



MotoGP (Págs. 14-15)

Jerez: Lorenzo

Estoril: Pedrosa

Después de tres carreras Terol manda con autoridad en 125 y parece no tener oposición. La lucha sin cuartel se da en MotoGP con los españoles Lorenzo y Pedrosa en primera línea.

Entrevista a: Santiago González (Pág. 7)

Un hombre importante de la comunicación, un canario implicado en el deporte, responsable de una empresa pública que dedica una parte importante de los recursos a las dos ruedas, es entrevistado por nuestro compañero Yiyo Dorta.



Rally de Canarias

Hanninen-Markkula

Fuster-Aviño

Lorenzo-Gómez

Seguramente la prueba más disputada en toda la historia de El Corte Inglés. (Págs. 10-11)



ACEITE SINTÉTICO
Con cambio de filtro

29€ TODO INCLUIDO
(Mano de obra e IGIC)

REVISIÓN GRATUITA

- Frenos
- Amortiguadores
- Cinturones
- Neumáticos
- Aire acondicionado
- Alumbrado

ELEMENTOS DE SEGURIDAD



RECARGA AIRE ACONDICIONADO

49€ TODO INCLUIDO
(Mano de obra e IGIC)



NOTARÁS MÁS EL CAMBIO

SIN CITA previa
CUALQUIER VEHÍCULO de cualquier marca

Visítanos, descubrirás más ventajas.



Busca tu centro RAHN mas cercano en www.rahm.es

Esta promoción se realizará solo en Centros RAHN y solo durante los meses de mayo y junio. Oferta no acumulable a otras promociones.

Va de aniversarios

Si cumplimos es porque estamos

El pasado número cumplimos cinco años de existencia, y no está nada mal. Ya sé que algunos llevan muchos más, pero seguro que también tuvieron su lustro. Con mucho esfuerzo y mucho trabajo, con mucha ilusión y más ganas aún. Y seguimos. Y espero que sigamos.

No voy a ser yo quien diga las cosas buenas, pero si diré que estamos aquí porque ustedes quieren. Y con eso lo digo todo. Gracias.

Y como seguimos de aniversarios, ¿qué puedo decir al cumplir 25 años yendo al gran Premio de Jerez de motociclismo? Pues muy sencillo: que es un honor para mí estar

25 años viendo las mejores motos del mundo, los mejores pilotos del mundo y viviendo las emociones más fuertes que puede vivir un aficionado al mundo de las dos ruedas. No me voy a extender diciendo cada una de las vivencias que he tenido en mi segunda tierra durante todos estos años, pero si quiero que sepan que he vivido momentos mágicos (conocer a Kenny Roberts o Kevin Schwantz), momentos muy duros (muerte de Wakai), momentos históricos (caída de Doohan, invasión de pista cuando Crivillé ganaba a Doohan), momentos curiosos (primer entreno de Jorge Lorenzo al cumplir los 14 años), mo-

mentos de alegría (mi primer pase de prensa), momentos de ilusión (disfrutar del set de TVE), y un largo etcétera de experiencias.

Pero mi mejor experiencia pasa por repetir en 2012. Será buen síntoma.

Y por último todos sabrán que llega mayo y tenemos elecciones municipales. Ya, ya, no voy a hablar de política pero si de políticos. Tiene un nombre propio: Dámaso Arteaga. También sé que le he dedicado ya muchas palabras pero esta vez lo hago en forma de crítica o de llamada de atención, desde mi modesta opinión, a la federación Canaria de Motociclismo. Y lo digo

porque a estas alturas, y leyendo estos días algún homenaje que le han rendido a Dámaso en otros deportes, el mundo de las dos ruedas aún no ha dicho nada al mejor gestor público que hemos tenido jamás en la isla. No podemos pasar por alto el trabajo, el esfuerzo, el apoyo, la entrega de un hombre que lo ha dado todo por el mundo del motociclismo. Sin él muchas cosas aún estarían en la prehistoria, y sin él no estaríamos donde estamos. Si, ya sé que aún no tenemos circuito pero los avances obtenidos en estos años superan los que en décadas nadie hizo. ¿Y "la joya de la corona", el circuito de San Miguel de

Abona con 3 Campeonatos de España de MX a sus espaldas? Creo que debemos unirnos ya de una vez y agradecer a este hombre bueno del deporte que ha sabido darnos los que íbamos pidiendo. Desde aquí animo a todos a que formemos un grupo de apoyo a ese homenaje del motociclismo a Dámaso Arteaga. Si quieren enviarnos correos o notas de apoyo me comprometo a llevarlas al presidente para que lo tenga en cuenta.

Seguimos haciendo este deporte tan bonito y lleno de emociones. Seguimos disfrutando y seguimos siendo un poquito más grandes.

Yiyo Dorta

Como último recurso

¿Es justificable?

Corría la década de los años 70 y principios de los 80 y en los circuitos españoles de velocidad, las Bultaco Metralla Pursang modificadas a carretera, las Montesa Impala Sport y las Ossa Desert y Copas, copaban los primeros puestos en todas las clasificaciones y salvo algunos privilegiados que podían disponer de alguna de las 52 Scirocco fabricadas ó en concreto 47 que fueron las que, en su momento se vendieron, compartían honor y gloria con alguna Arisco y las joyas de la corona motociclista de la época las increíbles Yamaha TZ 250 y 350 que eran el sueño de pilotos y preparadores. Ya en el año 1969 el gran Santi Herrero

se partía el cobre con su Ossa monocasco con estas bestias de competición que en manos de Kell Carruthers ganaban el campeonato después de sufrir Herreros su accidente mortal en la milla 13 de la Isla de Man.

Inexplicablemente comenzaron a aparecer por los circuitos urbanos españoles, esas TZ que no solo eran caras sino además escasas a la venta. Se dieron toda clase de argucias para pasarlas a través de la frontera, las desmontaban y las pasaban en varios coches ó viajes consecutivos. Por supuesto garantizando el montaje y posterior disfrute de las mismas.

Me viene al recuerdo el caso de un industrial catalán que tras la 2ª guerra mundial y ante la escasez, entre otras cosas, de zapatos, traspaso la frontera en busca de los mismos y llego al acuerdo con el fabricante de que le mandaran 3000 zapatos del pie izquierdo en 1500 cajas, al comunicarle desde el organismo responsable la llegada de los 1500 pares de zapatos y el importe de los impuestos y aranceles correspondientes, abrió varias cajas y demostró que se había producido un error y que realmente le habían mandado 3000 zapatos del mismo pie y que con ello no iba a hacer nada. Estos pasaron a depósito y salieron a subasta. Por

supuesto nadie pujo por ellos a excepción del propio interesado que se quedaba con 3000 zapatos que en principio no tenían ninguna utilidad, ahorrándose un considerable costo de los mismos. A continuación y pasado un tiempo solicito del fabricante los 3000 zapatos del pie derecho, realizando la misma operación e importando 3000 pares de zapatos a un precio reducido. Éste es un claro ejemplo de inteligencia comercial.

Pues retomando lo que hablábamos de las TZ, un piloto español se desplazo a disfrutar de un Gran Premio Europeo y como el Continental Circus de entonces era más cercano que

el actual, aprovecho la nocturnidad, con alevosía y premeditación, planto su caseta cerca de una de aquellas joyas, dentro de la caseta hizo una fosa y en un descuido cambio de lugar una de las preciadas TZ, la enterró en dicha fosa y al termino del Gran Premio marcho del lugar como había llegado, al poco tiempo regreso al lugar y con toda la tranquilidad del mundo se trajo a España una de esas joyas, un acto impropio y deleznable, pero ¿qué no haría uno por cumplir su sueño? Y yo me pregunto ¿sería muy grande la fosa necesaria para hacerse con un Lancia 037, pata negra?

Un saludo.

José Gregorio Rguez. del Rosario

¿LEES NUESTRO PERIÓDICO?

Haznos llegar tu punto de vista, con tu opinión nos ayudarás a mejorar.

redaccion@informamotor.com tendrás noticias nuestras.

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

Para que un proceso sea fiable deberá contar con elementos fiables ¿Quién controla al controlador?

En muchos negocios e industrias, cuando se trata de homologar productos o servicios, se recurre a normalizarlos adaptándose a alguna norma existente (ISO, UNE, etc.). Para ello tienen que cumplir rigurosamente todos los requisitos de la norma a la que se acogen y, cuando los cumplen, reciben el correspondiente certificado. El certificado es un aval que garantiza, de cara a los clientes, un estándar de calidad que es, en definitiva lo que se busca.

Cuando hablamos de coches el fabricante certifica que cumple con las normas exigidas en el momento de la matriculación. Más adelante, cuando esas normas han podido perderse, homologamos nuestros vehículos cada vez que pasamos por el servicio de Inspección Técnica de Vehículos (ITV). No cabe duda que esto ha sido una buena forma de controlar la calidad

del parque móvil y de quitar de las carreteras muchos "artefactos inservibles" que estaban produciendo inseguridad y peligro a sus usuarios y, por extensión, a los demás.

Esto, unido al cada vez más exhaustivo control del correspondiente seguro obligatorio, ha sido sin duda uno de los motivos que han ocasionado, desde hace ya unos años, un importante descenso en el número de siniestros en nuestras carreteras. Y, aunque en algún momento nos cueste entenderlo, hemos de comprender que es bueno para todos.

Lo mismo ocurre cuando tenemos que pasar la revisión de nuestro carné de conducir. La operación impide que personas con incapacidades puedan salir a la carretera y sean un peligro en toda la extensión de la palabra.

Si nos trasladamos a las carreteras y empezamos analizar no tardamos en preguntarnos:

¿Quién controla la calidad de los caminos que transitamos? Porque muchas veces dejan mucho que desear. Vemos que se entregan obras recién terminadas que más que una carretera bien asfaltada y sin baches parece un campo de papas.

Sin embargo no se sabe que a nadie se le exija responsabilidad o se le ponga de patitas en la calle por alguna de las evidentes negligencias.

Y, si es así, ¿Quién controla al controlador? A estas alturas este tipo de obras tiene que responder a unos estándares de calidad y yo, personalmente, creo que no siempre es así.

Volviendo a la industria. Cuando una empresa, para fabricar un determinado producto, necesita realizar ajustes (por ejemplo con un osciloscopio) está obligada, cada cierto tiempo, a "verificar el instrumental" en empresas debidamente homologadas

y acreditadas para esta labor. Lógicamente el instrumental puede padecer desajustes y para evitar que estos desajustes incidan en la calidad final del producto es imprescindible pasar estas inspecciones periódicas. Sin las certificaciones correspondientes de todos los elementos de medida se perdería la homologación.

¿Cuál es el equivalente en las carreteras? En teoría, ¿existe?

En la práctica no se observa que se lleven a cabo rigurosamente los correspondientes controles.

Los puntos negros en las carreteras son defectos en la vía que hacen aumentar los accidentes de forma recurrente. Sabemos, por boca del Sr Pera Navarro en televisión que, cuando hay un punto negro, la DGT instala radares. Cuando lo normal sería eliminar el punto negro modificando lo que haga falta para que deje de

producirse el accidente. A la vista de los accidentes no parece que la siembra de radares sea la solución para evitarlos.

Si miramos los accidentes con muertos de hace algunos años observamos con estupor que las cifras, por mucho que nos quieran hacer creer, están lejos de ser lo que necesitamos. Son para producir mucha vergüenza y alguna dimisión.

Teniendo en cuenta las condiciones del parque, con coches muchísimo más seguros, y la relativa mejora de las carreteras no es para estar contentos.

Eso sí, las recaudaciones por multas por exceso de velocidad son astronómicas, algún día también nos gustaría seguir la pista de tanto dinero. ¿Dónde va a parar? ¿En qué repercute para los automovilistas?

¿Quién controla a los controladores?...

José de la Riva

Una oportunidad que nunca volverá.



Audi A3 totalmente equipado desde **17.990 euros**. Solo 99 unidades.

Equipamiento de serie y además en exclusiva para estas 99 unidades: inserciones en aluminio, interfaz bluetooth, volante de cuero multifunción con diseño de 4 radios, faros antiniebla y ordenador de a bordo con check control.

El modelo se consolida como uno de los más seguros de su segmento Hyundai ix20. 5 estrellas Euro NCAP

El nuevo ix20 de Hyundai ha recibido la máxima puntuación en las pruebas de seguridad de Euro NCAP. Un resultado que posiciona al ix20 como uno de los vehículos más seguros de su segmento, siendo uno de los pocos que consigue la máxima puntuación.

Euro NCAP lleva a cabo ensayos de choque y ofrece una evaluación realista e independiente del comportamiento en aspectos de seguridad de algunos de los vehículos más vendidos en Europa. En todas las categorías analizadas: seguridad de niños y adultos ocupantes; estabilidad electrónica o sistema de recordatorio de cinturones, el ix20 ha obtenido una puntuación muy elevada por parte del jurado.

Se trata del cuarto modelo consecutivo de Hyundai que consigue las 5 estrellas en los

rigurosos programas de evaluación de seguridad de Euro NCAP.

Los modelos i20, el i30 y el ix35 también han logrado la máxima puntuación.

Daniel Hernández, director de Rahn Corauto ha destacado que "la obtención de las 5 estrellas pone de manifiesto los altos niveles de seguridad que la marca ofrece a sus consu-

midores. Su equipamiento, su amplia gama de motores, y la garantía de cinco años de todos los vehículos de la gama i, sin duda le convierten en un modelo altamente competitivo

y muy atractivo para el público canario".

Los excelentes resultados en materia de seguridad representan para Rahn Corauto una gran satisfacción.

Redacción



Los sobresalientes resultados de Hyundai en materia de seguridad representan para Rahn Corauto la demostración, una vez más, de la excelencia de la marca.

El Ayuntamiento de Santa Cruz cuenta con la marca japonesa Entrega de las nuevas Honda NT 700 VA

Aucasa Honda hizo entrega de tres motocicletas del modelo NT 700 VA Deauville para la Policía Local del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

La operación tuvo lugar en nuestras instalaciones de Santa M^a del Mar (Edif. Roxy) y Candelaria Méndez, Jefa de Ventas de Honda motos, fue la encargada del acto.

La corporación de Santa Cruz ya contaba con siete unidades Honda, adquiridas el año pasado, a las que suman estas tres.

Redacción



La jefa de ventas, Candelaria Méndez, hizo entrega a los agentes de la Policía Municipal de Santa Cruz, de los nuevos vehículos.

La amaxofobia o miedo a conducir un vehículo

Enfermedad de muchos conductores

La Amaxofobia (del griego "amaxos", carros y "fobia", pánico) es un término psico-psiquiátrico que expresa la aversión que sienten algunas personas para conducir automóviles.

Por tanto es una enfermedad caracterizada por el miedo y hasta el pánico que una persona tiene a conducir, los síntomas más comunes son la ansiedad, sudoración excesiva, taquicardias, taquipneas (aumento de la frecuencia respiratoria por encima de los valores normales), vértigos y nauseas.

La amaxofobia afecta al 33% de la población española con carné

En mayor o menor medida afecta al 33% de la población con carné en España

Y, como en todo, hay estadísticas que indican que podría afectar entre un 10% y un 33% de los conductores españoles, siendo este porcentaje doble en mujeres que en hombres. Aunque esa cifra se reduce notablemente cuando la patología alcanza el grado de "pánico extremo", con un 6% de la población lo padece, la mayor parte mujeres de entre 25 y 40 años, aunque también es posible que los hombres

sean más reacios a comentarlo, por vergüenza, justo es decirlo.

Incluso hay personas que padecerían este trastorno durante la época de autoescuela, y son incapaces durante años de superar el examen práctico y otros en el mismo caso, retrasarían indefinidamente su matrícula en una autoescuela. También es cierto que otras personas asocian el conducir a otras experiencias traumáticas, como por ejemplo, accidentes de tráfico propios, de familiares o amigos, o al hecho de haber repetido en numerosas ocasiones el examen de conducir.

Los síntomas suelen ser especialmente relevantes ante situaciones en las que la conducción se hace más problemática, arrancar el coche con acompañantes, un calado y

arranque en cuesta, conducir por calles estrechas, aparcar, entrar y salir de la autopista, conducir a velocidad es superiores a 80 o 90 Km/h, conducir de noche o con lluvia o otros elementos adversos, adelantamientos comprometidos o un simple atasco que provoca su ira tocando el claxon o pegando gritos e improperios contra otros conductores, etc.

Suele afectar a personas de mediana edad con cierta inestabilidad emocional, bajos niveles de autoestima y tendencia a la ansiedad o la depresión. Se ha dicho que las personas, sobre todo mujeres más proclives a padecerlo, son aquellas que tienen antecedentes de haber sufrido una infancia dominada por un padre o un hermano autoritario o estar casadas con maridos intransi-

gentes. Algunos de estos conductores se transforman, unos bloqueándose mentalmente y otros no piensan con claridad, no se concentran, e interpretan todo como una agresión y valoran de distinta manera el riesgo; así, efectuarán maniobras evasivas, en general injustificadas, que no se corresponden con la realidad.

Tratamientos

Esta situación es un hecho tan serio que existen autoescuelas y centros, con psicólogos que imparten cursos, para tratar de superar esta fobia tan habitual como desagradable. No hay ninguna fórmula mágica contra la amaxofobia, y es preciso trabajar ese miedo, con ejercicios de relajación y visualización, y ese proceso de aprendizaje debe ser asesorado por un profesional y con

mucha paciencia se sucederán fracasos y éxitos, pero cuanto mayor sea el control de una persona sobre sí misma, antes podrá integrarse a la circulación vial.

La solución que dicen la hay en un 85% de los casos, es definitiva y está en nuestra mano o mejor en la mano de los psicólogos, porque lo que avanza la ciencia ustedes ya saben... pero no resulta nada barata. He consultando varias webs y en una de ellas, una empresa nacional dedicada a esta materia, anuncian que una sesión individual y personalizada de 1 hora cuesta 200 €, y se necesitan al menos de 2 a 5 sesiones normalmente, o sea al menos 1.000 €. Y con terapia de grupo el precio es de 250 € al mes por 4 sesiones de 2 horas, el tiempo para la solución del problema es de 2 meses, o lo que es lo mismo 8 sesiones, o sea unos 500 €. De momento no sé si para esto hay ayudas o subvenciones del estado o comunidad autónoma, pero si los recursos no les llega para lo anterior, lo único que les podría recomendar es ponerse en manos de un profesor de autoescuela, de un familiar o amigo con mucha paciencia y dotes de formación, para darles algunos consejos, trucos y ayudarles con alguna habilidad al volante, para conducir poco a poco y superar esa fobia que es lo importante.



El miedo al volante es uno de los peores compañeros de viaje con los que un conductor puede contar.

José Antonio Fernández

MultiserviCar

Taller de CARROCERÍA MULTIMARCA

Tenerife

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

LE OFRECEMOS EL SERVICIO QUE USTED NECESITA

COMPROMETIDOS CON EL MEDIO AMBIENTE

Evento mundial de Volkswagen celebrado en tres continentes

Presentado el VW Beetle del siglo XXI

Volkswagen ha desvelado el gran secreto de este año: el nuevo Beetle del siglo XXI. Tres continentes han sido escenario de la presentación mundial del icono del fabricante alemán.

El nuevo modelo se ha presentado a nivel mundial simultáneamente en ciudades de tres continentes: Shanghai, Berlín y Nueva York.

Dos grandes conciertos del MTV World Stage han servido como plataforma de presentación del modelo más esperado de 2011.

Comparando los diseños del nuevo modelo y del New Beetle del año 1998 llegamos rápidamente a la conclusión de que la nueva generación es completamente diferente. El Beetle del siglo XXI es atrevido, viril y dinámico.

Los diseñadores del Grupo Volkswagen, Walter de Silva y Klaus Bischoff, conocen muy bien el icono del fabricante y, por esta razón, se atrevieron a marcar la ambiciosa pauta de diseño del nuevo Beetle.

En la nueva generación del Beetle se unen las tecnologías de comunicación más avanzadas, los niveles más bajos de contaminación y un diseño que define al nuevo modelo como "único". El nuevo Beetle se caracteriza por una clara, enérgica y soberbia deportividad, así como por una serie de detalles como una mayor longitud del capó, una mayor inclinación del parabrisas y unas nuevas dimensiones, que le otorgan un aspecto más fiero y musculoso.

El Beetle del siglo XXI llegará a Canarias a finales de este año con un amplio equi-

pamiento que permitirá personalizarlo según los gustos de los clientes. Entre este equipamiento destacan los faros Bi-xenón y luz diurna LED, el techo panorámico, los siste-

mas de radio CD y la radio-navegación y el Keyless Access entre muchos otros. El nuevo modelo ofrece un bajo consumo de 4,3 litros a los 100 km, valores que lo convierten en el

Beetle más ahorrador de todos los tiempos y en uno de los automóviles más ahorradores del segmento.

Redacción



El nuevo modelo, que rinde homenaje al primer modelo de Volkswagen, es más masculino, deportivo e innovador que nunca.

El primer compacto híbrido premium del mundo ya en canarias

Llega el Lexus CT 200h

El CT200h, la revolución silenciosa, es una nueva puerta de acceso al lujo progresivo de Lexus, además de ser el primer y único vehículo Full Hybrid en el segmento europeo de compactos premium.

Creado para aquellos que quieren reducir sus emisiones, pero sin ninguna intención de renunciar a prestaciones, proporciona por primera vez en el segmento C premium, la síntesis única, propia de Lexus, de una calidad, sofisticación y alta tecnología incomparables. Diseñado y desarrollado con el mercado europeo en mente, es el primer coche compacto de 5 puertas de Lexus. Su tamaño, su equipo y accesorios, su tecnología Full Hybrid Superior y emisiones ultra bajas, cumplen perfectamente con los requisitos de los clientes de gustos sumamente refinados y con conciencia ecológica, dentro del importante

mercado europeo de compactos premium. Al mismo tiempo, no se comprometen la calidad, la elegancia y el placer de conducir, que son distintivos del lujo progresivo inherente a todos los Lexus.

La tecnología Full Hybrid desarrollada por Lexus es la más avanzada de que se dispone en la actualidad. A diferencia de los híbridos intermedios, el CT 200h puede funcionar solo con energía eléctrica a velocidades inferiores a 45 km/h. Y en este caso no se generan emisiones, no se utiliza combustible y el avance es prácticamente silencioso.

La versión Plus, está configurada con llantas de 17", faros delanteros con sensor de luz y LED, asientos de piel calefactables, añadiendo control de crucero y sensores de aparcamiento. Opciones serán el techo solar y navegador.

El CT200h, por sus bajas emisiones, puede acceder a los incentivos del ITC lo que representa una reducción de su precio en 2.300 €.

Se comercializará en cuatro versiones, el modelo base

con llantas de 16", faros delanteros con sensor de luz y halógenos, un sofisticado tapizado con asientos de seis posiciones para el conductor y cuatro para el pasajero, sensor de lluvia, cámara trasera de

asistencia al aparcamiento en el retrovisor interior, climatizador, radio CD con diez altavoces, toma para Jack, USB y 8 airbag por un precio de 26.950 €.

Redacción



Las técnicas de "fabricación lean" minimizan los desechos hasta un mínimo absoluto.

Santiago González un motero de la Orotava en Madrid Entrevista al Director General de TVE

El joven periodista orotavense ocupa la dirección General de TVE. Un cargo que jamás desempeñó alguien nacido en nuestra tierra y que debe ser una satisfacción y un orgullo para todos los canarios. Santiago se inició en la radio y, después de trabajar en varios medios ocupó la dirección de TV Canaria, de ahí pasó a RNE. Su labor en la radio le supuso el gran salto a TVE. Un cargo muy complicado y sobre todo en la época que vivimos con los cambios que han propiciado la retirada de la publicidad en el ente público. Santiago ha tenido que luchar por una televisión pública con los medios más limitados y controlados de los últimos años. Hoy nos acercamos a esa persona que disfruta de las motos estando seguros de que, en un alta proporción, su sangre está mezclada con gasolina.

Pregunta.- ¿Cómo te iniciaste en las motos?

Respuesta.- Pues digamos que por imperativo familiar. Mi familia siempre ha estado vinculada al mundo de la moto y desde muy pequeño, mis tíos y mis primos mayores me lo hicieron inevitable.

P.- Con tu situación actual de trabajo, ¿Qué tipo de moto te gusta más?

R.- En Madrid, por motivos laborales, no me puedo permitir usarla a diario. Prefiero las motos altas y con una salida rápida en las ciudades, que sean dinámicas y manejables. Para el ocio, el disfrute,



Yiyó y Santiago. Dos canarios unidos por las motos.

el fin de semana y en Tenerife, le saco más partido a las de carretera. Hay una moto para cada rutina.

P.- ¿Cómo ves la situación del motorista en la vorágine del tráfico actual y los miles de obstáculos que sortea cada día?

R.- Pues francamente mejorable. La moto aporta mucho más a nuestra sociedad de lo que percibe de ella. Es un vehículo que contamina menos, que ayuda a descongestionar el tráfico y facilita con mayor rapidez los desplazamientos. Me atrevería a decir que no encuentra un retorno tan favorable o digamos que la sociedad o las instituciones no son tan generosas con la moto. Si todos cumplimos las normas, no tiene por qué haber una permanente sospecha sobre las dos ruedas.

P.- ¿Qué piensas de los guardarraíles?

R.- Entiendo que la sustitución de los mismos en todas las carreteras es costoso pero es una asignatura pendiente.

Deberían tenerla todos los partidos políticos en sus agendas y, poco a poco, proceder a su renovación. Nuestras carreteras están ahora mucho mejor que hace unos años y estos cambios deberían estar dentro de "lo previsible". Evitaríamos disgustos, mejoraríamos el entorno y no tenemos que hacerlo en 6 meses pero tampoco descuidarlo.

P.- El circuito de Tenerife, ¿una necesidad o un lujo?

R.- Prefiero ver los proyectos como inversiones y no como gastos. Debemos analizar lo que aporta a una sociedad como la nuestra, qué expectativas de negocio o vinculadas a nuestra industria turística atraería y, como en las economías familiares o como en la vida, si aporta más de lo que resta, adelante. No me gusta obsesionarme con algo porque sea mi pasión. Debemos ser prácticos y realistas, más en estos tiempos en que todos nos estamos adaptando a vivir de otra manera, tras años de excesiva alegría...

P.- TVE ha perdido los derechos de Moto GP, a nivel personal y como motero, ¿que piensas de este tema?

R.- Este año, las motos se están viendo en TVE y con la mejor cobertura posible. Eso es lo importante. Nosotros gestionamos dinero público y nos gusta ser competitivos pero, no se puede tener todos los derechos deportivos del mercado. Si tienes recursos limitados, debes optimizarlos y eso significa, elegir. De todas formas, TVE siempre va a estar con el mundo de la moto, ha sido así siempre y así va a seguir siendo, tengamos o no los derechos de un mundial.

P.- ¿Ha pasado por tu cabeza relacionarte con el mundo de las motos en sus vertientes de prensa, manager?

R.- Me encantaría. Cuando llevas muchos años en primera línea, lo que apetece es dedicarte también a tus hobbies y sin duda esta opción me ha pasado por la cabeza aunque, no significa que pueda ocurrir...

P.- Tenerife celebra por tercer año una prueba del campeonato de España de motocross, máxima evento de motos celebrado en Canarias, en el circuito de San Miguel de Abona y que ha pasado dos años con buena nota. ¿Qué sensaciones te produce el hecho de que tu isla cuente con un evento tan importante?

R.- Disfruto con la pasión que tiene mi gente por las motos. Me parece envidiable la actitud de unos cuantos luchadores que le echan tan-

tas horas a un mundo que no siempre es tan agradecido... Es bueno para Canarias y es bueno para el motociclismo. Sólo les transmito mi máximo apoyo.

P.- ¿Cómo ves el futuro del mercado de la moto?

R.- Veremos en breve una transformación del mercado hacia lo eléctrico, tanto en motos como en coches. El ahorro energético sin duda será el eje de nuestra sociedad en los próximos años. Creo que habrá un mayor uso de la moto por lo que decía antes: ahorro, buen tiempo, celeridad, poca contaminación... no puede ser de otra forma...

P.- ¿Y de la competición?

R.- El futuro de los pilotos españoles es prometedor y tenemos por delante unos años de éxitos garantizados aunque la crisis de los patrocinadores va a frenar la evolución del negocio. Pasará como en la vida, habrá que afinar más en las apuestas que hagan los equipos porque el margen de error ya no podrá ser tan amplio...

P.- Una petición a los políticos:

R.- Seguridad para los motociclistas.

P.- Un deseo para el 2011:

R.- Salud y buen rollo, del resto debemos ocuparnos nosotros...

P.- Una ilusión personal:

R.- Batir récords de audiencias y títulos en el mundial de motociclismo que estamos viendo en TVE.

Texto y Foto: Yiyó Dorta



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

Tras su buena y larga experiencia como copiloto de su hermano Surgió una piloto: Laura de Francisco

Laura es hija de Juan Jesús de Francisco. Con Juan Jesús tuvo la suerte de quemar mucha gasolina divirtiéndonos, compitiendo en buena lid, y nuestra amistad, desde entonces, ha perdurado y ha crecido. Desde pequeña, Laura, tanto como su hermano David, ha vivido el mundo del motor con mucha pasión, siendo una de sus grandes aficiones.

Es una muy buena copiloto pero en su primera actuación como piloto no pudo demostrar todo lo que es capaz de hacer

Para que los lectores de informaMOTOR la conozcan mejor hemos querido hacerle una pequeña entrevista que ella, sin muchas dudas ha aceptado.

Pregunta: ¿Cómo empezaron tus andanzas en el mundo del motor?

Respuesta: *En el año 2009 mi hermano me brindó la oportunidad de vivir el mundo del motor desde dentro, como copiloto.*

P: ¿Qué supuso para ti a nivel personal?

R: *Para mí supuso todo un reto, teniendo en cuenta que si bien las carreras siempre me habían apasionado, jamás había imaginado poder vivir esta experiencia.*

P: De esta forma, iniciaron un proyecto ilusionante...

R: *Así es, mi hermano y yo iniciamos un proyecto juntos, compartiendo nuestra gran afición. Participamos en la Copa Citroen Saxo alzándonos con el campeonato tras una temporada que asumimos con mucha ilusión y ganas, y en la que he de destacar los sentimientos y sensaciones que se viven, no sólo dentro de un coche de carreras, sino también fuera gracias al calor y el apoyo de la afición, los amigos y la familia.*

Con los grandes

P: Sabemos que tuviste una bonita experiencia "de campanillas" en Cataluña. Cuéntanos.

R: *Si. En este mismo año, tuve la gran suerte de poder viajar a Cataluña con el grupo Ford-BP Ultimate, y de copilotar a Mirko Hirvonen con el Focus WRC oficial en jornadas previas al Rallye España-Cataluña.*

P: ¿Qué sentiste?:

R: *Fue una experiencia increíble, en la que además pude conocer a grandes pilotos como Sebastian Loeb y Dani Sordo. ¡Las cosas no podían irme mejor! En el año 2009 puedo decir que viví una de mis grandes pasiones a lo grande.*

La gran decisión

P: Y llegó el 2011. Te proponen sentarte al volante del Citroën Saxo...

R: *En 2011 asumimos un nuevo reto: estrenarme como piloto. Mi familia, y en especial mi hermano y mi padre han puesto mucha ilusión en este proyecto.*

P: Eligen una prueba para empezar

R: *Elegimos la XIX Subida a San Miguel como escenario para mi debut.*

P: ¿Cómo fue la preparación de la prueba?

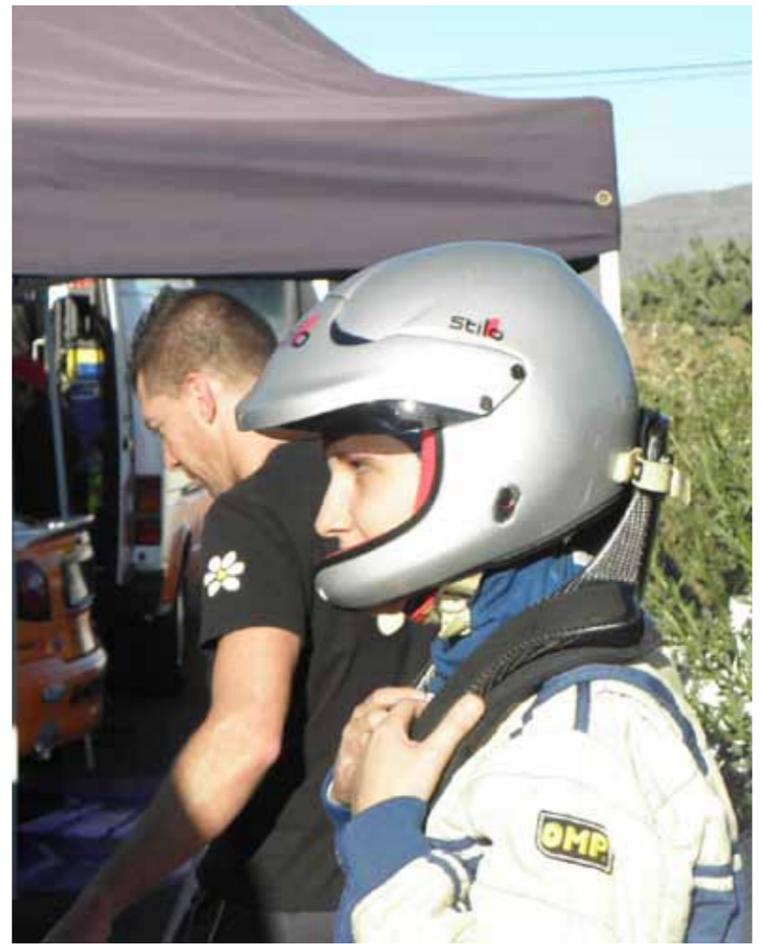
R: *Muchos fueron los días de reconocimiento del tramo, de valoración de las trazadas en cada curva, de conocimiento del coche, de charlas con mi hermano comentando sus experiencias...*

P: Tu hermano "se puso las pilas" para que todo estuviera a punto...

R: *Durante semanas mi hermano se volcó en preparar el coche, poniendo incluso pegatinas con mi nombre en el capó y los laterales ¡Estábamos muy ilusionados!*

P: Y llegó el gran día.

R: *Por fin llegó el momento, que comenzaba con las verificaciones técnicas y administrativas. Toda mi familia estaba en marcha, mi padre y hermanos en la asistencia, mi hermano David a mi lado*



Laura con el mono, el casco y el HANS momentos antes de la salida.

"Tomé la salida y viví una de las experiencias más inolvidables hasta el momento."

en todo momento, y la afición dándome ánimos y fuerza.

P: Momentos inolvidables...

R: *El día de la subida vivimos momentos muy bonitos y emocionantes en la asistencia antes de la salida, que yo inauguraba con el número 1.*

P: ¿Tuviste nervios?

R: *Ciertamente, no sentí nervios, aunque en el momento de la salida ya noté una descarga de adrenalina impresionante.*

P: Mono, casco, HANS, cinturones, guantes, motor en marcha, todo en su punto. Y llega la cuenta atrás, 5, 4, 3, 2, 1, 0... ¿Cómo lo recuerdas?

R: *Tomé la salida, y puedo decir que viví una de las experiencias más inolvidables hasta el momento.*

P: Y cuando faltaban unos 50 m para meta, ¿qué pasó?

R: *Que, tras una mala trazada de la última curva, perdí el control del vehículo chocando contra una valla.*

P: ¿Qué pensaste?

R: *Aunque la gente no lo crea, en esos momentos lo menos que pensé fue en mí; las medidas de seguridad en estos vehículos son muy importantes, por lo que no sufrí ningún tipo de lesión tras el golpe. En ese momento ¿en quién pensé? primero, en las personas que se vieron afectadas por el accidente (se encontraban detrás de la valla) y que afortunadamente salieron ilesas, segundo, en mi familia, y principalmente en mi hermano David que había confiado plenamente en mí y en mis posibilidades. Su coche es su gran ilusión, incluso el día anterior me dijo: "Laura, tú sabes que el coche es mi vida ¿verdad?". Mi hermano ha dedicado mucho tiempo, dinero y esfuerzo en tener el coche que tiene, empezando desde lo más bajo y no pudiendo llegar a donde hubiera deseado. Por eso sentí mucha rabia, impotencia y tristeza.*

(Sigue en la pág. 9)



Los hermanos de Francisco en el rally Norte donde fueron ganadores del trofeo Saxo y subieron a lo más alto del podio.

(Viene de la pág. 8)

Surgió una piloto: Laura de Francisco (continuación)

Análisis

P: Ya te has “enfriado”. Todo se quedó en un pequeño susto, en una anécdota que guardarás en el recuerdo para contarles a tus nietos. Ahora, serenamente, valora la situación.

R: *Ahora me doy cuenta de que todo ha quedado en un susto. El arreglo del coche ya está en marcha y cómo dice el refrán “Después de la tempestad viene la calma”.*

P: Esto ¿es como “la mancha de la mora con otra verde se quita”?

R: *Así es. Ya estoy pensando y deseando volver a correr ¡y quiero quitarme la espinita!*

P: Sabemos que has recibido muchos apoyos ¿Tienes que agradecerlos?

R: *Quisiera agradecer a mi familia, en especial a mi padre y a mi hermano David, a la afición y a todas las personas que se han puesto en contacto para preocuparse por mí y darme ánimos. He recibido mucho apoyo, y es por ello por lo que no voy a rendirme, y volveré para divertirme y hacer disfrutar a los aficionados.*

Conclusión

Algunos medios se apresuraron a ofrecer imágenes y fotos de lo que nosotros hemos llamado “el pequeño susto de Laura”. Antena3 Canarias abrió un telediario con el accidente. Pienso que lo que tendrían que mostrar no lo enseñan y esto no es forma de ayudar al automovilismo y menos a alguien que empieza.

No quiero cerrar esta entrevista sin decir que Laura



Laura se coloca los guantes para afrontar lo que sería su primera prueba.

estaba haciendo una magnífica subida en San Miguel con una conducción que le viene incluida en su ADN. Su hermano es un gran piloto y ella promete. Solamente los que van deprisa tienen derecho a darse estos “sustos” de los que uno aprende y se fortalece. Estoy seguro de que Laura se repondrá perfectamente y podrá disfrutar muchas veces de la pasión y la emoción que se siente haciendo un buen tramo, marcando un buen tiempo, peleando contra el reloj y llegando a meta con la satisfacción de haberlo hecho perfecto y recibiendo por ello el calor y todo el cariño de su familia y de nuestra admiración de aficionados que entendemos todas las circunstancias que confluyen en la práctica de este deporte. Y que si no hace buen tiempo, que si alguien le gana, que si el coche no llega porque tiene una avería estúpida o un roce que le impide llegar... NO PASARÁ NADA, ante todo somos deportistas. Los buenos se levantan, aprenden, se motivan y siguen. Solamente los



flojos, los torpes y los ineptos son capaces de abandonar. Sé, de buena tinta, que tu padre y tu hermano ya te han perdonado “el fallito” y no te quieren menos que antes (por cierto al coche no he tenido ocasión de preguntarle pero hará lo que diga David). Ánimo Laura. TÚ VALES.

José de la Riva

Abajo: Había preparado todo minuciosamente pero este deporte, que es tan grande, es a veces muy ingrato y Laura no pudo terminar en su debut. Pero esto no acaba así...

amerAuto
canArias

Taller multimarca de mecánica y electricidad del automóvil

Subida al Sobradillo, 9; 38107 Barranco Grande; S/C de Tfe. Telf. y Fax: 922 61 53 39; amerautocanarias@telefonica.net

Servicio Rápido. Mantenimiento
Revisiones. Pre-ITV



Seguramente el más disputado de su historia

35° Rally Islas Canarias El Corte Inglés

IRC

El piloto finlandés Hanninen logró la victoria en una apretada lucha con su compañero, ganador de la edición del año pasado, Jan Kopecky. Tercero fue el belga Thierry Neuville con Peugeot 207 S2000. Aunque al inicio era Kopecky el que parecía que tenía todo controlado, y que se repetiría lo sucedido en el año pasado, pero Hanninen "se puso las pilas" contrastando la espectacular carrera del piloto de Peugeot Neuville e imponiéndose por una diferencia apretadísima a Kopecky.

En dos ruedas motrices el andorrano Joan Vinyes se impuso con su Suzuki Swift S1600. En la clase 3 fue 1° José Luis Barrios con Subaru Impreza.

Cto de España

En el Cto. de España el piloto de Benidorm, Miguel Fuster, ganó como hiciera el año pasado y se afianza en la clasificación provisional. Segundo el portugués Magalhães que puntuó en un campeonato que no va a seguir perjudicando los intereses de Xevi Pons que subió al tercer cajón del podio.

Cto. de Canarias.

En el Cto de Canarias magnífica la actuación del piloto del Copi Sport Marco Lorenzo que se impuso por 20 segundos a su compañero de equipo Alfonso Viera que parece no haberse adaptado todavía al Porsche 911 GT3. El ganador mostraba muy feliz: "Ha ido todo sobre ruedas. El Focus se ha portado de maravilla y no ha dado el menor problema. Eso me ha ido dando confianza para ir rodando cada vez más deprisa y creer en las posibilidades de victoria, aunque no me he podido relajar ni un segundo ya que Alfonso ha corrido muchísimo y hasta finalizar el último tramo, no me lo pude



Hanninen voló por los tramos del rally hasta conseguir ganar.



Kopecky, ganador del año pasado, no estuvo lejos del líder, ¡+1,5 segundos!



La pelea de marcas se decantó a favor de Skoda.



Fuster confirmó las previsiones y fue primero del nacional.



Pons alcanzó la tercera plaza del nacional.

(Sigue en la pág. 11)

(Viene de la pág. 10)

creer. Estoy en una nube. Ganar el Corte Inglés a la primera, es más de lo que me podía imaginar al afrontar la temporada. Gracias al equipo por su perfecto trabajo y a los que me han apoyado para ello.” Viera estaba satisfecho con su trabajo: “Yo sabía que iba a tener un rally complicado, pero estoy satisfecho. Estamos haciendo algunos cambios en mi estilo de conducción e intentando derrapar lo menos posible para intentar sacar el máximo rendimiento al crono. Hay que ir poco a poco pero sobre todo hay que creérselo. Es un coche que es complicado de conducir y cuesta encontrar sus límites. Hemos ido al 110% y lo hemos intentado hasta el final, pero no ha podido ser. Marco ha hecho un trabajo impecable”

Otra carrera espectacular para José Mari Ponce que en el último tramo conseguía subir al podio al arrebatarse la tercera plaza por tres segundos a Angel Marrero que fue primero de su clase. En GrN, ahora clase 6, José Luis Barrios fue primero.

En clase 6 Raúl Quesada, con Renault Twingo, se im-

puso a un Enrique Cruz con muchos problemas en su Ford Fiesta. Raúl Quesada admitía que en esta cita “se ha demostrado que tanto Enrique como nosotros hemos estado en la lucha, algo que es bonito para los espectadores. La ventaja que nos sacaba en el Rally de Santa Brígida no era normal, y en la prueba más importante de Canarias ha quedado patente que hay cosas que no cuadran. No es lógico que nos aventaje en casi un segundo y medio por kilómetro en una carrera y en esta ocasión no fuera así. Hemos corrido dándole todo en la carretera para acabar como los mejores, lo que finalmente ocurrió, algo de lo que nos sentimos muy felices”, destacó el piloto de Valleseco. Enrique estaba desolado: “Nunca habíamos sufrido tanto y soportado tanta tensión, ya que no sabíamos si el coche iba a frenar o no en cada curva, pero lo superamos. Es una suerte que estemos en meta. Luego la misteriosa penalización acabó con nuestra carrera.”

Texto: José de la Riva
Fotos: Guillermo Pimienta /Redacción



Marco Lorenzo no tuvo problemas para ser primero en el regional. Lleva camino de ser campeón.



La falta de adaptación de Alfonso Viera fue la clave para no haber conseguido un mejor resultado.



Sensacional José Mari Ponce. Seguramente no es el que más corre pero uno de los que mejor lo pasa.



Tres segundos le apartaron del tercer puesto.



Enrique Cruz tuvo demasiados problemas. Le ganó Quesada.



Heriberto Godoy volvió a cuajar un magnífico rally.

Circuito de San Miguel de Abona

Primera prueba del Provincial de MX

Bajo la organización del Moto Club Abona y con la colaboración del Cabildo de Tenerife, Ayuntamiento de San Miguel de Abona y las Federaciones Canaria y Tinerfeña de Motociclismo.

Entrenamientos

Aarrancaron a las 9:30h con los cronometrados de MX Elite, MX2, Promoción y Veteranos. Miguel de la Rosa consiguió el mejor crono con un tiempo de 1:32.525 por delante de Nareme Martín y Jonay Rodríguez, ambos separados por tan sólo 279 milésimas. El más rápido de MX2 fue el vigente campeón de la categoría el piloto del Moto Club Abona Jonathan Hernández mientras que Nicolás Bethencourt y Juan Alonso consiguieron los mejores cronos en Promoción y Veteranos respectivamente.

Promoción y Veteranos

Abrieron la jornada de carreras y Nicolás Bethencourt aprovechó su primera plaza para encabezar la manga desde el inicio seguido de Daniel Rijo. Tras ellos, Juan Alonso era el mejor situado de los Veteranos rodando en una cómoda tercera plaza. Sin inquietarse entre ellos, la primera manga finalizó como empezó. Daniel Rijo quiso enmendar su segunda plaza en la primera manga y arrancó la segunda manga como líder, con Nicolás Bethencourt retrasado hasta la cuarta plaza aunque pronto recuperó el segundo puesto y comenzó a marcar de cerca a Rijo. Rijo sufrió una caída que le descolgó definitivamente de la lucha por la victoria y dejó las puertas abiertas a una nueva victoria de Bethencourt en la segunda manga. Juan Alonso reeditó su triunfo en la primera manga en Veteranos.

65 cc

Mercado que era el único participante de la categoría 65cc.

Promesas

En la categoría de Promesas Bruno Darías estrenó su dorsal N°1 siendo el más rápido en los entrenamientos por delante de Pedro Miguel González. En la salida de la primera manga Bruno Darías salió en primer lugar y sin cometer ningún error se mantuvo durante los 15 minutos como líder sin que



Juan Alonso Hernández



Bruno Darías Vapanen



Nicolás Bethencourt



Jonathan Hernández Gopar



Miguel de la Rosa Quintero

nadie le inquietase. Pedro Miguel González y Marcos Quiñoa finalizaron segundo y tercero por delante de Andrea Sánchez y Tomás

En la segunda manga de nuevo Bruno Darías tomó el liderato de la carrera seguido también de Pedro Miguel González y Andrea Sánchez aunque la única fémica del motocross fue superada en el segundo giro por Marcos Quiñoa. Bruno Darías venció la segunda manga con más de 9 segundos de ventaja sobre Pedro Miguel González y Marcos Quiñoa que conformaron el podio final.

MX2 y MX Elite

Miguel de la Rosa tomó el mando en MX Elite y tras su rueda se fueron Jonay Rodríguez y Nareme Martín, el trío más rápido de la jornada. Rodríguez intentaba no perder contacto con el líder mientras Martín no conseguía mantener el ritmo del dúo de cabeza y parecía perder fuelle vuelta a vuelta.

Por su parte Jonathan Hernández era el mejor de MX2 aunque la ventaja de Jonay Moreno, 4º en la clasificación general se tornó insalvable para el piloto del Moto Club Abona que a pesar de ello finalizó ganando también en la clasificación final de MX2. En la segunda de las series de nuevo De la Rosa fue quien salió primero y de nuevo Rodríguez y Martín intentaron seguir su estela. Jonay Rodríguez rodaba en tiempos más rápidos que De la Rosa pero no lograba darle caza para adelantarlo mientras Martín marcaba los mismos registros que su compañero de equipo De la Rosa aunque no lograba contactar con el piloto de Suzuki. Tres pilotos del Moto Club Abona Jonay Moreno, Jonathan Hernández y

Eduardo Pérez, luchaban desde el inicio por la cuarta plaza de la clasificación general.

Hernández superaba a Moreno y se metía entre los "mayores" con una moto de menor cilindrada. Por delante Jonay Rodríguez se acercaba a De La Rosa protagonizando unas vueltas de infarto a las que se sumaron los pilotos con vuelta perdida. Finalmente De la Rosa subió al primer cajón del podio acompañado por Jonay Rodríguez y Nareme Martín. En MX2 Jonathan Hernández fue el vencedor absoluto con David Alonso segundo y Carlos Suárez, tercero.

Jerez. 1ª de 7. Torres, Rins y Barragán primeros vencedores de 2011

El CEV arrancó a lo grande

125GP Rins a por todas

La ausencia del campeón y subcampeón del 2011 Maverick Viñales y Miguel Oliveira, que ya corren en el mundial, dejaban las cosas muy claras para la joven promesa de Emilio Alzamora Alex Rins. El piloto catalán que ganó su primera carrera en el CEV la pasada temporada en su primera aparición, lo tiene todo a su favor para hacerse con el número 1. Y desde los entrenamientos del sábado así lo demostró, con un ritmo muy alto que sólo Josep Rodríguez parecía que podía inquietar.

Su carrera fue muy fácil ya que en los primeros metros Josep Rodríguez cometió un error que estuvo a punto de provocar un grave accidente, y quedó descartado. Rins se marchó y logró una diferencia máxima de 5 segundos que controló en todo momento, más sabiendo que la segunda plaza venía ocupada por su compañero de equipo Alex Márquez. Aunque este si lo tuvo muy complicado luchando con el italiano Frenati y Navarro, que saliendo de la décimo segunda posición llegó a los puestos de cabeza.

Márquez se impuso a Navarro logrando así los dos el primer podio en el CEV. El italiano se tuvo que conformar con la cuarta plaza.

STOCK EXTREME Primera de Barragán

Si el 2010 se caracterizó por el dominio total de BMW y Javi Forés, el 2011 ya adelantaba en los entrenamientos previos que la nueva Kawasaki iría muy rápido. Además los fichajes de Iván Silva y Santiago Barragán (campeón de Europa 2010 y subcampeón de Stock Extreme) ponían a la marca japonesa en la lista de

favoritas. Y no defraudaron. Barragán dominó claramente todos los entrenamientos sin apenas nadie que le hiciera sombra. Solo Silva se acercó a medio segundo del piloto extremeño y Del Amor, que parte como favorito con su BMW, tuvo una fuerte caída el viernes que le hicieron trabajar mucho para estar al cien por cien el domingo.

Barragán pronto destacó en carrera y solo el compañero de Del Amor, el gallego Dani Rivas pudo acercarse a la Kawasaki nº 51. Incluso llegó a liderar la carrera durante tres vueltas pero el extremeño no quería

sorpresas y se marchó en solitario camino de la bandera a cuadros. Del Amor se veía obligado a remontar tras tocarse en la primera curva con otro piloto. Pero logró llegar a Rivas y superarle, logrando una meritoria segunda plaza. Rivas cerró el podio y Silva solo pudo ser 4º. Mariñelarena fue quinto y primer privado y Berto López colocó la 4ª BMW en la sexta plaza. El canario Juan Alonso que fue el 16 de la general obtuvo la 8ª plaza de privados.

MOTO2 "Como corres Jordi Torres"

Esa famosa y célebre frase que llevamos años leyendo en los circuitos españoles tuvo su máxima expresión en esta carrera. El piloto catalán que ha dejado las filas del Grifull para irse con el equipo madrileño de Gigaset Laglisse de Jaime Fernández Avilés, tiene como compañero de equipo a Carmelo Morales. Juntos protagonizaron unos entrenamientos donde superaron al resto de pilotos y la carrera se preveía como un mano a mano entre ellos y así fue. Durante todas las vueltas intercambiaron posiciones y en la última vuelta Torres supera a Morales en la curva Angel Nieto y cuando Morales intenta devolver el adelantamiento en la curva de entrada a meta se encuentra con banderas amarillas por lo que tiene que cortar y conformarse con la segunda plaza. Otra lucha preciosa fue la de la tercera plaza donde Tirado, Moreno, Ramos, Koyama y Gagne. Después de muchos adelantamientos y descartes como Tirado que se pasó de frenada en la curva de entrada a meta, el del Puerto de Santa María, Iván Moreno se llevó el tercer cajón del podio y por fin pudo subir al podio en su circuito. Cuarta plaza para Koyama, quinta para el americano Gagne, pupilo de Kevin Schwantz y que defiende los colores de Promoharris, y sexto Román Ramos.

La próxima carrera el 8 de mayo en Alcañiz



Alex Rins lidera la provisional y se destaca como máximo favorito al título.



Barragán que estrenaba Kawa logró su primera victoria en el CEV.



Del Amor logró la segunda plaza con su BMW.



El tinerfeño Juan Alonso octava plaza de privados.



Torres lo bordó en Jerez y luchará por el título.



Iván Moreno, primer podio en su circuito.

El rey, de nuevo talismán. Jorge Lorenzo y Nico Terol los reyes Jerez. Mundial de MotoGP.

Tras lo sucedido en Catar la vuelta del campeonato del mundo a Europa, con la cita más importante en nuestro país, Jerez, las espadas estaban muy altas y con mucha guerra pendiente por medio. Y no defraudó.

125c.c. Nico camina al título

Nico Terol venía de arrasar en Catar y además es el claro favorito al título mundial esta temporada. No lo tendrá fácil pero el del Alcoy está en un estado de forma impresionante y además con una fortaleza mental que le dan clara ventaja. No se llevo la pole en Jerez pero siempre estuvo delante y controló los entrenamientos. La carrera en agua era toda una lotería y Nico fue muy inteligente y, sobre todo, un valiente. Aguantó los ataques de su compañero Héctor Faubel, que echó por tierra todo el trabajo del fin de semana con una caída cuando acompañaba a Nico en la primera plaza. El gran beneficiado de las caídas fue Jonas Folger que saliendo desde la tercera fila logró la segunda plaza por delante Johann Zarco. Los españoles naufragaron en Jerez y la "armada invencible" del 2010 lo tiene muy complicado. Nico sale de Jerez con 50 puntos, 19 de ventaja sobre Folger y 20 sobre Cortese.

Moto2 Sin españoles

Todas nuestras esperanzas están en Marc Márquez ya que el otro gran favorito de entre los españoles, Julián Simón, no parece tener el ritmo aún de la cabeza de carrera. La caída de Márquez en Catar, por un error propio, parecía que calmaba a nuestro campeón. Bradl que venía de ganar la primera cita de la temporada fue el más rápido en los entrenamientos y sin duda alguna el piloto a batir. Márquez salía de la cuarta plaza pero conociendo como sale no era problema. El agua cambió todos los pronósticos. Y un

- Andrea Iannone remontó hasta la primera plaza superando a los favoritos. Luthi tenía



Nico Terol sigue en racha. Primero en Catar y en Jerez



Marc Márquez acabó por los suelos y con otro "0" en su casillero.



Andrea Iannone remontó hasta la primera plaza superando a los favoritos.



Los que no cometieron errores obtuvieron gran rentabilidad.



Lorenzo volvió a ser profeta en su tierra.



Jorge Lorenzo controló la situación y ganó la carrera. Pedrosa, a pesar de sus problemas físicos, fue segundo.

muy claro que la rueda buena era la del italiano y se hizo con el segundo cajón del año. Corsi ocupó la tercera plaza. Márquez tras una mala salida y cuando venía a por los líderes, fue investido a final de recta por Cluzel, que nos hizo temer lo peor en la caída, y tuvo que abandonar. Dos 0 para el pupilo de Emilio Alzamora. Simón fue el mejor de los nuestros en la 6ª plaza.

MOTO GP Lorenzo, el más listo.

La clara superioridad de las Honda con respecto a Yamaha y Ducati es muy notoria y lo vimos en la carrera de Catar. Pero Jerez es un circuito diferente. Aquí Jorge va muy bien y está más motivado. Stoner tiene muchos problemas y Pedrosa no está en condiciones. Por su parte Rossi sigue progresando con su Ducati. Stoner, Pedrosa, Lorenzo era la primera fila de parrilla. Impresionante. Y la carrera con una lluvia intensa al comienzo de la misma iba a ser dura y sobre todo por descarte. Y así todos empezaron muy conservadores. Stoner que había salido primero fue siendo superado por otros pilotos. Simoncelli lidera la prueba sin problemas pero con cierto riesgo. Por su parte Rossi cometía un error a final de recta de meta y se lleva por delante a Stoner, este no puede reemprender la marcha mientras que el italiano sí. Simoncelli se descarta solo al irse por los suelos en la vuelta 12. Lorenzo que hasta ese momento se limita a ir controlando se coloca líder y gana la prueba con claridad y sin cometer errores. Pedrosa beneficiado por la caídas de Simoncelli y Spies es segundo y Hayden sube al cajón.

La polémica estaba servida pero tenemos dos españoles en el podio como el pasado año y el rey entregando el trofeo a Lorenzo. El mallorquín tiene ahora 9 puntos sobre Pedrosa y 20 sobre Stoner. En Portugal veremos si Jorge es capaz de ganar por 4 año consecutivo.

Pedrosa y Terol a por todas. Simón y Lorenzo fueron segundos. Portugal. Mundial de MotoGP.

125cc Nico, Nico, Nico.

Nico Terol lleva ya 3 de 3. El piloto de Alcoy que defiende los colores de Bankia de Jorge Martínez "Aspar" está arrasando en la categoría pequeña en su último año. Terol quiere dejar su nombre como el último campeón del mun-

do de esta categoría. Domina con claridad todos los entrenamientos, además no quiere ni dejar escapar el warm up, y en carrera se muestra intratable. En Portugal suma su tercera victoria consecutiva y se diferencia más de sus perseguidores, que solo parece que pueda ser Sandro Cortese que hoy ha acabo en la segunda plaza.

Zarco le quita el podio por dos milésimas al campeón de España Maverick Viñales.

MOTO 2 Bradl vuelve al primer puesto.

El alemán Stefan Bradl, campeón de España de 125cc, logró una gran victoria por

delante de Julián Simón que en ningún momento dio sensación de poder hacer mucho más. Los dos se vieron beneficiados por la caída de un impresionante Andrea Iannone que sí tenía opciones claras de victoria remontando tras salir muy retrasado en parrilla y llegando a liderar la prueba. Iannone se cayó en la chicane

cuando marchaba segundo y se tuvo que conformar con la décimo primera plaza.

La nota negativa fue la caída de Marc Márquez que lograba alcanzar al grupo perseguidor de los primeros y su progresión era muy clara.

Esta vez el de Cervera se llevo por delante a Scott Redding.



Terol parece estar "un par de puntos" por encima de los demás.



Tres de tres para Nico Terol que manda en el mundial con 75 puntos. Segundo es Cortese con 50 y tercero Folger con 42 puntos



Simón no inquietó en ningún momento al vencedor de Moto2 Stefan Bradl.



En el podio de Estoril de Moto2: 1º Bradl, 2º Simón y 3º Takahashi que muestra la foto de su hermano fallecido en accidente.



Lorenzo comandó la carrera pero cuando Pedrosa lo adelantó le dijo adios.



Podio de MotoGP: 1º Pedrosa, 2º Lorenzo y 3º Stoner. Jorge manda en el mundial con 65 y Dani es segundo con 61 puntos.

MOTO GP Dani, el mejor.

Si Jorge Lorenzo partía como favorito, pues llevaba tres victorias consecutivas en este circuito y además llegaba

como líder del mundial, Pedrosa tras su operación era todo una incógnita. Lorenzo logró la pole y salió primero y solo Dani Pedrosa pudo aguantar su ritmo pero a 4 vueltas del

final el catalán le paso al final de recta en la frenada y de ahí a la bandera a cuadros. Dani logro superar todos sus problemas físicos y quizás haya hecho la mejor carrera de los

últimos años. Lorenzo tiro la toalla y entro en una cómoda segunda plaza por delante de Stoner que no encontró la puesta a punto buena en esta carrera. Dovizioso pudo con

Valentino Rossi en la misma línea de meta. Ahora solo 4 puntos distancian a Lorenzo de Pedrosa en la lucha por el mundial.

Texto: Yiyo Dorta/ Fotos: Dorna

El cambio de ruedas protagonista en el rendimiento de los coches F1 China. Hamilton fue el mejor

Una carrera en la que la única conclusión interesante fue que Hamilton consiguió romper el dominio de Vettel y proclamarse campeón en un circuito donde lo importante fueron las estrategias.

De esta forma la carrera de China ha sido la más movida y disputada en lo que va de temporada.

Como detalles no se pueden olvidar los problemas por una fuga de gasolina en un inyector del McLaren de Hamilton en el momento de salir del garaje. Tras una reparación de emergencia tuvo el tiempo justo de colocarse en su lugar de salida, donde sus mecánicos terminaron la operación. Igualmente "la colada" de Button que se paraba en el garaje de Red Bull para cambiar neumáticos.

Los Red Bull seguían con problemas de KERS y los McLaren se pusieron primeros con facilidad al llegar a la primera curva. Alonso volvió a salir mal. También su compañero Massa desde el inicio se colocó por delante. Las diferencias reales entre los primeros eran mínimas.

Estrategias

Fueron los cambios de ruedas y las distintas estrategias las que condicionaron los cambios en la clasificación y al mismo tiempo quedó patente que lo importante no es la clasificación previa a la carrera sino la estrategia adecuada en carrera. Prueba de ello fue la actuación de Webber que, saliendo desde la posición diez y ocho, acabó tercero. También es cierto que con un coche que funciona, hoy por hoy, mejor que un Ferrari.

La lucha por el primer puesto estuvo más abierta que nunca. Hamilton contó con un buen coche, con una estrategia adecuada y con un juego de neumáticos blandos para acabar la carrera por todo lo alto.

Parecía que Felipe Massa tenía el podio al alcance de su mano pero la falta de rendimiento del Ferrari le hizo perder posiciones hasta llegar a la sexta por delante de su compañero de equipo.



La carrera estuvo plagada de cambios en los primeros puestos. Alonso no realizó su mejor carrera.



Arriba: Nico Rosberg y Mercedes van mejorando. Izqda.: Podio de China: Hamilton, Vettel y Webber.



En Ferrari hay preocupación. Saben que tienen que mejorar mucho pero, de momento, no saben cómo.



McLaren puso en manos de Hamilton una herramienta que, unida a su ambición y a su buen hacer, fue fundamental.

Alonso al salir de su primera parada lo hizo por detrás del alemán Schumacher (Mercedes) y tardó ocho interminables vueltas en adelantarlo. Eso sí, el adelantamiento fue un compendio de estrategia, agresividad y picardía. Para verlo muchas veces. Sobre la carrera, Alonso afirmó (a EFE) que su coche no tuvo ningún contratiempo: 'No ha pasado nada, ningún problema en particular, no éramos rápidos en ningún momento de la carrera, íbamos perdiendo posiciones poquito a poco'. El problema es real y Ferrari tiene mucho que mejorar. Ellos lo saben aunque hasta ahora no han sabido cómo.

Otros españoles

Alguersuari que partió séptimo hizo, también con suerte por una bandera roja, una muy buena calificación pero luego en carrera perdió el buje de una rueda trasera y se vio obligado a abandonar.

Hispania ha logrado por primera vez acabar y llevar los dos coches a la línea de meta. El italiano Liuzzi, fue sancionado con un paso por talleres por haberse adelantado en la salida y terminó por delante de su compañero de equipo el indio Karthikeyan, a dos vueltas del vencedor.

Próxima carrera Turquía el 8 de Mayo.

Texto: José de la Riva
Fotos: Redacción



Hamilton el mejor en China.