedrosa inquietó por momentos al campeón del mundo, pero también el de Honda Repsol vio truncadas sus aspiraciones a ser 2º cuando Marco Melandri, quien no pisaba el podio desde el GP de EEUU, llegó desde atrás para no abandonar la posición ganada al español hasta el final. Randy de Puniet, quien rodó en tercer lugar durante gran parte de la carrera, tampoco pudo con las embestidas de Melandri y tuvo que conformarse con acabar 4º por delante de un Valentino Rossi, que en los entrenamientos oficiales sólo consiguió finalizar 9º y que tuvo problemas hasta en el warm up del domingo. Quien le precedía en la parrilla, Toni Elías, no pudo mejorar y terminó por detrás de Il Dottore.

Valencia pondrá el punto y final a esta temporada 2007 y será la última oportunidad que tendrá Pedrosa para repetir su victoria de Sachsenring, aunque visto lo visto, todas las previsiones apuntan a que Cheste, al igual que el año pasado de la mano de Troy Bayliss, se volverá vestir de rojo, Ducati por supuesto.

Texto: Eva Ávila; Fotos: Dorna



En Sepang el binomio Stoner/Ducati volvió a demostrar todo su poderío.



Stoner no dió opción a sus rivales



Dani Pedrosa necesita tener una moto con opciones



Nuevo Peugeot 308. Revolución natural.

Conduce el nuevo Peugeot 308 desde 13.610 €



Gama 308: Consumo mixto (L/100 km): entre 4,5 y 7,9. Emisiones de CO₂ (g/km.): entre 120 y 188
Precio recomendado Peugeot 308 3P Urban 1.4VTI 95 CV. Canarias. Incluye impuestos, transporte y Plan Prever.
Oferta válida para vehículos matriculados hasta final de mes

5ª Prueba. La Torrecica-Albacete Campeonato de España de Velocidad

La 5ª cita del CEV pasó por el circuito de Albacete donde se coronaron como reinas por un día las 600 de supersport. Ningún líder de las provisionales pudo ganar en la Mancha y las clasificaciones se ajustan de cara al título.

Fórmula Extreme

El duelo De Gea Morales se saldó con la victoria del piloto del L'Oréal Laglisse que aunque no partió de la pole, supo controlar el ataque del de Cehegín las dos últimas vueltas. Del Amor ocupó una cómoda tercera posición aunque estuvo en las primera vueltas a rueda de Morales y De Gea. Por detrás un motivado Jordi Torres aprovechó las circunstancias de carrera para repetir el mejor resultado del año. De Gea sigue líder pero ahora a sólo 15 puntos le separan de Morales. Del Amor consolida su tercera plaza tras la caída de Sardá.



Fórmula Extreme: Al mejor estilo Kevin Schwantz frenaba Del Amor (3º en carrera)



Supersport: Dani Arcas encabeza el grupo que mayor espectáculo nos ha ofrecido en el CEV este año

Supersport

Las supersport protagonizaron lo mejor del fin de semana. Hubo de todo: pole impresionante del inglés del Joe Darcey que le hubiera colocado el décimo en Fórmula Extreme, rotura de motor de Rodri el viernes y caída en la primera vuelta del warm up, rotura de motor bueno de Bonastre.

Con todos estos ingredientes la carrera fue lo mejor de lo mejor. Rodri sale a por todas hasta que en la vuelta 10 coge una mancha de aceite de las varias caídas y se va por los suelos. Unas vueltas antes, su mayor pesadilla, Russel Gómez no aguantó la presión y rodó por los suelos. Con estos dos fuera de carrera Bonastre aprovechó la ocasión y ganó una carrera que al final le resultó muy cómoda. El grupo perseguidor formado por un cuarteto de lujo fue el espectáculo: Arcas, Rivas, Alabarce y Bonache. La presencia de varios grupos de doblados al final de la carrera motivó que Arcas fuera el más listo seguido de Bonache mientras Alabarce y Rivas se quedaban detrás.

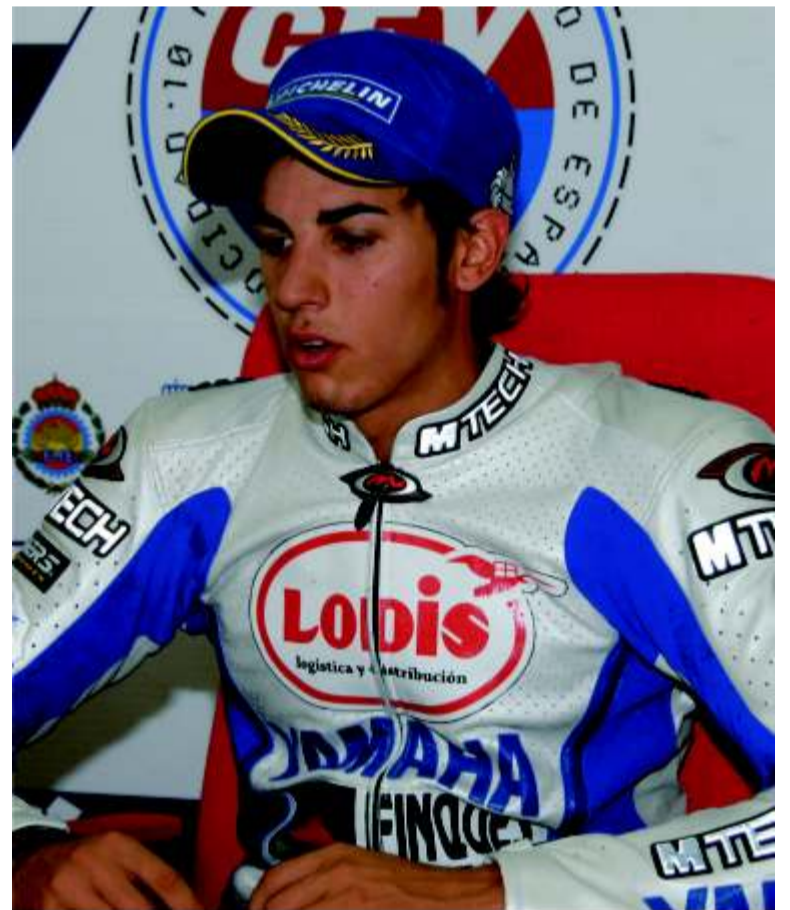
La clasificación general pone a 4 pilotos con una diferencia de 7 puntos. Al rojo vivo la carrera de Valencia donde ahora el menor fallo te deja fuera de la lucha por el título.



Fórmula Extreme: Carmelo Morales pudo con De Gea y le recorta cinco puntos en la provisional

125

La carrera más aburrida del año, Redding partió de la pole y rodó en cabeza las 18 vueltas. Por su parte Efrén Vázquez hizo lo propio desde la segunda plaza y Alberto Moncayo desde la tercera. Sólo el líder de la provisional que pasó duodécimo en la primera vuelta remontó hasta la cuarta final, y superando a su principal rival en la general, Pere Tutusaus que no pudo aguantar el ritmo de los primeros. Bradl consolida su liderato y para Valencia todo es posible.



Supersport: Bonastre, el pupilo de Dani Devahive, estrenaba victoria en el CEV con el Yamaha Factory



125cc: De principio a fin el triunfo de Scott Redding



4000 m² DE EXPOSICIÓN
Y TALLER • RECAMBIOS
VEHÍCULOS DE OCASIÓN
EXCELENTE SERVICIO
POSTVENTA.



CONCESIONARIO OFICIAL PARA CANARIAS

ICAMOTOR
VENTA DE AUTOMOVILES, S.L.



Regularidad: Organizado por el Team Sinco Sport I Classic Ciudad de la Laguna

Constituido hace ya más de doce años por un numeroso grupo de entusiastas del mundo del motor, el Team Sinco Sport comenzó realizando actividades propias de asistencia y apoyo a diferentes equipos de competición.

Con el paso de los años el interés del club se ha ampliado hacia tareas organizativas, hasta el punto de constituirse como escudería hace cuatro años. Encabezan la lista de la misma Francisco Negrín (presidente), José Angel Figueroa (vicepresidente) y Miguel Angel Báez (tesorero).

Durante este tiempo han colaborado de forma intensa con diferentes organizadores del mundo del motor.

Este año se estrenarán con la organización de un evento propio, el I Rallye Ciudad de La Laguna, en la modalidad de clásicos.

La Escudería Sinco Sport

organizará el próximo 27 de octubre la "I Classic Ciudad de La Laguna", una prueba de regularidad inscrita dentro de la Copa Clásico Retro PJ.

Hay varias sorpresas preparadas, tanto para los participantes como para los aficionados que la presencien.

Art. 1: ORGANIZACIÓN:

1.1- La Escudería Sinco Sport, miembro FEVA Nº: 263. Organiza, para el día 27 de Octubre de 2007, el I CLASSIC CIUDAD DE LA LAGUNA de regularidad para vehículos históricos. Esta prueba se desarrollará de acuerdo con la normativa de la FEVA y con el presente reglamento particular aprobado por la Federación Española de Vehículos Antiguos.

1.2: Dirección de la prueba:

Director de la Prueba y responsable de S.V.: Francisco Negrín Medina; Comisario De-

portivo: Modesto Expósito; Secretario: Jonás Figueroa Cabrera; Relaciones con los Participantes: Miguel A. Baez; Relaciones con la Prensa: Pablo Regalado; Responsable

Tiempos: C.O.A. (FIASCT). Verificaciones Técnicas: Designados por el COA. (FIASCT)

La secretaría de esta Dirección y la Oficina Permanente de la Prueba estará ubicada en: Plaza del Cristo de LA LAGUNA -TFNO 690 21 98 28

Art. 2: DESCRIPCIÓN:

2.1- La prueba consistirá en una etapa, con dos secciones y un recorrido secreto de 300,00 kilómetros, de los cuales 190,00 son de regularidad, a una media impuesta inferior a 50 km/h, a realizar por carreteras abiertas al tráfico por lo que los participantes deberán respetar en todo momento las normas del Código de la Circulación.

I CLASSIC CIUDAD DE LA LAGUNA "TROFEO Auto-Laca"

La Laguna, centro neurálgico de la prueba.

El centro neurálgico de la prueba estará situado en el Casco Histórico de la Laguna. En concreto, la organización ya ha llegado al acuerdo con el Excmo. Ayuntamiento de la Laguna en que sea la zona anexa a la Iglesia de la Concepción, símbolo emblemático de la ciudad y de Tenerife.

Así mismo, las instalaciones de Auto-Laca concesionario Citroën para la provincia de Tenerife - sitas en Geneto (La Laguna), serán el escenario en el cual se hará entrega de la documentación a los participantes los días 26 y 27 de octubre. Se han previsto dos días de entrega de documentación para que el viernes 26 puedan recogerla los equipos locales y el sábado 27 los equipos foráneos o quienes no hayan podido hacerlo el viernes.

Poco a poco iremos confirmando la participación en nuestro evento de marcas y empresas de reconocido prestigio, no solo en nuestra isla sino incluso a nivel internacional. Es el caso de la cadena hotelera "Hotasa Hoteles", que se suma como patrocinador de la prueba. Merced al acuerdo alcanzado recientemente entre la escudería Sinco Sport y el director general de la cadena en Canarias, D. Juan Pedro Escobar, los participantes que vengan de fuera de la isla de Tenerife podrán disfrutar de una reconfortante noche de hotel de forma gratuita.

"Fronpeca", una reconocida empresa constructora de Canarias, con sede en La Laguna, se une también al elenco de patrocinadores del I Classic Ciudad de la Laguna "Trofeo Auto-Laca".

Redacción

"I CLASSIC CIUDAD DE LA LAGUNA"

PROGRAMA HORARIO

1 de Octubre	00:00 h.	Apertura del plazo de inscripción.	Secretaría Sinco Sport
11 de Octubre	11:30 h.	Presentación Oficial de la prueba	Sala Casa de los Capitanes (Ayto. de La Laguna)
19 de Octubre	20:00 h.	Cierre del plazo de inscripción	Secretaría Sinco Sport
24 de Octubre	12:00 h.	Publicación Lista Oficial de Inscritos	Secretaría Sinco Sport y web
26 de Octubre	18:00 a 20:00 h.	Entrega documentación (optativa)	Auto-Laca
27 de Octubre	08:00 a 09:00 h.	Entrega documentación	Plaza de la Concepción
	08:00 a 09:30 h.	Verificaciones y entrada en Parque Cerrado	
	10:15 h.	Briefing	
	10:30 h.	Salida 1ª Sección	
	13:30 h.	Llegada 1ª Sección	
	15:30 h.	Salida 2ª Sección	
	20:00 h.	Llegada 2ª Sección	
	22:00 h.	Publicación de resultados provisionales	
22:30 h.	Publicación de resultados oficiales	Plaza de la Concepción	
	Entrega de Trofeos		



Arriba: Momento de la presentación en el Ayuntamiento de La Laguna
Izquierda: Programa horario



LAVADO DE CARROCERIAS
interiores, tapicerías, abrillantados
Vehículos industriales, clásicos y motos
Servicio Rápido de Mecánica. Cafetería-Restaurante
Recogemos y entregamos su vehículo. **(Cita Previa)**
Llevamos su vehículo a la I.T.V. **922 61 97 62**
c/ Lirio, nº3; El Chorrillo; Fax 922 618 421

Una empresa joven con gran proyección CODICAN, líder en lubricantes

CODICAN S.L. es una empresa joven, fundada en Tenerife en Octubre de 1995, cuya actividad consiste en la importación y distribución de productos para la reparación y mantenimiento de automóviles, vehículos en general, náutica, maquinaria agrícola y forestal, industria y maquinaria de obras públicas.

Sus principales líneas de trabajo son: Lubricantes (Bradol), filtros (Mecafilter), baterías (Daicor Energy) y productos auxiliares.

Con la marca Bradol lo más destacable son los aceites para motos de dos y cuatro tiempos y motores de automoción en general, los fluidos hidráulicos, los aceites para engranajes y las grasas para mantenimiento.

La sede se encuentra ubicada en una zona industrial, sin problemas de aparcamiento, en La Laguna, Tenerife, y un almacén en la isla de La Palma.

Tanto en Tenerife como en La Palma existe un stock capaz de atender cualquier necesidad, de forma inmediata, por especial que parezca.

Hablamos con el geren-

te Don Juan Francisco Conrado Rodríguez para que nos ilustre:

Señor Conrado, ¿Cuáles son los retos a los que hace frente una empresa como CODICAN?

Uno de los primeros retos es el intento continuo de adaptación de la empresa a las necesidades de nuestros clientes en un mercado cada vez más exigente en cuanto a servicio y calidad de los productos.

Otro reto es el mantenimiento de precios. En los dos últimos años, es la increíble variación de precios.

Otro reto es conseguir dar la formación y los cursos de una manera continua y adecuada, a nuestros clientes, sobre todos los cambios que van surgiendo.

Conforme va pasando el tiempo, van cambiando las necesidades, la utilización de lubricantes, ¿es muy distinta desde que abrió la empresa?

Desde que abrió la empresa, si que han cambiado sobre todo en cuestión de especificaciones. Aparte de esto han surgido nuevas viscosidades, aunque para tratar de es-

to habría que entrar en una parte quizás muy técnica para entender las diferencias.

En definitiva si que ha habido cambios al igual que ha habido cambios en la mecánica de los vehículos, la normativa de combustibles, así como en lo medioambiental.

En lo que se refiere a la mecánica, está claro que ha cambiado mucho desde la aparición de los primeros coches. Al principio se engrasaba mucho. Ahora existen, cada vez más, dispositivos "for life" que no necesitan ni añadir ni cambiar lubricante mientras están operativos. ¿Qué se ha adaptado a qué?, la mecánica a los lubricantes o los lubricantes a la mecánica...

No solamente en lo que me dices. Realmente ha sido una colaboración entre todos los implicados en conseguir el objetivo, que es reducir las emisiones, no usar plomo en los combustibles, reducir el contenido de azufre en los combustibles, aumentar los rendimientos del vehículo, aumentar los tiempos entre mantenimiento, reducir el consumo de petróleo tanto de com-

bustible como de lubricantes. Por ejemplo el plomo hacía una función lubricante al igual que el azufre. Si usáramos lubricantes anteriores a todas estas exigencias, nos faltaría esta lubricación que hacían estos productos, con lo cual los motores durarían menos, pero estos lubricantes también tenían en su formulación productos que estropearían los catalizadores. En fin que sí que surgen cambios por lo que las empresas como la nuestra están en constante evolución y adaptación a las nuevas obligaciones y normas.

Teniendo en cuenta que los aceites, por su origen, se clasifican en minerales y sintéticos. ¿Qué consumimos los usuarios canarios del siglo XXI?.

De todo. A medida que el parque de automóviles se moderniza la tendencia es hacia el uso de lubricantes sintéticos. Pero no siempre es necesario un lubricante sintético. Dependiendo del caso, quizás va mejor un mineral. El mecánico tiene que saber que le va mejor a su cliente, es decir a su vehículo.

Para los usuarios no es fácil distinguir entre un

aceite y otro. También en el ramo que nos ocupa, ¿existe la picaresca?, ¿es posible que nos vendan un producto por otro?.

En todos los ramos existe la picaresca. Uno de los factores para que éste sea más propenso es el desconocimiento del usuario final. Así como la dificultad para detectar si un producto es bueno o no con rapidez. Si tomas un vino malo lo detectas rápidamente.

Como expertos en la materia. ¿Qué le gustaría añadir?.

Las recomendaciones que nosotros podemos hacer, es que lean los manuales del vehículo. Hay una parte dedicada a lubricantes donde el fabricante dice qué especificaciones deben cumplir.

Usar un producto de calidad, que cumpla con las exigencias del fabricante, es un ahorro seguro. Se trata de buscar un producto que ofrezca garantías a un precio adecuado. Su mecánico lucha "ferozmente", se lo puedo asegurar, por buscar un producto que cumpla con sus necesidades.

Gracias y suerte

José de la Riva



Unas amplias instalaciones con la organización adecuada permiten a Codican satisfacer todas las necesidades del mercado canario en el sector



CTRA. GRAL. DEL NORTE Km. 11.8
38206 SAN LAZARO-LA LAGUNA
SANTA CRUZ DE TENERIFE-ESPAÑA
TEL.: 34 922 262 435
FAX: 34 922 262 760
www.codican.com



Sostenibilidad, menos consumo y menos emisiones Presentado el Honda Civic Hybrid

Honda está comprometida en liderar el desarrollo y la aplicación de nuevas tecnologías dirigidas a tres grandes retos medioambientales: mejorar la eficiencia del combustible para reducir las emisiones de gas que provocan el calentamiento global, reducir las emisiones que provocan contaminación en el aire y avanzar en energías alternativas a la gasolina que permitan promover la sostenibilidad.

Por este motivo, Auca-sa Honda se enorgullece de presentar la segunda generación del Civic Hybrid, equipado con la tecnología híbrida IMA (Motor con asistencia eléctrica integrada). Un vehículo totalmente innovador que asocia un motor de gaso-

lina con consumo muy reducido a un motor eléctrico. Una tecnología única para un vehículo con unas prestaciones que no terminarán de sorprenderle.

Se trata de un motor híbrido con una potencia equivalente a la de un motor de 1,8 litros. Característica fundamental es el respeto por el medio ambiente, ya que sólo emite en 1 Km 109 g de CO₂ y es muy silencioso. Es una tecnología que no requiere ningún modo de conducción especial. El motor híbrido se controla de manera autónoma. La única diferencia con un vehículo tradicional es que tendrá que pasar por la gasolinera con menor frecuencia.

Redacción



La única diferencia con un vehículo convencional es que tendrá que pasar menos veces por la gasolinera.

Características Generales:	
Número de puertas	4
Longitud(mm)	4545
Anchura(Con retrovisores)(mm)	1.750(2.012)
Altura(mm)	1430
Distancia entre ejes(a plena carga)(mm)	2.702(2.700)
Distancia del Suelo(mm)	140
Peso en vacío(Kg.)	1303
Peso máx. autorizado (kg.)	1720
Capacidad maletero(l)	350
Depósito combustible(l)	50
Dirección	Asistida, eléctrica, cremallera y piñón
Vueltas(de tope a tope)	2,65
Radio de giro	10,8
Motorización:	
Tipo Motor	4 cilindros en línea V8
Cilindrada(CC)	1.339
Díametro por carrera (mm)	73x80
Relación de compresión	10,8
Potencia máxima(CV/rpm)	115/6.000
Par máximo(nm/rpm)	167/2.500



Una imagen que demuestra que las nuevas tecnologías no están reñidas con el diseño, la comodidad y los buenos acabados

La empresa es sinónimo de seriedad y calidad Aucasa es representante de HONDA

Para ampliar nuestros conocimientos, sobre la marca en Tenerife, nos encontramos con la Jefe de Ventas, de la división de motos, Candelaria Méndez Díaz. Para ello pasamos a hacerle las siguientes preguntas:

Aucasa, ¿desde qué año representa la marca Honda?.- Desde Febrero de 1979, Aucasa representa la marca Honda como Importador, con toda la gama de productos para la provincia de Santa Cruz de Tenerife

¿Qué empresas son del grupo?.- El grupo consta de las siguientes empresas AUCASA (HONDA), IMDICASA (LAND ROVER) y HATUSA (VOLKSWAGEN)

¿Sigue siendo, Honda motos, líder en ventas?.- Hasta el momento Honda es la marca más representativa no sólo a nivel Canarias, sino en todo el mundo

¿Qué modelo es el más vendido?.- Super Sport CBR600RR, Naked CB600F Hornet, Custom VT750C, On Off XL650Transalp (nuevo modelo en Nov 07 XL700V Transalp) y en 125cc XL125V Varadero

Las Naked, ¿están teniendo más ventas que las puramente deportivas?.- La gama Naked es un modelo que para el cliente le resulta muy polivalente, ya que es muy cómoda tanto para ciudad, cómo carretera o autopista. Desde hace unos años ésta gama es líder en ventas.

Los equipos post-venta de Aucasa tienen fama de rapidez en el servicio.- Nuestro taller está funcionando tanto en servicio como en rapidez para nuestros clientes. No sólo en S/C sino en el Norte, Sur de la Isla y en las islas menores. Contamos con sistemas informáticos, adaptados a la tecnología moderna de nuestros fabricantes, y estamos conectados on-line.

¿Cómo se cerró el pasado año?.- El mes de Diciembre del 2006 se cerró el Año con un total de 995 uds. vendidas, y con una penetración de mercado del 20%.

Los empleados de los talleres de Aucasa, ¿están en continuos reciclajes?.- Los empleados de post-venta continuamente reciben cursos, tanto a través de la em-

presa (Aucasa), como de la propia marca.

¿Cuántos empleados componen la plantilla del grupo?.- En total el grupo tiene 140 empleados

Y concretamente, ¿en la parte de motos?.- 5 en motocicleta, 1 Jefe de Taller, 1 Recepcionista, 3 Mecánicos.

Aucasa importa y distribuye una amplia variedad de productos. ¿Los puedes enumerar?.- Honda Motocicletas, Honda Vehículos, Honda Power (productos agrícolas) y Honda Marine

La competición a nivel mundial, ¿ayuda a mejorar las ventas?.- Siempre que la marca Honda esté en la competición ayuda en nuestras ventas. También ayuda un buen servicio. Contamos con una exposición muy amplia en la C/ Gral Mola 37, sólo para motos y en la Ctra. Gral. del Sur el servicio de talleres, oficinas, repuestos y venta.

¿Qué le gustaría añadir que no hayamos comentado?.- Agradecer su atención y también a los clientes que confían en nosotros.

de Mesas/de la Riva



Candelaria contestó amablemente a todas nuestras preguntas



Una completa exposición, en Gral Mola 37, facilita la elección del cliente.

Modelos 2007



Ven a conocerlos en el Salón del Automóvil



SH300i



Próxima novedad

XL700V Transalp



CB600F Hornet



XL1000V Varadero



Varadero125



Próxima novedad

Shadow VT750C

aucasa
Importador oficial de HONDA para Canarias

General Mola, 37. S/C de Tenerife. Horario: de lunes a viernes de 9:00 a 20:00h. Sábados de 10:00 a 13:00h. Tel.: 922 232 077-922 232 415

ventas@aucasa.com

Recién llegado al motociclismo y ya crea escuela Ernest Riveras, la voz de MOTO GP

El pasado mes de abril y con motivo de la primera carrera del CEV de Albacete tuve la oportunidad de conocer a este humilde periodista que, con el paso de los meses, se ha convertido en el narrador de moda. Su pasión, sus ganas, sus expresiones, su entusiasmo, su polémica hacen de él un personaje muy interesante. Ha querido compartir una tarde del CEV, con nosotros, para los lectores de INFORMAMOTOR.

y todas las carreras pequeñas". En el 99 debuté en el campeonato del mundo de Atletismo en Sevilla haciendo entrevistas y desde el 99 al 2005 estuve haciendo entrevistas en la zona mixta. Y el precio del ciclismo me permitió estar en cuatro juegos olímpicos".

Un día te llaman y te dicen: ¿quieres hacer Moto GP?.- "Sí, es exactamente así. Me dicen que si me atre-

Sí. Nieto está muy motivado mientras que anteriormente estaba muy triste y apático. Este año igual se ha contagiado del ritmo que llevamos. Y me dicen siempre dos cosas: la mejoría de Nieto y que Crivi habla. Es un gran piropero en la parte que me corresponde, aunque hay mucha más gente trabajando en esto. .

¿De donde sale el guiño?.- Lo hacemos con un director de operativos. El proyecto Moto GP. Es un operativo muy democrático en el que todos aportamos ideas incluso desde el anonimato o la ignorancia misma. Y creo que parte de culpa lo tiene el desconocimiento total porque cuando llegas a un circuito y ves cosas que pueden parecer normal, para los que llevan toda la vida, para mí es novedad y lo digo.

CEV, la hermana pobre del motociclismo. Te toca de rebote.- Del CEV no sabía nada, solo cuando me tocaba presentar Estadio 2. Pero se aprenden y se ven cosas. Y no está bien empezar por arriba. El que es bueno debe hacer lo súper bueno como Moto GP y lo de abajo como el CEV. Y deberíamos formar a alguien más. Estaría bien un equipo que haga el CEV como cantera y además como Wild Card en las tres carreras de España.

¿Que pasa con el Supersport? Llegan las 600 a Moto GP. El CEV ¿tendrá más valor?, ¿Se retransmitirán las carreras?.- No tengo una opinión muy formada. Lo que si se es que el entrenador de un equipo no quiere nunca que su equipo pierda y cuando pone una alineación es para ganar aunque los aficionados digan lo contrario. Cuando Dorna ha hecho cambiar la categoría es que tendrá muchos argumentos a favor. Y si viene alguien que le dice que técnicamente no se puede, porque es una putada o beneficiar a Honda, pues se verá.

¿Se valorará entonces el supersport del CEV?.- Claro. Evidentemente. Y volveremos a lo que dice Eva, entonces será la cantera y formará parte del proyecto Moto GP porque la gente que



El periodista, curtido en mil batallas, es un gran comunicador



Ernest Riveras. Un periodista que sabe transmitirnos la pasión que lleva dentro

Nacido en Barcelona comienza en la radio en el 86 para pasar a la TV en el 88 y hasta ahora. Comenta: "Hice las pruebas para TVE y el primer año no me cogieron pero al año siguiente se ve que les falló alguien y me llamaron. Lo primero eran informativos en Cataluña, de deportes fue atletismo en catalán. Se dieron cuenta de que lo que me deban lo intentaba hacer bien y así hasta veinte deportes diferentes. Pero su gran popularidad vino con el ciclismo." 10 años en la vuelta, el giro, el tour

vía a hacer las motos, y dije: ¿Cómo?"

Y, ¿que pensaste? "Que era una cosa muy seria, era un salto muy grande. De motos no sabía mucho pero desde el 85 de la mili lo seguía. Siempre con los moteros de la vuelta. Parábamos y veíamos las carreras de motos, esa tradición nunca se perdió. No soy un tío de motor. Pero si me acuerdo de cuando Freddy Spencer se bajaba de una moto, se subía en la otra, y quedé campeón del mundo"

Lideras un grupo muy motivado, ¿que parte de culpa tienes en ello?.-

correrá el mundial saldrá de aquí y ahora no sale nadie para el 250. Es un tema estratégico.

¿Montas en moto?.- No como piloto. Lo llevo haciendo desde hace diez años pero detrás de un tío que la lleva. He currado encima de la moto. Me he ganado el sueldo y es muy duro.

¿Cual es tu relación con los pilotos?.- Me he dado cuenta que es una gente muy sana. Los de arriba y los que no tienen puntos. Es un mundo muy mediático. Saben que la tele vende. Me han acogido como un rey y tengo confianza con gente que hace seis meses veía por la tele. Me cuentan cosas.

¿Sufres algún tipo de presión por parte de los equipos, sobre todo los "pata negra", en los comentarios? o ¿te pasan información para que la divulgues?.- No, me lo dicen con mucha delicadeza.

Cuando preguntas a gente como Puig, ¿que piensas?.- Cuando voy a entrevistar a Puig o a Dani voy estresado. Pero hago mi trabajo. Ellos son profesionales porque hacen una rueda de prensa pero no les apetece nada que les entrevistes. Mi obligación es preguntar.

Preparas las carreras con tiempo, ¿como es un pre-GP para Ernest?, ¿por qué sabes tanto?.- Uno: Tengo una memoria potente.

Dos: las motos siempre me han gustado. Tres: me lo empapó todo, revistas, páginas web, carreras... todo, estudiar. Los que me llevaron a las motos tenían la garantía de que iba a preparar todo y que me volcaría. Otra cosa era el resultado. Era la apuesta de un narrador solvente, que se va a preparar y sobre todo que no diga tonterías.

Eres un gran comunicador.- Sé que tengo capacidad de comunicar. Lo que si creo es que soy un buen narrador. Después de tantos años haciendo tantos deportes y deportes minoritarios.

¿Lees toda la prensa?.- Si

Noyes, Pecino, Augusto, ¿que te dicen esto nombres?.- Nombres propios del periodismo. Los leo siempre. Con Augusto genial. Trato exquisito. Pecino sabe mucho y con él siempre te enteras de cosas. Noyes tiene mucha gracia y también sabe mucho.

Tenerife, ¿tienes algún paso por la isla?.- He subido al Teide desde Costa Adeje. Conozco el Puerto de la Cruz, con 18 años, estuve de vacaciones. Hice la mili en Las Palmas en Gando. Debería ir a El Hierro y a La Palma. La Gomera me gustó mucho. Hay alguna marcha cicloturista que me gustaría realizar. Me encantaría volver... ¿quizás para el II Ride Your Road?

Texto y fotos: Yiyo Dorta

MOTO



—Taller Multimarca—

MATTEUCCI

www.motomatteucci.com

info@motomatteucci.com

Ctra. Gral. del Norte, 389 - Los Naranjeros. 38340 - Tacoronte - Tenerife



922 573 798


SEAT
www.coansa.com

**LLÉVATE UN
LEÓN POR
85€
MES**
Las primeras 12 cuotas

Coansa
Concesionario
exclusivo
SEAT



150€ las doce cuotas
siguientes,
y el resto, 96 cuotas de
193,12€
T.A.E.: 8,33%



SEAT Leon 1.4 TSI 16V. Precio PVP incluido en COANSA 14.562 € + IVA de garantía en línea de kilómetros (DTC), transporte, matrícula, ahorro profesional y plus primer matriculación.
12 cuotas de 150€ (total 1800€), segunda año de financiación (DTC) total 1800€ (rest. de 12 cuotas a 150€), total 18.000€. Comisión de apertura 1,25% (180€) Estudio 1,25% (180€).
TIN al 8,33%. TAE al 8,33%. Precio final tras financiación a 120 plazos 21.396,36€. Emisiones CO2: 180g/km; Consumo por litro 7,00 (l/100km).
Oferta válida hasta el 30 de Octubre de 2007. Válida sólo en Comercial de Automóviles Nacionales, SA. Urb. Mayorazgo S/N. 38108 S/C de Tenerife. Oficina Financiera de Santander Consumer RBEnº 07/39101
Imagen acabado REFERENCE;Elevallas, Cierre centralizado, Aire Acondicionado, Radio CD, 6 airbags, ABS, Control de Tracción (TCS), Dirección asistida, Isofix, Sistema de respuesta dinámica conducción (DSR). NO INCLUYE pintura metalizada


COANSA
EL MAYORAZGO

Tfno.: 822 020 100 Cita Previa: Ext. 406.407.408

PARTICIPA en el SORTEO de 10 CURSOS de CONDUCCION SEGURA RELLENA y ENTREGA el FORMULARIO en COANSA o en su Stand de la Feria

Nombre: _____ Apellidos: _____
Edad: _____ Direccion o e-mail: _____ Telf.: _____
Marca de coche: _____ Modelo: _____ Años: _____


EL MAYORAZGO 

Para los españoles: Antes Räikkönen que Hamilton F1: Título para la "segunda opción"

Había dos osos pelándose por un salmón. La lucha era dura, en éste caso más que encarnizada, "pescadizada". Las alternativas se sucedían y ninguno de los dos era claro vencedor. Por un momento era uno y a los pocos segundos parecía el otro el que se iba a llevar la presa.

Muy cerca de los dos, sin perder de vista lo que estaba pasando pero sobre todo, mirando con un ojo al codiciado salmón, había otro oso que parecía impaciente pero no intervenía.

Producto de la lucha, de pronto, llegaron a las manos, mejor dicho, a las zarpas. Esta circunstancia era esperada, lógicamente, por el salmón para darse a la fuga. Pero también había otro personaje esperando el menor fallo para entrar en acción: el tercer oso. Y vaya que aprovechó. Mientras los otros dos se peleaban saltó sobre el salmón y salió corriendo sin que pudieran hacer nada para arrebatárselo el trofeo.

Dicen que las fábulas son ejemplos, cuentos cuyos personajes son animales, para explicar situaciones que les ocurren a las personas (animales racionales en definitiva) en la vida real.

¿Les suena la historia? Parece imposible que algo así, exactamente, sea lo que ha pasado en la temporada de F1 cuyo desenlace tuvo parada a toda España mientras veíamos por la tele el último Gran Premio de la temporada: Brasil.

Los aficionados alonsistas deseaban fervientemente que fuera Fernando quien se llevara el campeonato de conductores. Pero, de no ser así, y dadas las chapuzas que hemos visto a lo largo de la temporada favoreciendo siempre a su compañero de equipo, que no amigo, Hamilton, habríamos agradecido que el título fuera a parar a manos de, "el tercer oso", Kimi Raikkonen. Eso si, en éste caso, con la ayuda descarada de su equipo y su compi Massa que le dejó pasar. Esta maniobra, aunque lógica, está prohibida por el reglamento, pero bueno, si se hace bien y sin que nadie se de cuenta... no pasa nada.

De no haber sido así, el español, habría sido el campeón. Los de Ferrari siempre han tenido razón y cuando no la han tenido han modificado la norma. Son italianos y unos artistas.

Y, ¿qué decir de Hamilton?. Bueno, pues que a pesar de ser n... uevo en la especialidad, es muy bueno, muy muy bueno. Para ser campeón en

este mundo de fieras uno no puede ser una buena persona, un bonachón, un tibio. Hay que ser duro, agresivo, depredador, vaya, un chacal. No se puede caer bien a todos. Habrá muchos por el camino que habrán servido de eslabones de una cadena necesaria para llegar a conseguir un fin: ganar. Da igual si han sido sacrificados. Lo importante es la meta. Hamilton es de éstos.

Es justo decir que, de los pocos que son capaces de llegar a la F1, la mayoría se desvanecen conduciendo coches que son de última fila y se pasan el tiempo "a rebufo" de máquinas superiores sin poder demostrar lo que realmente llevan dentro,

El caso de Hamilton ha sido especial. Su padrino le ha dado la mano y ha puesto a su disposición el mejor material que, posiblemente, existía en la temporada 2007. Pero además hemos visto como ha tenido, además de su suerte, "la suerte de los jueces" de cara. Le han salvado en muchas ocasiones de auténticos desaguisados.

Ha disfrutado de la experiencia, aunque él declare lo contrario, de su compañero Fernando a la hora de poner el coche a punto. A Fernando le sancionaron sacándose una razón muy oscura mediante la cual no pudo puntuar en una carrera cuyos puntos ahora ha necesitado. Yo soy un convencido de que si, en el tema del espionaje a Ferrari, a los pilotos no les ocurrió nada, fue porque necesitaban su aportación testimonial, pero también porque no podían "fastidiar a Lewis Hamilton".

Ha protagonizado carreras que no parecían de un novato y a Fernando, que era el campeón, se lo ha puesto muy caro. La suerte que, como se dice, va por barrios, le dio la espalda en las dos últimas carreras de la temporada. ¿Tendría la FIA la capacidad de subsanar los dos errores imperdonables del inglés de McLaren para que, a pesar de todo, pudiera ser campeón del mundo?. Sería suficiente con buscar algún motivo por el que pudieran ser descalificados los dos coches BMW que quedaron por delante del segundo Mercedes. Y por supuesto que lo intentaron aunque no prosperó. Habría sido el colmo.

Es un nuevo capítulo del culebrón de título: "La FIA necesita un campeón inglés; da igual quién ni como".

FELICIDADES a Kimi Räikkönen y lo mejor en la próxima temporada para Alonso.

José de la Riva



Kimi levanta los brazos. La segunda opción, en cuanto a preferencias de los aficionados españoles, se ha materializado.

Gran Premio de Brasil 2007

Pos	No	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Sal	Ptos
1	6	Kimi Räikkönen	Ferrari	71	1:28:15.270	3	10
2	5	Felipe Massa	Ferrari	71	+1.4 segs	1	8
3	1	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	71	+57.0 segs	4	6
4	16	Nico Rosberg	Williams-Toyota	71	+62.8 segs	10	5
5	10	Robert Kubica	BMW	71	+70.9 segs	7	4
6	9	Nick Heidfeld	BMW	71	+71.3 segs	6	3
7	2	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	70	+1 Vta	2	2
8	12	Jarno Trulli	Toyota	70	+1 Vta	8	1

CLASIFICACION DEL CAMPEONATO 2007 DE F1

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Ptos
1	Kimi Räikkönen	Finlandés	Ferrari	110
2	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	109
3	Fernando Alonso	Español	McLaren-Mercedes	109
4	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	94
5	Nick Heidfeld	Alemán	BMW	61
6	Robert Kubica	Polaco	BMW	39
7	Heikki Kovalainen	Finlandés	Renault	30
8	Giancarlo Fisichella	Italiano	Renault	21
9	Nico Rosberg	Alemán	Williams-Toyota	20
10	David Coulthard	Británico	Red Bull-Renault	14



Fernando ha conducido compitiendo ¡contra su propio equipo!. Es el colmo de la competición...

Pasatiempos

6 errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

Es historia...



Cadillac Eldorado

En 1955 el diseño de las aletas traseras alcanzó en Cadillac su punto álgido: jamás las ha habido más grandes desde entonces. Las ventajas de este elemento estilístico están aún por demostrar, pues se limitaban a aspectos exclusivamente estéticos y no técnicos. Producir automóviles con semejantes características no habría sido posible en Europa.

Con todo, el Cadillac fue bien acogido en el mercado europeo. También en el viejo continente había gente que dis-

frutaba dejándose llevar por un Cadillac 75, de 6220mm de largo y de 3800mm de distancia entre ejes, lo mismo que entusiastas que se conformaban con un Eldorado de "solo" 5720mm de longitud y 3300mm de distancia entre ejes.

Redacción

Marca	Cadillac
Modelo	Eldorado
Cilindrada cc	6.384
Cilindros	8
kW	256,3
CV	350
Fabricación	1959
Uds. Fabricadas	--

Sudoku

Sencillo

4	1			2			8	5
		6	3					
8				9	4	2		7
5	6	8	9				4	
	2						7	
	4				8	5	9	3
3		4	6	5				1
					2	9		
1	9			7			5	6

Sencillo

5	6	8				2		
			9	2			4	
9			6				3	7
		6		1	3	4	7	
	8		5		7		2	
	5	3	4	6		9		
1	7				8			9
	4			3	6			
		2				1	8	4

Medio

1		8			4			
		9					1	
	6		1	9		7	4	
2				7				
	8	7		3		4	6	
				6				7
	7	4		5	3		2	
	3					9		
			8			6		3

Difícil

5	2	9		7				6
				6	8			5
			2					3
	7					8		
1		4				3		2
		8					5	
7					1			
8			5	4				
6				3		9	1	8

HASTA
1000€

EXTRA

SOBRE EL PLAN PREVER
POR AYUDARNOS A CREAR
UN AIRE MÁS LIMPIO



nuestro objetivo:
zero emisiones

Turismos TOYOTA, una gran idea.