

## Seat Campeona del Mundo de Turismos

Tras un año de dura pelea con BMW, Chevrolet y Lada, Gabriele Tarquini es el nuevo Campeón, Yvan Muller ha terminado Subcampeón. (Pág. 8)



## Volkswagen Comerciales Presentadas las nuevas Multivan y California



Más ecológicas que nunca. (Pág. 9)

## Victoria y Campeonato A. Viera/V. Pérez Ford Focus WRC



Por segundo año consecutivo Viera/Pérez ganaron el Maspalomas. (Pág. 11)

**Novedades: Citroën DS3 (Pág. 4); Lancia Musa MGE (Pág. 4);**

**Toyota Urban Cruiser (Pág. 5); Prueba: Volkswagen Golf GTD (Pág. 14)**

**Promoción Yamaha 50cc. Te damos 2 opciones**

TZR. Precisión desde primera por 2.999 € \*  
Jog RR. El espíritu de la pista por 1.759 € \*

Tú eliges



Jog RR



TZR

\* PVP incluye IGIC, transporte, impuestos y descuento promocional. Los modelos visualizados pueden no corresponder con los ofertados. Para determinadas unidades 08 en stock, hasta fin de existencias. Promoción válida hasta el 31 de Diciembre de 2009.

FLICK MOTO

EXPOSICIÓN Y VENTA Avda. Anaga, nº 33. Edif El Mástil - 38001 Santa Cruz de Tenerife. Tel 922 22 38 21 / 922 27 81 09

SERVICIO POSTVENTA Ctra. Gral. del Rosario, Km 5,5 - 38108 Taco, Santa Cruz de Tenerife. Tel 922 62 60 60

GRUPO FLICK

## Hay vida en el motociclismo

# Y gente con ganas de hacerlo bien.

Se acaba un año complicado para el motociclismo. Si a nivel mundial hemos notado mucho la crisis en la competición canaria aún más. No es fácil encontrar presupuestos para realizar una temporada con normalidad en cualquier especialidad, pero nuestros pilotos y sus familias han puesto toda la carne en el asador para sacar esta temporada adelante. Las categorías más castigadas han sido la velocidad en todas sus variantes y algunas olvidadas o llenas de problemas como son el enduro y el trial.

Solo parece que el moto cross se salva de esta quema y el domingo día 6 se cierra la temporada con el provincial de San Miguel.

La escasez de circuitos ha hecho de la velocidad la hermana pobre y gracias al asfalto de San Miguel tenemos

carreras de supermotard y pitbike en el circuito sureño. La motos "grandes" siguen con muchos problemas en Tarajalillo y los mejores pilotos canarios han decidido dar el salto al nacional, caso de Juan Alonso, Fran Alonso, Steven Trujillo, Oscar Fernández, Moisés Aquino, José Castellano y Wilmar Cabrera.

Por su parte el enduro que tuvo una prueba excelente con el MC Cumbres de Anaga en Valle Jiménez no tuvo continuidad y se quedó solo en eso. Lástima porque son muchos los pilotos que siguen ahí con ganas de participar en pruebas de este tipo.

Del trial más de lo mismo. Es evidente el divorcio que existe entre el delegado regional de trial que no tiene contacto con los pilotos y al que su presidente quiere mantener

a toda costa. Absurdo planteamiento pero será cuestión política. En fin, "no comment". Gracias a pequeñas pruebas en Tenerife que han sacado el campeonato provincial y la novedad de las clásicas que ha logrado meter casi 30 motos en las competiciones. Enhorabuena a los responsables de esta especialidad en la isla.

Y el moto cross se mantiene gracias a esa joya que es el circuito Celestino Hernández de San Miguel de Abona y al Moto Club Abona. La Mesa Mota parece que se extingue y la Federación Canaria lo da por bueno, de hecho en una reciente reunión estaban todos los afectados menos la Federación. Otro tema para nuestro presidente.

No puedo acabar este año sin mencionar a Néstor Jorge, que sigue en el hospital y aho-

ra parece que hay un pequeño hilo de esperanza en unos médicos alemanes, espero y deseo de corazón que sea algo positivo y no otra cosa. Ánimo amigo, lucha y lucha que tú puedes. Estamos contigo siempre y cada vez son más los amigos que empujan. No puedo dejar de nombrar a Ángel Grau, uno de tus rivales en el nacional de supermotard que me llamaba ofreciendo todo lo suyo si te hiciera falta. Gracias Ángel, eres otro gran campeón.

Y como no tengo abuela y son varias las personas que me han llamado al respecto, ha sido un honor poder retransmitir una carrera del Campeonato de España de Velocidad en Televisión Española junto a Ernest Riveras y Desireé Djambo. Gracias a ellos por darme esta oportunidad tan bonita, que la semana

siguiente disfruté Eva Ávila. Creo que cada uno tiene sus meritos y su trabajo y con esta invitación me siento alagado aunque a algunos no le sienta bien. Seguiremos escribiendo y hablando de lo bueno y lo malo del motociclismo pero siempre desde la parte constructiva y porque amo este deporte, lo disfruto y me apasiona. Ya saben los que me conocen que cuando no sea así lo dejaré. De momento sigo con la misma fuerza y ganas que al principio y cosas como la de la tele me dan más moral para poner más empeño y sacrificio aún a costa de mi economía.

Gracias a todos esos que me aguantan y son capaces de acabar de leer mis artículos. Va por ustedes.

Feliz Navidad y un gran año 2010 para todos. #32

Yiyo Dorta

## Puntos de vista contrapuestos

# Políticamente incorrecto

Hace ya algunas semanas que se disfrutó la 35ª edición del Isla de Tenerife y aún se sigue hablando de él, cosa que sería interesante si todavía recordáramos lo que vivimos los aficionados en la carretera. Sobre todo, y en particular, la etapa nocturna del viernes noche. Pero no, no se habla de cómo lo pudo hacer de bien o no un equipo, del comportamiento de un vehículo visto desde el exterior, de lo fina ó no lo que nos pueda parecer la conducción de un piloto, de quién nos pudo sorprender, o de quién desde nuestra ignorancia creíamos que pudiera estar más arriba.

Al fin y a la postre de lo que hablamos los aficionados que nos situamos en lo alto de un trazado y compartimos comentarios con conocidos ó ex-

traños y que al final de todos aprendemos y nos llevamos un grato recuerdo.

¿Qué fue primero el huevo ó la gallina?, hemos oído hasta la saciedad al Sr. Concepción decir que no corrió más por el convencimiento de la penalización sufrida por el equipo "BP Ford", pero ¿tenía necesidad de correr Alfonso?, sabiendo de antemano que por haber cambiado de equipo participante y no habiéndose-lo comunicado al concursante anterior este no iba a puntuar en el mismo.

No pongo en duda la conducción de Santi, la cual me parece sumamente fina y eficaz, lo que ha demostrado con creces con los títulos conseguidos, pero ¿tiene necesidad Santi de ser el centro de la noticia por polémico y picaplei-

tos?, personalmente creo que no. Pero tal como, dijo con sus propias palabras, en un medio de comunicación: "si no lo hiciera no sería Santi".

Me dio la sensación de que cuando Alfonso soluciono algunos problemas con el coche y se soltó la coleta, se transformo, me hizo recordar aquella propaganda de los Citroen GS, en la que después de dejar a su padre en el aeropuerto, el joven se transforma, se suelta el pelo, abre el "quemacocos" y disfruta de la esencia de su coche. Alfonso marca un tiempo increíble en la última pasada por Arico y queda a centésimas de Santi, de haber corrido así desde el principio, el del Ford, habría ganado conduciendo marcha atrás. Porque, no nos engañemos, el WRC no es un Super 2000, ni San-

ti tiene la evolución del coche de Vallejo ni Vallejo es menos piloto que Santi. Y si para hacer una comparativa vemos los resultados de los Porsche en el campeonato de España, están corriendo contra coches que no dudo que serán el futuro cuando la FIA decida prohibir los WRC, pero que ahora mismo no son la sombra de un verdadero coche de carreras.

Hablando de sorpresas, para el que no lo sabía, el holandés fue uno de los mas aplaudidos con lo que en nuestra ignorancia, todavía nos gusta más espectáculo que eficacia, aunque este aunaba muy bien los dos aspectos, lo de Yeray una pena, después del tiempazo de Arico en la primera pasada si el coche hubiese aguantado, les agua la fiesta a más de uno.

Y sin entrar en polémicas ni en asuntos más comerciales que deportivos, felicitar a todos y cada uno de los participantes por sus ganas y sobreponerse a todos los problemas que unos y otros pudiesen tener y permítanme que felicite públicamente al equipo Fonteide, sus componentes han demostrado lo que se puede hacer con un coche sumamente conseguido, con un paso por curva de infarto. A Manolo en concreto darle las gracias por estar de nuevo en plena forma y "pá tras ni para coger fuerza".

Y acuérdense algunos participantes que calentar cubiertas al igual que alguna necesidad fisiológica, se debe traer hecha desde casa, que en carretera esta mal visto y además prohibido.

Un saludo.

José Gregorio Rguez. del Rosario

informaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

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

Correo electrónico: josedelariva@informamotor.com

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com

Página web: www.informamotor.com

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

José A. Fernández, Beatriz de la Riva

Fotomecánica: informaMOTOR Impresión: Tfe Print S.A.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006



## Una serie de ficción ideal para Canarias El “FlashForward” de las carreteras

Para situarnos antes que nada, he consultado la página web de la Real Academia Española de la Lengua, en su avance de la 23ª edición, para conocer el significado de la palabra “carretera” y he obtenido este resultado:

**Definición: carretera.**  
(de carreta)

1. f. Camino público, ancho y espacioso, pavimentado y dispuesto para el tránsito de vehículos.

2. f. Sal. Cobertizo que se hace en el corral, para colocar los carros y aperos de labranza.

□ V. luz de carretera

Así creo que la 1ª definición de carretera, es la más acertada, aunque coloquialmente se usa el término carretera, y no camino, para aquella vía concebida fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles, en sentido amplio, y que pueda estar conectada, a través de accesos, a otros tipos de vías, como autovías y autopistas. Bien, pero he aquí que mucho me temo que la definición de carretera en su función, características, estado y uso, es para muchos de nosotros un poco desconocida y a veces tomada a broma. Y es que a día de hoy, siendo críticos, es para tomarse a broma, las actuaciones, modificaciones y ejecuciones del plan de mejora de la red viaria en Canarias. Porque convivimos y padecemos curvas y peraltes peligrosos, carriles estrechos,

pendientes pronunciadas, tramos sin reparar o en pésima conservación, protecciones con guardarraíles a modo de trampas mortales para motos y automóviles, alcantarillados no cubiertos o falta de saneamiento apropiado, semáforos que no funcionan o ni siquiera están activados, etc. Estos son los hechos a los que día tras día los conductores se enfrentan en las carreteras canarias.

### Los sufridos usuarios de las carreteras están hartos ya de estar hartos

Pero llega un punto en que los ciudadanos, hartos de la situación incalificable del estado actual de muchas de nuestras carreteras se preguntan, ¿cuando terminarán no ya las obras sino la situación de falta de ejecución y abandono de estas denominadas carreteras, autovías y cualquier otro camino que éste dispuesto para el tránsito de vehículos?. Y es que parece ya hasta normal, día tras día, en nuestro devenir diario por una u otra carretera, ver que no hay nadie trabajando donde la señalización dice que debería haber máquinas y operarios, y sólo alcanzamos a divisar los restos de alguna que otra señalización, y algún cono solitario, que nos avisa o recuerda que siguen supuestamente trabajando.

Llegados a este punto, estamos hartos de tanto hastío, y nos preguntamos, con cierta sorna ¿qué ha pasado? están esperando a las navidades, están de vacaciones, no hay dinero o no lo encuentran, la crisis...

No, si ya sé lo que ha pasado, y es que en nuestras instituciones ha habido un “Flash Forward” de esos, que se nombra tanto. Sí han leído bien, pero en inglés, y esto es a propósito y en clara alusión a la serie de televisión americana de ciencia ficción llamada así, “Flash Forward”, cuyo argumento nos cuenta como en un día cotidiano la población mundial pierde el conocimiento durante 2 minutos y 17 segundos y en los cuales cada persona tiene una visión futura (un flash forward) de su propia vida dentro de 6 meses, concretamente hasta el 29 de abril de 2010. Y, ahora bien, ¿quién les pregunta a los responsables de este desajuste

do?, ¿cuál ha sido su “Flash Forward” o visión de futuro? Aunque me parece que se callarán, o a lo peor, es que no han visto nada. Y en ese caso, en la serie de ficción, se cree que estarán fallecidos para esa fecha, a lo que trasladado a nuestro culebrón, será que ya se han marchado del cargo...

### Propuesta final

Yo permítanme decirles, lo que creo en todo caso, es que siguen desmayados y han aprovechado para dormir.

Y me temo que ni para esa fecha de película, del 2010, veremos terminadas muchas de las obras inacabadas, con lo cual, hasta nosotros seguiremos perdiendo el conocimiento, día tras día, en esas carreteras.

Por tanto, sentencio con un humor absurdo, como diría el desaparecido y gran cómico, D. Miguel Gila, en una de sus interpretaciones que “mucho sueño para un adulto”.

De esta manera, algunos que estamos despiertos, esperearemos con gran expectación a que el Gobierno de Canarias, junto con la Consejería de Obras Públicas y Transportes, ejecute el 100% del Plan de Mejora de la Red Viaria en todo el Archipiélago, y que el presupuesto les llegue, al menos, para terminar las obras empezadas. Pero esperen todavía hay otra serie de ficción que esta por estrenar, y será las próximas actuaciones programadas en las infraestructuras viarias, con o sin financiación. Y es justo decir también que serán necesarias, por la sostenibilidad y todo eso, aunque serán proyectos muy discutidos, como son los trenes del norte y del sur. Bien valdrá toda una serie de ficción y no sólo de un episodio. Habrá que valorar, si continuamos con un capítulo más, o lo dejamos como un único episodio piloto.

José A. Fernández



Lamentable estado de demasiados tramos en obras interminables.



**estiauto**  
TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

TALLERES DE CHAPA Y PINTURA

Subida al Mayorazgo, 6 - 38108 Santa Cruz de Tenerife  
Citas: Tel.: 922 882 783 - 922 209 602 Fax: 922 882 835  
email: [atencionalcliente@estiauto.com](mailto:atencionalcliente@estiauto.com)

**Horario de atención de lunes a viernes de 07:00 a 17:00 horas**  
Recojemos y entregamos su vehículo en toda la isla





## Primer modelo de la nueva gama distintiva de la marca

# El Citroën DS3 despeja todas las dudas

El Citroën DS3, ha despertado expectación desde hace meses. Los más impacientes ya pueden planear qué versión satisface mejor sus necesidades y, sobre todo, qué equipamientos y detalles estéticos reflejan mejor su personalidad.

### 38 colores de combinaciones

En el exterior, se puede elegir entre nada menos que 38 combinaciones de color de carrocería y múltiples posibilidades de llantas. A esto hay que añadir los kits de personalización, en los que se puede elegir entre 4 universos: Urban Tribe, Perla, Zebra y Vive.

Por dentro, se pueden combinar los colores de algunos elementos con los tonos de la carrocería. Así, el salpicadero, los cercos de los aireadores o el pomo de la palanca de cambios están disponibles en 8 combinaciones.

### Estará a la venta a lo largo del primer trimestre de 2010

En cuanto al equipamiento, la versión más básica, con motor VTi 95, cuenta con 6 airbags (frontales, laterales y de techo), ESP, faros antiniebla, regulador y limitador voluntario de velocidad, volante en cuero regulable en altura y profundidad, sistema audio CD MP3 con toma Jack, entre otros.

Los DS3 VTi 120 y HDi 90 FAP disponen de techo bitono, lunas traseras tintadas y llantas de aleación de 16".

El tope de gama lo encarnan los motores THP 150 y HDi 110 FAP.

### Seguridad y medio ambiente

Además de por su equipamiento y posibilidades de personalización, el Citroën DS3 destaca por su nivel de seguridad,

que le han hecho acreedor de 5 estrellas en las exigentes pruebas de EuroNCAP.

Por otra parte, sus motores destacan por su respeto por el medio ambiente. Ninguna de sus mecánicas diésel supe-

ra los 120 g/Km de CO<sub>2</sub>, por lo que no están gravadas por el impuesto de matriculación. Además, está previsto el lanzamiento de una versión HDi 90 FAP que emitirá 99 g/Km de CO<sub>2</sub>.

Redacción



Además de por su equipamiento, y posibilidades de personalización, el DS3 destaca por su nivel de seguridad.

## Paulino Rivero apadrinó el acto de presentación en Tenerife

# Lancia Musa María García-Estrada

Se presentó en el Centro Comercial 3 de mayo de Santa Cruz de Tenerife. "El primer automóvil de serie solidario" fruto de un importante proyecto de colaboración que hará posible continuar la investigación del sarcoma.

Se trata del Lancia Musa María García-Estrada, un coche que lleva el nombre de una de las mejores jugadoras de golf que ha tenido nuestro país. Tinerfeña de nacimiento y de corazón.

En el acto intervinieron el Presidente del Gobierno de Canarias, Paulino Rivero, que apadrinó esta iniciativa solidaria, el Director de Comunicación de Lancia España, Alfonso Ortín, el Gerente del Centro Comercial 3 de Mayo, Fernando Gutiérrez, y la Secretaria de la Fundación María García-Estrada, Dulce Acevedo.

Mediante un acuerdo, firmado en Madrid el pasado 18 de junio, Lancia donará 500€ a

la Fundación por cada unidad vendida. El concesionario Inauto dispone del modelo Musa MGE, así como información sobre la Fundación.

### Por cada unidad vendida se donarán 500€ a la Fundación María García-Estrada

-El Musa María García-Estrada desarrollado sobre la versión 1.3 Multijet 90CV se comercializa en Canarias y península desde el mes de junio.

-Es el primer vehículo con el nombre de una mujer canaria.

-Lancia presenta en Canarias la serie especial Musa María García-Estrada, resultado de la colaboración de la marca italiana con la fundación que

lleva el nombre de la fallecida golfista.

Con esta iniciativa solidaria, Lancia reitera su compromiso social concienciando a la sociedad que la solidaridad es algo que nos implica a todos. Se trata de una acción que constituye la andadura de la marca tras la participación en diversos actos de la misma índole.

La edición especial se ha desarrollado sobre la motorización del Musa más demandada: motor Multijet de 1.3 de 90CV en acabado oro. Este propulsor ofrece unas excelentes prestaciones y un nivel de emisiones de tan solo 120 g/kg. Asimismo, este pequeño monovolumen destaca por sus dimensiones: mide 4 metros de largo, 1,70 de ancho, 1,66 de alto, una distancia entre ejes de 2,51 metros y un maletero que posee una capacidad de 75 litros. Además, la edición incluye radio CD+MP3,

Sistema Bluetooth con USB, isofix, faros antiniebla, llantas de 15" y aire acondicionado.

Junto al espacio interior y la modularidad, otra de las características siempre presente en la familia Musa es la calidad y la elegancia. Los elementos estéticos del Musa María García-Estrada destacan por la exclusividad de la pintura extra-serie Alabastro

y al caracterización "María García-Estrada" con el logotipo de la fundación.

Redacción



El logo de la Fundación MGE



El Lancia Musa presentado "Primer automóvil con solidaridad de serie"



## Con un diseño inconfundible: exterior robusto, interior refinado. Presentado el nuevo Toyota Urban Cruiser

Toyota Canarias presentó el Urban Cruiser. Se trata de un vehículo de dimensiones compactas ideal para entornos urbanos.

**Unas emisiones CO2 que lo convierten en líder de su categoría: 129 g/km**



### Diseño inconfundible

El interior, de gran calidad, combina la amplitud, funcionalidad, versatilidad y flexibilidad de carga de un vehículo convencional con más confort y refinamiento.

Las dimensiones compactas -3.930 mm de longitud, 1.725 mm de anchura y 1.525 mm de altura lo convierten en el vehículo ideal para moverse por la ciudad. Sin embargo, a pesar de su exterior compacto, la larga distancia entre ejes, de 2.460 mm, proporciona sitio adecuado para cinco personas y un amplio espacio para el equipaje.

Emisiones de CO2 líderes en su categoría, sin sacrificar el placer de conducción

Mediante la aplicación de la tecnología Toyota Optimal Drive, el Urban Cruiser satisface la demanda creciente de vehículos socialmente responsables. Ofrece una notable reducción del consumo de carburante y se ajusta a las nuevas cargas fiscales en función del CO2, con unas emisiones bajas, de 129 g/km. Sin embargo, eso no impide disfrutar de una conducción dinámica y agradable, tanto en la ciudad como fuera de ella.



Aunque la longitud total no llega a los cuatro metros, la forma del vehículo recalca una sensación de seguridad y firmeza, gracias a su amplitud única, apoyada por sus prominentes paragolpes.



El diseño transmite una imagen característica e innovadora a primera vista

El diseño transmite una imagen característica e innovadora a primera vista.

Los elementos frontales, se combinan para acentuar la presencia amplia y decidida del nuevo vehículo urbano.

De perfil, la poderosa robustez del Urban Cruiser se ve reafirmada por la fuerza de los prominentes arcos de las ruedas, las amplias superficies laterales y los destacados paneles de las puertas. Los grandes retrovisores exteriores, del mismo color que la carrocería, garantizan una visibilidad trasera excelente, y están diseñados para optimizar el rendimiento aerodinámico y minimizar el ruido causado por el viento.

Los faros traseros combinados, con luces antiniebla integradas, incorporan unas lentes exteriores rojas y blancas de dos tonos. El portón trasero incorpora una luz de freno alta, de tecnología LED.

El Urban Cruiser va equipado de serie con unas grandes llantas de aleación de 16".



### Motores

El Urban Cruiser está disponible con un motor avanzado y muy eficiente: de gasolina VVT-i Dual de 1.33 litros con tecnología Stop & Start. La transmisión manual de 6 velocidades

### Precios

Ya disponible en Canarias desde: 18.025 Euros.



Un momento de la presentación con responsables de la empresa

Redacción

## ¡¡Sumérgete bajo el azul del mar... !!



ACUC  
training center



CENTRO DE BUCEO SEADIVE  
RADAZUL / TENERIFE



authorized  
ACUC  
distribuidor

Estamos muy cerca de ti con 300 m<sup>2</sup> de instalaciones, personal titulado, aula multimedia, gimnasio, vestuarios y duchas, equipos y material de primera, carga propia de botellas, embarcaciones y la mejor seguridad.

- Bautizos Marinos
- Cursos de buceo ACUC todos los niveles
- Inmersiones diarias de Martes a Domingo
- Actividades y eventos

**CENTRO DE BUCEO SEADIVE**  
 Centro Formativo y Distribuidor Autorizado ACUC  
 Avda. Colón s/n. Edificio Botavero, local 1. Frente al muelle deportivo  
 38109 Radazul (bajo), El Rosario, Tenerife  
 Tel.: 922 681 705  
 info@seadive.es

[www.seadive.es](http://www.seadive.es)



## Automotor Servicio Oficial para las motos de la marca en Tenerife

# Nuevo importador de Peugeot Motorcycles

Ante la presencia de todos los medios, dedicados al motor en Tenerife, Automotor Canarias presentó su nueva línea de trabajo. A partir de ahora serán los nuevos importadores de otro producto de la marca Peugeot que ya representan: las motos.

Para responder a la creciente sensibilidad por el medio ambiente, Peugeot ha creado un abanico de ofertas con posibilidades extremadamente amplias.

Cada persona, en base a su edad o a sus exigencias del momento, puede así encontrar una respuesta adecuada dentro de las gamas de vehículos (sean de dos o de cuatro ruedas) de la Marca del León.

Una reflexión permanente y compartida acerca de soluciones de movilidad han llevado a los distintos departamentos de Peugeot a poner en común

su know-how y su creatividad para dar a luz a proyectos particularmente originales.

### Tecnologías respetuosas con el medio ambiente

Peugeot pretende ser y mantenerse en el tiempo como un protagonista de la movilidad global y sostenible con una oferta de "vehículos" ampliamente innovadora.

La palabra "vehículos", en lugar de "bicicleta", "scooter" o "automóvil" es lo que aporta la diferencia.

Como muestra, las últimas propuestas de Peugeot:

BB1, es un ejemplo de ello: chasis motociclista, asiento motociclista en tándem, seguridad automovilística y forma anti convencional.

Concept Hybrid3 Evo presente en primicia en el stand del Salón de Dos Ruedas de Milán.

Recursos tecnológicos de PSA Peugeot-Citroën también para Peugeot Motorcycles.

En el sector de las dos ruedas, Peugeot Motorcycles no se queda atrás, y ya en 1996 Scoot'Elec fue el primero scooter eléctrico compacto del mercado.

Peugeot Motorcycles en 2002, ha desarrollado y puesto a punto algunos motores alimentados con inyección electrónica, en línea con las normas más rigurosas anticon-taminación.

En 2006, la gestión de las masas y los tests aerodinámicos efectuados en túnel de viento han permitido al Sateles obtener el mejor Cx del mercado y, en consecuencia, garantizar niveles de consumo particularmente reducidos.

Redacción



En la foto una pequeña muestra de la magnífica gama de motos Peugeot.



El Director de Peugeot Motos España, Fernando de Haro, con David Aguiar.

## Toyota que superó a General Motors, deja el liderato a VW

# Volkswagen, mayor fabricante del mundo

Volkswagen se sitúa por encima de Toyota y se convierte en el mayor fabricante del mundo.

Con sus 4,4 millones de unidades, Volkswagen supera a Toyota, situándose este último en segunda posición con 4 millones, seguido de Ford con 3,7 millones y GM con 3,6 millones.

Tras perder el liderato General Motors hace un par de años, Toyota se hizo con este puesto, que ahora cae en las manos de los alemanes.

Volkswagen ha irrumpido en la primera posición por número de vehículos fabricados de acuerdo a las cifras de la analista IHS Global Insight.

En los primeros nueve meses del año, las ventas del Grupo Volkswagen subieron un 34 por ciento a 622.853 unidades. Esto ha sido entre otras cosas, gracias a los lanzamientos de los nuevos modelos Golf y Polo.



El logo de VW es un sinónimo de calidad reconocido a nivel mundial

La causa de este cambio se debe a una combinación de factores: en primer lugar, la absorción de Porsche por parte de Volkswagen; en segundo,

el buen funcionamiento de los incentivos para la compra de nuevos vehículos en Europa; y en tercer lugar, a la decisión de Toyota de paralizar sus plantas

durante varias semanas para liberar stock y recortar su producción del primer trimestre a casi la mitad.

El fabricante alemán está obteniendo buenos resultados en China, lanzando en el mes de julio una gama de modelos de Volkswagen adaptada para el mercado chino y ven-

dido 128.000 unidades en este mes, lo que representa casi una cuarta parte de sus ventas globales. Lo uno con lo otro, ha creado una diferencia de 400.000 unidades en lo que va de año; Toyota con 4 millones, y VAG con 4,4.

Redacción



El Golf es uno de los modelos con más éxito de ventas de la marca

# Mejoría en Octubre con un 12,8% con respecto a Octubre de 2008 Informe europeo de venta de coches

En el último análisis mensual, JATO Dynamics, proveedor líder mundial de datos de automoción e investigación, muestra un mercado europeo de coches nuevos cuyas ventas salen de la depresión, pero sólo a base de incentivos significativos.

Los modelos habituales están presentes en lo alto de la clasificación de ventas, encabezada por el Golf de Volkswagen, que sigue teniendo éxito por su popularidad casi universal a través de Europa.

Sobre el terreno, tras el análisis regular de 27 mercados, JATO destaca el mes de octubre por haber sido lo mejor del año pasado, con un aumento del 12.8 % contra octubre de 2008 y con el mercado a la baja solo por un 4.1 %, en lo que va de año. Sin embargo, comparando el funcionamiento corriente a aquel golpe de recesión, pero sin incentivo, el mercado y volúmenes de las ventas permanecen debajo de los niveles de principios de 2008.

En las cifras de octubre registradas en 'Los 5 grandes' mercados europeos - Alemania, el Reino Unido, Francia, Italia y España - se comprueba que todos han manejado planes de incentivos nacionales, para levantar sus ventas.

Volkswagen sigue la marca de mayor éxito de ventas, por encima de un 9.2 % en el mes (el 4.2 % en lo que va de año), mientras su Golf, sigue como el modelo más popular de Europa, por encima del 45 % en octubre (un 23 % en lo que va de año). El Fiesta de Ford permanece segundo, con un 61.7 % en octubre, aunque ahora casi 90,000 unidades detrás del líder, en lo que va de año.

Fiat sigue funcionando bien y es el único fabricante de los 10 primeros con crecimiento positivo, en lo que va de año, tanto con el Punto como con el Panda que figura entre los diez primeros modelos.

David Di Girolamo, Jefe de JATO Consult, permanece preocupado sobre el mantenimiento de este funcionamiento y dice: "Un vistazo superficial en estos datos sugeriría que nos movemos en una convalecencia en los mercados más grandes, pero ojeando las cifras más de cerca se observa que esto es no necesariamente un nivel natural de demanda

y estamos todavía por debajo del nivel de ventas de pre-recesión,".

## En España las ventas mejoraron un 27% pero en el global anual empeoraron

### Por marcas

Volkswagen permanece sin oposición como la marca de coche de mayor ventas de Europa; mientras el Polo está colocado regularmente entre de 10 primeros, su éxito es conducido principalmente por el Golf, cuyas ventas en lo que va de año en Alemania (249.150) representan el 18 % de las ventas europeas totales en lo que va de año de Volkswagen (1.386.694).

El remozado Clio de Renault y el nuevo Mégane tienen colocada a la marca francesa en el segundo puesto en octubre, aunque sean Volkswagen, Ford y Fiat los únicos que mejoran las ventas de los 10 primeros en lo que va de año.

### Por Países

Las ventas de coches nuevos en Europa se dividen rápidamente, con mercados tradicionales Orientales europeos sufriendo contracciones significativas, mientras los vecinos Occidentales parecen relativamente boyantes. Con el mercado europeo de 'los 5 grandes' se pone en de relieve todo el crecimiento en octubre, se hace cada vez más claro que los incentivos como sistemas de ayuda han mejorado las ventas a corto plazo.

"Esto no son necesariamente buenas noticias," advierte Di Girolamo. "Podemos ver Europa Oriental - con aumentos de IVA, restricciones de finanzas y carencia de incentivos de gobierno - como el nivel natural de demanda. La preocupación para mercados principales Occidentales ahora debe ser cómo sus incentivos últimos hasta la demanda 'verdadera' se ponen al corriente y sin perder terreno respecto al funcionamiento reflejado en la otra parte."

Redacción

- El informe muestra una recuperación de las ventas, pero solamente donde hay incentivos.
- Volkswagen Golf se afianza como el modelo más popular de Europa.
- Volkswagen, la marca de más éxito de ventas.

Los 10 primeros Marca y Modelo	Datos del mes de Oct.			Año hasta el mes de Oct.		
	2.008	2.009	%	2.008	2.009	%
VOLKSWAGEN GOLF	37,299	54,093	45,0	396,141	487,43	23,0
FORD FIESTA	25,578	41,371	61,7	280,27	398,669	42,2
RENAULT CLIO	25,946	32,61	25,7	297,85	251,822	-15,5
PEUGEOT 207	28,477	31,099	9,2	360,739	308,998	-14,3
OPEL/VAUXHALL CORSA	24,172	29,715	22,9	314,459	300,468	-4,4
FIAT PUNTO	19,53	27,049	38,5	245,847	276,546	12,5
FIAT PANDA	19,753	26,349	33,4	192,871	252,612	31,0
VOLKSWAGEN POLO	23,186	25,249	8,9	236,415	232,09	-1,8
OPEL/VAUXHALL ASTRA	19,361	24,762	27,9	285,215	235,329	-17,5
FORD FOCUS	26,771	24,365	-9,0	321,878	263,827	-18,0

Las 10 primeras Marcas	Datos del mes de Oct.			Año hasta el mes de Oct.		
	2.008	2.009	%	2.008	2.009	%
VOLKSWAGEN	132.687	144.877	9,2	1.330.530	1.386.694	4,2
RENAULT	83.013	114.082	37,4	950.598	890.413	-6,3
FORD	92.217	108.919	18,1	1.060.615	1.090.948	2,9
PEUGEOT	75.165	88.145	17,3	874.645	826.123	-5,5
FIAT	74.008	88.076	19,0	827.319	861.183	4,1
OPEL/VAUXHALL	75.939	86.777	14,3	994.598	908.778	-8,6
CITROEN	69.254	79.243	14,4	744.184	724.221	-2,7
TOYOTA	52.979	63.857	20,5	658.514	602.222	-8,5
MERCEDES	56.120	51.990	-7,4	598.071	493.477	-17,5
AUDI	58.153	51.289	-11,8	564.611	520.908	-7,7

Ventas por: País	Datos del mes de Oct.			Año hasta el mes de Oct.		
	2.008	2.009	%	2.008	2.009	%
Alemania	258.814	321.111	24,1	2.630.287	3.311.877	25,9
Austria	25.992	26.694	2,7	25.815	27.437	6,3
Belgica	42.998	39.726	-7,6	483.729	414.609	-14,3
Chipre	1.767	923	-47,8	19.489	12.800	-34,3
Dinamarca	10.526	8.809	-16,3	132.420	90.376	-31,8
Eslovaquia	8.554	5.579	-34,8	74.277	74.664	0,5
<b>España</b>	<b>77.742</b>	<b>98.735</b>	<b>27,0</b>	<b>1.025.707</b>	<b>777.526</b>	<b>-24,2</b>
Estonia	1.710	728	-57,4	22.530	8.578	-61,9
Finlandia	10.153	7.080	-30,3	128.703	78.852	-38,7
Francia	174.939	210.424	20,3	1.750.704	1.823.925	4,2
Gran Bretaña	128.352	168.942	31,6	1.922.770	1.685.981	-12,3
Grecia	19.575	11.587	-40,8	245.504	192.304	-21,7
Holanda	41.748	35.752	-14,4	460.884	350.958	-23,9
Hungría	12.868	3.590	-72,1	133.195	52.892	-60,3
Irlanda	1.747	1.526	-12,7	150.775	56.663	-62,4
Islandia	181	76	-58,0	8.913	1.967	-77,9
Italia	170.169	196.677	15,6	1.891.166	1.815.723	-4,0
Letonia	1.202	330	-72,5	17.748	4.668	-73,7
Lituania	1.727	522	-69,8	20.144	6.428	-68,1
Luxemburgo	4.488	4.301	-4,2	44.718	39.084	-12,6
Noruega	8.390	10.187	21,4	95.846	78.825	-17,8
Polonia*	27.634	27.145	-1,8	263.256	266.762	1,3
Portugal*	14.673	13.070	-10,9	176.805	125.919	-28,8
Republica Checa	16.151	14.121	-12,6	154.569	131.873	-14,7
Slovenia	5.865	4.764	-18,8	6.112	4.775	-21,9
Suecia	22.299	21.783	-2,3	217.583	173.914	-20,1
Suiza*	24.294	23.463	-3,4	241.476	219.968	-8,9
<b>Gran Total</b>	<b>1.114.558</b>	<b>1.257.645</b>	<b>12,8</b>	<b>12.632.468</b>	<b>12.119.256</b>	<b>-4,1</b>

\* Datos orientativos para Octubre de 2009



## Otro nuevo título tras la última cita celebrada en Macau

# Seat Campeona del Mundo de Turismos

• **Éxito espectacular de la marca española que vence en las clasificaciones de pilotos y constructores por segundo año consecutivo.**

• **Gabriele Tarquini, piloto SEAT, nuevo Campeón Mundial de Turismos. Yvan Muller consigue el subcampeonato.**

• **SEAT Sport alcanza todos sus objetivos tras una durísima temporada.**

Éxito absoluto para SEAT en el Mundial de Turismos 2009. El equipo SEAT Sport ha conseguido hoy todos sus objetivos en el circuito urbano de Macau, escenario de la última cita de la temporada, al ganar por segundo año consecutivo los campeonatos del Mundo de Constructores, de Pilotos y también el de pilotos Independientes. SEAT y Gabriele Tarquini son los campeones 2009, Yvan Muller ha terminado subcampeón, y

Tom Coronel se ha impuesto en el Trofeo Independientes, lo que permite a SEAT ganar con dos coches distintos, el León TDI y el León WTCC, batiendo en el campeonato de constructores a BMW, Chevrolet y Lada.

SEAT, que este año defendía los dos títulos mundiales conseguidos en la temporada pasada, consigue uno de los mayores éxitos del deporte español en 2009, y culmina de forma triunfal una temporada muy difícil marcada por las dificultades derivadas de diversos cambios de reglamento durante el campeonato que limitaron las posibilidades del SEAT León TDI. Esos cambios, sin embargo, no han impedido el final triunfal, gracias al esfuerzo y al trabajo en equipo de todos los componentes de SEAT Sport que a lo largo de la temporada han defendido de forma muy brillan-

te los dos títulos conseguidos en 2008

Gabriele Tarquini: "Es algo extraordinario conseguir el título después de tantos años de carrera deportiva. Empecé el fin de semana con problemas, pero pude recuperarme y el trabajo extraordinario de mis mecánicos me permitió dispu-

tar en condiciones una carrera que representaba una oportunidad única que no podía desaprovechar. El campeonato ha sido muy duro, muy intenso y para ganar a dos rivales tan buenos como Yvan Muller y Augusto Farfus ha sido imprescindible marcar muchos puntos en todas las carreras.

Jaime Puig, director de SEAT Sport: "El triunfo en dos mundiales por segundo año consecutivo es el premio a una temporada fantástica y quiero agradecer a todo el equipo su esfuerzo, su capacidad de trabajo y su espíritu solidario."

Redacción



Gran éxito de la marca española que, por segundo año consecutivo, ha conseguido el Campeonato del Mundo de Turismos.

## Trabajando de cara a un programa atractivo para el 2010

# Cástor Benítez-Inglott prueba un F3000

-El monoplaza de 550 CV, proveniente de la A1 GP, sirvió para comprobar las positivas evoluciones del piloto canario.

El Circuito de Umbria, en la región italiana de Magione, fue el escenario escogido la semana pasada para volver a ver sobre un monoplaza al piloto grancañario Cástor Benítez-Inglott. Después de su experiencia hace unas semanas en la Formula Palmer Audi británica, el piloto de SPE llegaba a tierras italianas para acometer un nuevo test, pero en esta ocasión con un monoplaza de mayores prestaciones, muy próximo incluso a la categoría reina como es la Formula 1, el F3000, que la temporada entrante se denominará AUTO GP.

Con cerca de tres kilómetros de cuerda, el trazado de Magione era testigo de un test efectivo, y es que este monoplaza llegado desde las series

A1GP fue más que una toma de contacto para el grancañario. Su motor V8 de casi tres litros y medio de cubecaje ronda la friolera de 550 CV de potencia, a lo que suma un efectivo cambio secuencial, el cual se acciona mediante unas levas situadas tras el volante, al estilo de los monoplazas más evolucionados. Evidentemente todas estas circunstancias eran nuevas para el piloto canario, uno de los que más está trabajando para tener un programa atractivo para la próxima temporada 2010.

**Consiguió unos tiempos muy prometedores**

Cástor Benítez-Inglott afrontaba a comienzos de la mañana del test su sesión con incertidumbre, tras seguir con atención las declaraciones de

otros pilotos presentes, que hacían principalmente referencia a las reacciones en la pista. A medida que se sucedían las vueltas, divididas en dos tandas de diez, Benítez demostraba una rápida adaptación, a pesar de las peculiaridades asombrosas de un monoplaza de estas prestaciones. Una muestra de la mejora constante tuvo lugar en la segunda

tanda, donde ya con el vehículo por la mano conseguía bajar entre tres y cinco décimas por vuelta, quedándose finalmente a un segundo del mejor tiempo, logrado por un piloto con contrastada experiencia con estos monoplazas.

Cástor Benítez-Inglott declaraba a su llegada de nuevo a España: "He tenido la oportunidad de rodar en

una sesión dividida en dos tandas de diez vueltas, con una temperatura baja y una pista sucia y fría. Después de irme acostumbrando a sus reacciones el resultado final es para estar satisfecho. La mejora era constante en todo momento como se pudo ver en las vueltas finales, quedándome a un segundo de la mejor marca de la mañana, a pesar de haber realizado unos pocos kilómetros. Acostumbrarme a frenar con el pie izquierdo, la facilidad que te permite el cambio en el volante, etc., son experiencias que siempre son positivas, y espero en pocos días poder acudir a un nuevo test que tiene lugar en Vallelunga, en Italia. Es una oportunidad que me han brindado por el buen trabajo realizado, y será un test para un reducido grupo de pilotos".



El canario es un piloto con un futuro esperanzador y puede llegar muy lejos.

Redacción



## Fueron presentadas a la prensa canaria Nuevas Volkswagen Multivan y California

Volkswagen Comerciales presentó la nueva gama de ocio, Multivan y California. Esta nueva generación ha sido perfeccionada profundamente por el fabricante alemán y ahora ofrecen mayores rendimientos y tasas de emisión más bajas, además de ser más eficiente, económica, confortable y elegante que nunca.

La Multivan es más que un vehículo: es un billete a un mundo lleno de posibilidades. Como monovolumen con mucho espacio, comodidad y gran versatilidad ofrece no sólo a las familias las mejores condiciones, sino que también es ideal para los deportes, largos viajes o para trabajos profesionales.

### Diseño

El diseño de la nueva gama ha sido desarrollado según el nuevo ADN Volkswagen, destacando el frontal que ha sido totalmente modificado. Los grupos ópticos se han renovado y los faros antiniebla, integrados en el parachoques, forman parte por primera vez de la luz de giro.

Sus claras líneas horizontales confieren a esta gama de modelos un aspecto más noble e imperecedero. La parte superior de estas franjas se prolonga ópticamente hasta los faros de nuevo diseño, mientras que los nuevos espejos retrovisores acentúan una imagen más ligera.

La Volkswagen Multivan ofrece mucho espacio y versatilidad con sus siete asientos y una gran cantidad de superficie de carga. Un suave sistema de raíles hace que los asientos del habitáculo se puedan cambiar de sitio sin el más mínimo esfuerzo, dando lugar a un espacio interior tremendamente variable, hay sitio suficiente para cualquier proyecto.

La Volkswagen California, es el vehículo ideal para las personas que buscan en sus viajes un contacto directo con el paisaje, la naturaleza y la cultura. Sus motorizaciones, tren de rodaje y estabilidad hacen de la Volkswagen Califor-

nia el vehículo más adecuado para largas distancias, mientras que su interior confortable y generosamente equipado la convierten en el vehículo más adecuado para pasar la noche en medio de la naturaleza.

Todo ello dentro de unas dimensiones exteriores, que permiten su uso en el día a día. Esto se consigue gracias a su interior altamente variable y su techo elevable, que permite pernoctar a hasta 4 personas. Es difícil imaginar más versatilidad en un vehículo.

### Equipamiento

En el apartado de equipamiento se incorpora de serie el control de estabilidad ESP con asistente de arranque en cuestas y ABS. También recibimos asistencia del vehículo en caso de frenada de emergencia. Cuando el vehículo detecta una frenada de este tipo, además de aumentar automáticamente la fuerza de frenado enciende los 4 intermitentes. El equipamiento de seguridad incorporado de serie se completa además con doble airbag frontal, airbags laterales, y airbag de cabeza en Multivan y California Comfortline.

De serie toda una cadena de elementos que contribuyen a hacer más confortable nuestro viaje, como por ejemplo Radio CD con MP3 en toda la gama, o diferentes sistemas de aire acondicionado y climatización según la versión.

Los instrumentos tienen ahora un nuevo diseño con iluminación blanca al trasluz y el marco cromado, se incorporan materiales textiles de nuevo diseño y nuevos volantes.

Al mismo tiempo, se ha actualizado toda la gama de los sistemas de radio y navegación. El nuevo tope de gama es el RNS 510 con pantalla táctil y navegación con disco duro. El interfaz de USB Media-In posibilita la integración perfecta para reproducir MP3.

La Multivan está disponible en cinco versiones, siendo la menos equipada la Multivan Startline, seguida de la Comfortline, Comfortline Plus, PanAmericana y por último la Multivan Highline.

La California está disponible en Canarias en dos versiones perfectamente equipadas, California Beach y California Comfortline, ambas adecuadas para varias motorizaciones.

### De serie con ESP, ABS y asistente de arranque en cuesta

### Motorizaciones

Los nuevos motores aportan un ahorro en el consumo de hasta 1,9 l/100km y una reducción en las emisiones de CO2 de hasta 52g/km. De esta forma, Volkswagen es el primer fabricante capaz de colocar modelos con emisiones inferiores a los 200 g/km en este segmento.

Esto no supone solo una importante aportación a la reducción de emisiones a la atmósfera, también supone una reducción de 5 puntos en el pago del impuesto de matriculación.



Detalle del frontal de la California



Responsables de Volkswagen Canarias en la foto de presentación de los modelos.

Todas las motorizaciones parten del mismo bloque de 2.000 cc, y están disponibles en potencias de 102, 140 y 180 CV. Esta última además viene equipada con un sistema de sobrealimentación bi-turbo. De esta manera Volkswagen sigue en su línea de "Downsizing" como estrategia para reducir los consumos y las emisiones. Es decir, motores dotados de un sistema de inyección y sobrealimentación que permiten reducir la cilindrada a la vez que mantienen el par motor y la potencia.

La mayor ventaja de consumo se manifiesta con el cambio automático de doble embrague de 7 velocidades (DSG) disponible como opcional, que se monta mundialmente por primera vez en un vehículo de este tipo.

### Precios

La nueva generación de estos modelos está disponible en la Red de Concesionarios Volkswagen Comerciales de Canarias desde 25.360 €.

Redacción



Tanto interior como exteriormente quedan patentes las mejoras.





# 9º título para Rossi; Aoyama último campeón de 250; Simón en 125

## Resumen Mundial Moto GP

Rossi consigue su noveno título mundial. Simón salva la honra española y Aoyama con Honda es el último campeón de 250cc.

### 125 cc

Julián Simón ha bordado la temporada 2009. Desde el invierno se postulaba como el más claro favorito al título mundial. Y así lo demostró durante toda la temporada. El joven piloto de Villacabras estuvo siempre en los puestos de cabeza y aunque cometió algún error, como en Montmeló donde levantó la mano antes de tiempo, consiguió poles, victorias y grandes carreras. Solo su compañero de equipo en el Bancaja Aspar Team Bradley, Smith, pudo estar cerca de él. Julito, como le llaman todos, tenía un reto importante, ya que venía de correr en 250 cc y bajar a la cilindrada pequeña no era fácil. Cumplió con ganas y con garra. Por su parte, Nico Terol, que para el 2010 ocupará la plaza que deja Simón en su equipo, logró una meritoria tercera plaza del campeonato por delante de otros de los grandes, Pol Espargaró. Tanto Nico como Pol son claros favoritos a luchar por el número 1 la próxima temporada.

### 250cc

Es la última temporada que veremos las motos de 2 tiempos en las parrillas del mundial. La próxima serán los motores de 4T de Moto2. Pero no por ello dejó de ser una categoría competitiva y apasionante, de hecho fue la única que se decidió en la última cita de Valencia, y con mucha emoción.

Si a principio de temporada los favoritos eran el campeón 2008 Simoncelli, así como Álvaro Bautista y Héctor Barberá, el japonés Aoyama con Honda tenía sus pequeñas opciones. Y poco a poco fue sumando puntos en circuitos que le favorecían y cuando las circunstancias no eran tan favorables para su Honda conservaba plazas



Julián Simón el único campeón español del 2009.



Aoyama, el japonés logro el último título de 250 cc.



Lorenzo logró un merecido subcampeonato.



Rossi, el más grande, 9 títulos.

que le iban dando puntos que al final serían decisivos.

La irregular temporada de Bautista y Simoncelli, junto a un Barberá que solo al final logró tomar el ritmo del campeonato, propiciaron que Aoyama ganara el campeonato en la última carrera por delante de Barberá, que se proclamó subcampeón del mundo.

Honda se despide de 250 cc con un título merecido y por delante de toda la escuadra de Aprilia con sus RSA "pata negra". El humilde equipo Scott tiene el honor de ser los últimos campeones de la categoría.

### MOTO GP

Valentino Rossi sigue haciendo historia y es el más grande. La temporada empezaba divertida con fallos por parte de todos los pilotos punteros, tanto es así que a mitad de temporada Rossi, Stoner y Lorenzo estaban empatados a puntos. Situación curiosa pero que daba signos de lo competitiva que iba a ser la temporada. Pronto un ingrediente dejó de poner "salsa", una rara enfermedad llevó a Casey Stoner a no correr tres carreras porque acababa en muy mal estado. Pedrosa seguía un tanto irregular y no lograba dominar su Honda. Solo Jorge Lorenzo y Valentino Rossi parecían tener la primera siempre me-

tida para luchar por el título. Lorenzo, sometió a presión a Rossi en varias carreras y provocó caídas del campeón que antes nunca se hubieran producido pero a su vez Jorge cometió muchos errores que al final le dejaron fuera de la lucha por el título. Valentino se proclamó por novena vez campeón del mundo y Lorenzo es subcampeón. Pedrosa logró la tercera plaza final gracias a la caída de Stoner en la vuelta de calentamiento del último gran premio cuando partía de la pole.

Destacada actuación de Toni Elías que pasa a Moto2 y la llegada a mitad de temporada de Aleix Espargaró. El piloto catalán se quedó sin equipo la pasada temporada y estaba en casa cuando fue rescatado por Dani Devahive para desarrollar su moto2 en el CEV, lo hizo de sobresaliente y la baja de Stoner que corrió puestos en Ducati provocó su entrada en Moto GP en la moto de Canepa. Lo hizo muy bien y se ha ganado el puesto para el 2010.

La nueva temporada se presenta muy abierta y veremos si Jorge es capaz al final de luchar por el título con Valentino, Stoner o Pedrosa, y la llegada de novatos como el campeón del mundo de superbike Spies.

Texto y fotos : Yiyo Dorta



## Consiguen el máximo posible de puntos, con 6 victorias absolutas Viera/Pérez cierran con un nuevo triunfo

A falta de la dudosa celebración del Rally de Lanzarote, es más que probable que el pasado sábado se celebrara la última prueba del Campeonato Canario de Rallyes 2009.

La 36ª edición del Rally de Maspalomas presentaba un rutómetro idéntico al año anterior con los tramos de Cercado de Espino, Cueva de las niñas-San Bartolomé y Las Vallas-Los cuchillos a celebrar en tres ocasiones, y que se convirtieron en un trámite para los componentes del equipo de la Red Ford de Canarias, Alfonso Viera y Víctor Pérez, que a los mandos de su Ford Focus WRC, lograron una cómoda victoria, consiguiendo el mejor tiempo en cada uno de los 9 tramos cronometrados que componían el rally.

El Focus funcionó a la perfección y a pesar de rodar sin forzar, al término de la primera sección la ventaja sobre el segundo clasificado era ya de un minuto, para incrementarse al terminar el rally hasta los más de cuatro de diferencia sobre el segundo clasificado, el lanzaroteño Yeray Lemes, que aprovechó la dureza del rally y los numerosos abandonos por avería o accidente, para conseguir situarse a la estela de los vigentes Campeones de Canarias de Rallyes.

Sin la presión de necesitar el resultado para el Campeonato, los pilotos de Copi Sport sólo tenían como objetivo hacer disfrutar a la afición gran-

canaria y conseguir el triunfo para cambiando éste resultado por el Isla de Tenerife, terminar la temporada sumando el máximo de puntos posibles, con 6 victorias de seis resultados a retener como máximo.

Alfonso, estaba contento al finalizar: "Es una brillante forma de terminar el año, ganando el Rally de 'casa'

por segundo año consecutivo y brindando los éxitos a aficionados y patrocinadores. También por segundo año hemos logrado el máximo total de puntos con los seis primeros puestos posibles en nuestro casillero, lo que es buena demostración de que equipo ha sido el más rápido y eficiente en la carretera a lo largo de la temporada".

### Dedicatoria a Juan Cruz (D.E.P.)

Fernando Capdevila, responsable del equipo de la Red Ford de Canarias manifestaba: "Hemos realizado un gran trabajo durante toda la temporada, con Alfonso en franca progresión y demostrando un alto nivel de pilotaje. El Focus WRC y el equipo técnico que lo man-

tiene han estado a su altura y cuando todo funciona, el resultado no puede ser otro que el conseguido. Se lo brindamos a todos nuestros patrocinadores, a nuestra gran afición y en especial a nuestro querido Juan Cruz (D.E.P.) que lo estará celebrando con nosotros".

Redacción



Alfonso Viera / Víctor Pérez, sin demasiada presión, ganaron de nuevo el Rallye de Maspalomas. Son Campeones Regionales por segundo año consecutivo.



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



## Campeonato de España de Velocidad. 6ª y 7ª carrera. Jerez y Cheste Campeones 2009: Moncayo, Morales y Coghlan

### 125 GP

La categoría pequeña del CEV llegaba a Jerez con las cosas muy claras para el gaditano Alberto Moncayo. El joven piloto andaluz tenía una clara ventaja de 24 puntos sobre Maverick Viñales, el piloto de BQR. Moncayo venía de ganar las tres últimas carreras y parecía no tener a nadie que le pudiera arrebatar el título. Pero en pista están muchos pilotos y todos quieren ganar.

Moncayo salió con la cabeza muy fría y controlando a sus rivales. Solo el francés Zenon se escapó del grupo en busca de su primera victoria en el CEV. Pero faltando dos vueltas Jacobsen, piloto americano del Aspar Team Curva Cero, tiró a Moncayo en la curva de Dry Sack. Ocasión que aprovechó Viñales para recortar 13 puntos. Zenon ganó con claridad por delante de Miguel Oliveira, que se vio obligado a remontar, y de Ono, un japonés, que corría por primera vez en España.

En Valencia, Moncayo, con solo 11 puntos de ventaja, salió muy nervioso y estuvo a punto de costarle el título. Folger, que venía del mundial, ganó la carrera con rotundidad seguido de Zenon y de Jacobsen que esta vez si realizó una gran carrera. Maverick Viñales era cuarto en meta y Moncayo entraba en décima posición lo que le daba el campeonato de España. Sufrió mucho para este merecido título. El próximo año dará el salto al mundial de 125.

### EXTREME

Carmelo Morales llegó a Jerez con casi todos los deberes hechos. 29 puntos le separaban de Bernat Martínez y 33 de Iván Silva. Con este colchón eran muchas las posibilidades que tenía de hacerse con el título a falta de una carrera. Pero su ambición le llevó a entrar en una guerra que no iba con él. Su compañero Javi del Amor, que lleva tres años sin ganar una carrera, tenía el fin de semana de gloria. Por fin logró llevar a su R1 2009 donde quería y realizó unos excelentes entrenamientos. En carrera



Moncayo el gaditano Campeon de España de 125GP



Jorge Lorenzo siempre ayudando a su amigo Ricky Cardus



Rodri el gran ausente.



El mejor Javi Del amor a fin de temporada



Jordi Torres uno de los grandes de la categoría olvidada



Morales consigue el Campeonato de Extreme por segundo año consecutivo.

lo bordó. Sus derrapadas nos recuerdan a ese Del Amor lleno de chispa y que tanto gustó al público. Se formó un grupo de tres con Del Amor, Morales y Martínez. Silva que salía de la pole volvió a quedarse retrasado y tenía que recuperar a marchas forzadas. Solo la batalla entre los dos pilotos de Laglisse hizo que Silva, que estaba a 5.5 segundos, pudiera acercarse a ellos y entrar en la última vuelta en tercera posición. Martínez no podía aguantar el acoso de Silva. Pero en la curva Nieto, Morales, antes había pasado a Del Amor, el piloto de Sant Sadurní, vio un hueco que dejaba Morales y quiso entrar pero este se cerró y Del Amor se iba por los suelos, Silva y Martínez superan a Morales que entra tercero quedándose a dos puntos del título. Sus duras declaraciones contra su compañero de equipo dejaron mucho reguero de pólvora.

En Cheste llegaba la revancha y aquí Del Amor, mermado claramente por su esguince de tobillo, lo dio nuevamente todo. Después del "teatro" obligado de pedir perdón a Morales, en carrera vimos una lucha a tres pero ahora era Kenny Noyes quien entraba en el trío. A mitad de carrera, Del Amor, que salía infiltrado, se quedaba al rebufo de Morales y Noyes. Es Kenny quien toma la iniciativa pero unos doblados le perjudican claramente y se aprovecha el ansioso Morales para conseguir unas décimas que resultan definitivas. Gana la carrera y se proclama campeón de España por segundo año consecutivo. Noyes es segundo y Del Amor tercero. Silva, que era el único que podía aguar la fiesta a Morales con supuestos problemas físicos, se vio muy atrás en la clasificación.

### SUPERSPORT

Era la última carrera de Supersport en el CEV y los que tanto hemos disfrutado y vivido con esta categoría nos sentíamos tristes. Adrián Bonastre lo dejaba claro en su cartel. Pero la cita anterior de Jerez fue muy emocionante. Con la "acelerada" exclusión de Ro-

(Sigue en la página 13)



(Viene de la página 12)

dri en el campeonato después de que se inscribiera para esa carrera, Coghlan lo tenía muy claro para hacerse con el campeonato y así corrió en Jerez, se metió en un grupo que luchaba por la cuarta plaza y dejó la lucha por el triunfo para Simeon, el bicampeón del mundo de Stock 1000, que venía a esta carrera como invitado con la moto que tenía Rodri para esta ocasión. Segunda plaza para Adrián Bonastre, el pupilo de Dani Devahive, que subía al podio después de pelearse con Jordi Torres que cayó a mitad de carrera. La tercera plaza para Yonny Hernández de Suzuki Motorrad que progresa con mucha rapidez. Coghlan con su cuarta plaza se proclamaba campeón.

Y por fin en Valencia cayó el telón de la categoría con la pole y el triunfo de Jordi Torres, el pupilo de Paco Carro y Felipe Hernández en el MR Griful team. Genial comportamiento del piloto catalán que corrió con una inteligencia increíble y que en el paso por curva superaba a todos sus rivales que le pasaban



Coghlan, el último campeón de Supersport.

en la recta por motor. Incluso llegaba a adelantar a sus rivales en el curvón de entrada a meta por fuera, algo que parece casi imposible. La segunda plaza fue para Yonny Hernández que superó en última instancia a Román Morales que obtenía así su primer podio en

carrera, no en los despachos. Adrián Bonastre se alzaba con el subcampeonato.

Y así acabó la categoría más bonita del CEV, en los últimos años, dejando atrás carreras de auténtico cine como la que vivimos en el 2002 en Jerez con Del Amor, Oriol y

De Gea bajo el diluvio universal o la del 2006 con David Salom, Adrián Bonastre y Javi Forés. La Federación y Dorna se quitan de encima una categoría llena de espectáculo y grandes pilotos para dar paso a Moto2. El tiempo nos dará o quitará la razón pero nos duele

mucho esa dejadez con la que han tratado al supersport los últimos años y todo porque se asemeja al mundial de superbike.

Supersport, te echaremos de menos.

Texto y fotos: Yiyo Dorta

## El Moto Club Abona ya se prepara para celebrarlo el 28-Mar-2010 Campeonato de España de MX Elite

El 28 de marzo, campeonato de España de MX Elite en San Miguel

A falta de la publicación oficial del calendario 2010 de motocross por parte de la RFME, ya ha sido confirmada la fecha del 28 de marzo del próximo año como la elegida para la celebración del Campeonato de España de MX Elite en el circuito de San Miguel de Abona. Por segundo año consecutivo el Moto Club Abona será el encargado de la organización de esta importante cita del motocross nacional en Tenerife junto a la empresa promotora del campeonato DSM, la Real Federación Motociclista Española y el Consejo Superior de Deportes.

El MC Abona contará de nuevo con la inestimable colaboración de las autoridades regionales, provinciales y locales encabezadas por la Dirección General de Deportes del Gobierno de Canarias,

la consejería de Deportes del Excmo. Cabildo de Tenerife, el Ilmo. Ayuntamiento de San Miguel de Abona, Federación Canaria de Motociclismo y Federación Tinerfeña de Mo-

tociclismo, amén de la implicación de otros patrocinadores del MC Abona, que han colaborado y colaboran en todas las actividades que tienen lugar en el circuito sureño.

Después de la primera experiencia del pasado mes de marzo, cuando tuvo lugar la primera prueba del campeonato de España CEPSA de MX Elite en el circuito de San Mi-

guel, el MC Abona ya comienza a trabajar en la preparación de este evento, sin duda, el más importante de cuantos se celebran en el archipiélago en lo que a motociclismo se refiere.

El circuito de San Miguel se encuentra en perfecto estado para acoger esta prueba del campeonato de España de MX Elite, después de que a principios de año se llevaran a cabo las diferentes obras de mejora y asfaltado de la zona de paddock, que a la postre han servido para la celebración de cuatro pruebas del campeonato regional y provincial de Supermotard y Pit Motard.

En sólo unos días se dará a conocer el calendario oficial del campeonato de España MX Elite. El último fin de semana de marzo la cita será en el circuito de San Miguel de Abona.



Por segundo año consecutivo el Moto Club Abona será el encargado de la organización de la prueba nacional



## Comportamiento deportivo con un consumo muy interesante

# Volkswagen Golf GTD: diesel con pedigrí

Tener en las exposiciones un coche nuevo para vender como es el mítico Golf GTI es algo que solamente se pueden permitir los que venden Volkswagen. El asunto es tan importante que, yo diría sin riesgo de equivocarme, todas las demás marcas hacen todo lo posible por tener uno que se le parezca al máximo. Desde su primera versión el modelo ha sido, desde este y desde otros muchos puntos de vista: inalcanzable.

### Probamos el Golf GTD

“Sus andares”, su forma de agarrarse al asfalto, la manera en que transmite seguridad, el placer de conducirlo... Esto, en la realidad solamente lo entienden los que hemos tenido la suerte o bien de poseerlo o bien de conducirlo durante un tiempo suficiente para experimentarlo.

Hace muchos años, desde 1982, que la marca alemana, paralelamente al GTI, tuvo un modelo diesel. Ha llovido mucho y los diesel de ahora nada tienen que ver con aquellos ni en prestaciones ni en consumo, ni en rumorosidad, etc.

Hemos hecho unos kilómetros que nos han dado una idea del comportamiento del coche. La opinión tras los dos días de conducirlo por diferentes tipos de vías, tanto en carretera como en ciudad, es clara: ¡Una pasada!. Tiene un tirón que, sobre todo al principio, asombra. Su relación de cambio, su alto par, su motor con la última tecnología de la marca. Y, ¿qué decir del paso por curva?, hay momentos en los que parece no tener ninguna envidia a su mundialmente famoso hermano. Agresividad, deportividad, espíritu, emoción, carisma... hay muchas cosas que el GTD comparte con su hermano GTI.

### Diseño

Aparentemente uno se tiene que fijar muy bien para ver que no se trata de su hermano ejemplar. Tiene unas llantas diferentes, las dos embellecedores que decoran el frontal son cromadas y no rojas,

por delante y por detrás. Por lo demás, aparentemente, son iguales.

Tanto en el frontal, la colocación del logo VW, la parrilla, los grupos ópticos, como en su parte trasera, todo tiene ese atractivo del que goza la, relativamente nueva, versión 6 del Golf.

### Equipamiento

Las elegantes llantas de aleación ligera de 17 pulgadas “Seattle” con neumáticos 225/45 R17 transmiten, junto con el tren de rodaje deportivo, una sensación de conducción extraordinaria.

El climatizador Climatronic permite seleccionar la regulación de la temperatura para conductor y acompañante. De esta manera, ambos ocupantes de los asientos delanteros pueden regular de forma individual su clima preferido sin ningún problema. Los embellecedores cromados crean la estética exclusiva.

En el interior, las diferencias se circunscriben a la terminación de los asientos, muy confortables y de excelente sujeción, con costuras en for-

ma de cuadrícula son de color gris claro en vez del clásico rojo del GTI. Disponen de enganches Isofix.

### Motorización

El motor diésel TDI que según datos oficiales, acelera de 0 a 100 km/h en 8,1 s y alcanza 222 km/h (con cambio manual). con tecnología common-rail y 170 CV (125 kW) posibilita un estilo de conducción deportivo y altamente eficiente con un consumo ponderado de 5,3 l a los 100 Kms.

El consumo contenido de combustible sitúa las emisiones de CO2 por debajo de los 140 g/km. en la versión manual.

Equipado con caja manual de 6 relaciones. En opción, por un poco más de dinero se puede pedir con cambio DSG. A la larga es la opción ideal. Los que así deciden acaban olvidando muy pronto lo que pagaron de más.

### Precio

Está disponible en Canarias desde 26.175 €uros.

José de la Riva



La sigla GTD es es signo de distinción en la parte trasera y el doble tubo de escape



Ya clásica vista lateral de la elegante carrocería del Golf 6.



El motor de 170CV se comporta de maravilla con la caja de 6 velocidades.



Algo en lo que mejora claramente al GTI es en el apartado de consumo: 5,3 l a los 100 Kms. Teniendo en cuenta las prestaciones es realmente a tener en cuenta.



# PASATIEMPOS

## 6 Errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

## Es Historia



### Benz Victoria

El barón Theodor von Liebig era uno de los pocos que en 1894 se podían permitir un Benz Victoria y que le sacaba un gran rendimiento. El barón se hizo famoso por haber conducido el vehículo desde Reichenberg, la localidad de Bohemia donde residía, hasta Gondorf, cerca de Coblenza. A una velocidad media de 13 km/h, el viaje fue más que una aventura: considerando el estado de la tecnología en aquel entonces, el vehículo se comportó con dignidad, aunque planteó la necesidad de solucionar problemas muy comunes en aquellos días, como la inundación del carbura-

dor, el aflojamiento de las tuercas y el desajuste del contacto del encendido. Por otro lado, la gasolina sólo se conseguía en las farmacias y en las droguerías, al tiempo que el consumo de combustible era de unos 21 litros cada 100 km. Durante el viaje, Von Liebig hizo una escapada a Mannheim para visitar a un Karl Benz completamente sorprendido.

Redacción

Marca	<b>Benz</b>
Modelo	<b>Victoria</b>
Cilindrada cc	<b>1.990</b>
Cilindros	<b>1</b>
CV	<b>4</b>
kW	<b>3</b>
Fabricación	<b>1894-1896</b>
Uds. Fabricadas	<b>---</b>

# SUDOKUS

## 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

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

## 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

## DIFICIL

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



SIMPLY CLEVER



skodacanarias.com



PREPÁRATE PARA ALGO SALVAJE

**Yeti**

Cuenta la leyenda que atravesando la cordillera del Himalaya y adentrándote en los espesos bosques se encuentra el Yeti. Aunque son muchos los que dicen haberlo visto, otros aún creen que seguirá siendo un mito, un animal fascinante y misterioso a la vez que solitario. Nosotros lo hemos encontrado para ti. El Škoda Yeti es un vehículo fuerte, versátil y amplio, un todoterreno ligero creado para la conducción en tramos difíciles y a su vez flexible para conducir en la ciudad. ¿Quién dijo que el Yeti no existe?

Nuevo **Škoda** Yeti desde sólo **16.490€**



Škoda Yeti 1.2 TSI 105CV. Emisiones: 149 g/km. Consumo: 6,4 l/100km. Descuento promocional de lanzamiento incluido.