



Se impusieron, los del Copi Sport, Lorenzo/Gómez. Pág. 12

## Rally Isla de Tfe. y Sub. a Guía de Isora



El peninsular Pedro Roca vencedor en Guía de Isora. Pág. 14



## Resumen del Mundial de Motociclismo

Pág. 9

Marc Márquez flamante Campeón del Mundo de 125cc, firma a nuestro compañero Yiyo Dorta un ejemplar de informaMOTOR dedicado a todos los lectores.

**Novedades y pruebas: Abarth** (pág. 5) - **Skoda Fabia RS** (pág. 7) - **Volkswagen Touareg** (pág. 13) -

NUEVO **NOTE** POR 10.350 € SIMPLE.

NISSAN CITY CARS  
WELCOME TO SIMPLICITY

SHIFT\_the way you move

3 AÑOS GARANTÍA

**ARIMOTOR TENERIFE Y SUS SUCURSALES**

Consumo mixto: 4,2-6,8 l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub>: 110-159 g/km.

PVP recomendado de Note 1.4 Gasolina Acenta en Canarias, pintura metalizada no incluida. Incluye IGIC, impuesto de matriculación, transporte, Nissan Assistance y campaña promocional. Para beneficiarse de este descuento es imprescindible entregar a cambio el vehículo usado, con indiferencia de la marca, antigüedad y emisiones del mismo. Campaña no compatible ni acumulable con otros descuentos. Oferta válida para unidades en stock hasta el 30/11/10 o fin de existencias.

**Pero ya está el 2011 a punto de arrancar**

# Acaba el año más duro del motociclismo

Creo que, bajo mi modesta opinión, se acaba el año más duro del motociclismo que he vivido tan directamente. La temporada arrancó con dificultades y ha terminado con parrillas muy reducidas. Y es que la situación no es sencilla y los costes que conlleva este deporte son importantes. Solo una palabra: gracias. Y doy las gracias a todos aquellos que han aportado su granito de arena para que las carreras hayan salido adelante, aunque fuera con pocos pilotos. Doy las gracias y todos esos foros e incondicionales de las motos que han hecho posible

que podamos seguir disfrutando del motociclismo y además podamos escribir y gozar de este deporte. Doy las gracias a cada empresario que haya ayudado al más pequeño de los pilotos o al más humilde de los equipos. Y así un largo etcétera de agradecimientos a todos ellos. Y si tú has dado algo o has colaborado con este deporte, pues a ti, también muchas gracias. Y mención especial a algunos que luchan en contra del motociclismo. A esos que tienen este deporte como enemigo por voluntad propia la mayoría de las veces. Y otros porque les encan-

ta la guerra de la hipocresía y la contrariedad forma parte de su actuación. A ellos pues gracias por existir porque así somos más fuertes luchando por lo nuestro. La familia del motociclismo se endurece y además unimos fuerzas para salir adelante, y casos como al circuito de Mesa Mota sea un motivo de unión y de lucha.

Pero no todo puede ser malo y negativo, tenemos que pensar que la vida sigue y debemos sacar la casta. El 2011 está a punto de llegar, solo 31 días restan para que las campanas digan que pasamos de

año y que la temporada 2011 inicia su andadura. Es la hora de hacer balance pero no dormirse mucho y los proyectos del año nuevo están ya en las mesas, en los ordenadores, incluso en el número de la moto para la próxima carrera. Seguro que los campeones y subcampeones ya sueñan con llevar ese dorsal número 1 o 2 en sus carenados. O seguir manteniendo ese dorsal de toda la vida y que tantas ilusiones y alegrías nos han dado. O ¿tú no tienes un número favorito, ya sea para correr o para admirar? Seguro que sí. Y aunque unos sigamos siendo un poco

viejos y adoremos el 34, por ejemplo, otros ya sueñan con el 99 o el 26.

Feliz navidad para todos y feliz año nuevo. Y gracias a esa gente, que me ha ayudado cada día para sacar adelante mis proyectos y las ganas de escribir y disfrutar con lo que hago. Son muchos los que están siempre detrás y ellos lo saben. Gracias a la revista, a la tele, a la radio, a informaMOTOR..

Yiyo Dorta

**6º Poder, la prensa**

## Lo he visto en la radio...

Me di cuenta cuando, por circunstancias ajenas a mi voluntad, no pude asistir a las dos últimas pruebas del calendario, disputadas en Tenerife (Rally Isla de Tenerife y Subida a Guía de Isora). Y no es que estuviera detenido sino ingresado en un centro hospitalario.

Para un aficionado al mundo del motor es importante escuchar algo que lo vincule a lo que está sucediendo en tiempo real y que le permita seguir los acontecimientos que se están produciendo en los tramos en

disputa, lo que se cuece entre bambalinas, y poder oír la opinión de los protagonistas, pilotos y copilotos, en el momento en que la adrenalina está en su pico de efervescencia.

Lo que ocurre es que, como a muchos aficionados, conociendo los tramos y sabiendo donde está la salida y la meta, esa narración ya no solo nos informa sino que nos ilustra y vemos en las palabras de los comunicadores imágenes que, a falta de olores y sensaciones, como observar en directo el vehículo en cuestión, su tra-

zado, su comportamiento, el momento de una frenada ó la reacción de un piloto ante una adversidad no buscada, nos produce hasta la percepción del dolor, de nuestras posaderas, sentados en la piedra del borde del tramo.

Cada uno, con su estilo, y todos respetables realizan una función increíble, aunque alguna vez, y en pos de una veraz información, exijan a los organizadores una atención especial que, según en qué momento, puede ó no ser atendida.

Y hablando de organizadores, felicitar a todos los que han hecho posible que estas dos pruebas salieran adelante, con las dificultades añadidas por la situación actual. Particularmente conozco las angustias pasadas por ese grupo de amigos que un día se comprometieron a que, un icono de las pruebas tinerfeñas, nuestro ISLA DE TENERIFE, siguiera en el calendario. Sé que no soy imparcial y que eso es esencial en alguien que humildemente plasma su opinión en un papel. Siempre he reconocido mi admiración

pública por un hombre como Julio Martínez, y la labor que hace por el automovilismo, y no voy a perder la oportunidad de seguir haciéndolo. Y, cómo no, por Adriana, una niña exquisita que emana pasión por lo que hace y con la cual he podido compartir momentos, para mí increíbles, de lo que nos apasiona: "EL AUTOMOVILISMO".

Solo me queda desearles, también a todos los lectores, los mejores parabienes para el próximo año 2011 y hacerles llegar mi mejor saludo.

José Gregorio Rguez. del Rosario

## ¿LEES NUESTRO PERIÓDICO?

**Si nos haces llegar tu opinión, lo que te gusta, lo que no te gusta, lo que echas en falta, lo que crees que deberíamos tratar, aparte de nuestro agradecimiento, conseguiremos hacer tu informativo mensual más acorde con la idea de los lectores. Escríbenos a: [redacción@informamotor.com](mailto:redacción@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](mailto:josedelariva@informamotor.com)

Dirección electrónica: [redaccion@informamotor.com](mailto:redaccion@informamotor.com)

Página web: [www.informamotor.com](http://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

## Historia de la rueda (2ª parte)

# La invención de los neumáticos

### El primer neumático

En la década de 1880, se inventaron los neumáticos para las ruedas, y supuso una revolución para la movilidad del transporte. Pero fue en 1887, el veterinario e inventor escocés, John Boyd Dunlop (1840-1921), el que desarrolló el primer neumático con cámara de aire para el triciclo que su hijo de nueve años de edad usaba para ir a la escuela por las calles bacheadas de Belfast. Para resolver el problema del traqueteo del triciclo, Dunlop infló unos tubos de goma con una bomba de aire para inflar balones. Después envolvió los tubos de goma con una lona para protegerlos y los pegó sobre las llantas de las ruedas del triciclo. Hasta entonces, la mayoría de las ruedas tenían llantas con goma maciza, pero los neumáticos permitían una marcha notablemente más suave. Dunlop desarrolló la idea y patentó el neumático con cámara el 7 de diciembre de 1888, y creó una empresa para comercializarlo. Sin embargo, dos años después de que le concedieran la patente, Dunlop fue informado oficialmente de que la patente fue invalidada por el inventor escocés Robert William Thomson, quien había patentado la idea en Francia en 1847 y en Estados Unidos en 1891. Pero finalmente Dunlop ganó una batalla legal contra Robert William Thomson (1822-1873) y revalidó su patente. Con el tiempo el inventor John Boyd Dunlop vendió su patente y

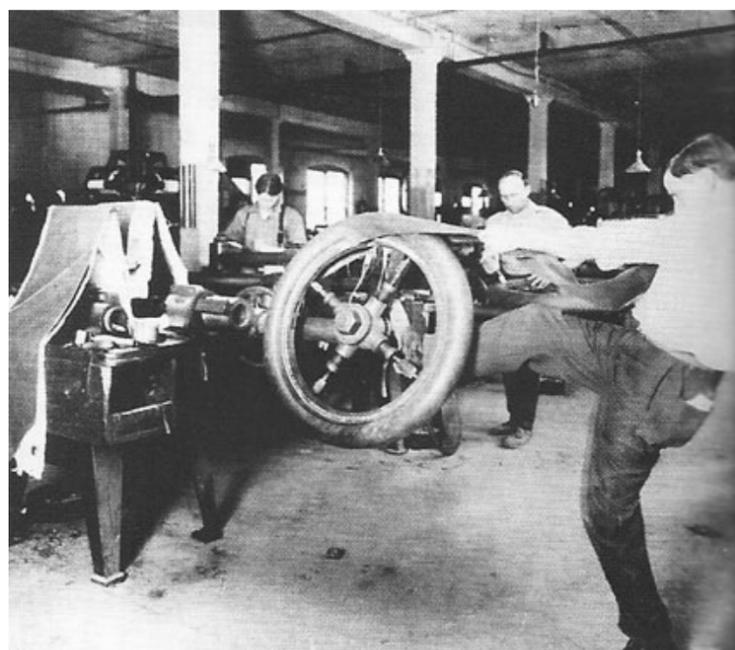
el nombre de su compañía a William Harvey Du Cros, que ya era propietario de la Pneumatic Tire and Booth's Cycle Agency, a cambio de 1.500 acciones de la compañía resultante y finalmente no hizo mucha fortuna por su invención. Pero el éxito del neumático también hay que atribuirlo a la tenacidad del fabricante parisino de bicicletas Gustave-Adolphe Clément quien adquiere una licencia de Dunlop para colocarlos en sus bicicletas en 1891.

### El neumático no ha dejado de evolucionar desde su primera versión

#### El despegue de una nueva industria

El éxito de esta iniciativa supondrá una revolución en el mundo de la movilidad. Cabe decir, sin embargo, que desde 1871 la empresa alemana Continental y desde 1872, la italiana GB Pirelli & Cie fundada por Giovan Battista Pirelli, fabrican piezas de caucho como impermeables, pelotas, etc. Pero a partir de 1891 se lanzarán a la fabricación de neumáticos para la floreciente industria del automóvil. La creación de empresas como la Goodyear Tire & Rubber Co en EEUU en 1898 (que no tiene nada que ver con el inven-

tor), Firestone Tire & Rubber Co en 1899 (posteriormente adquirida por la japonesa Bridgestone Corporation creada en 1931) serán los auténticos motores de una industria poderosa en todo el mundo.



Una imagen de la fábrica Goodyear en sus inicios.

#### Los componentes

Los neumáticos están compuestos de un material llamado caucho el cual es una sustancia que se extrae de árboles de zonas tropicales, al sangrar el árbol, se recoge este líquido lechoso llamado látex que en parte está compuesto por partículas de goma pura. Desecado este material es mezclado con proporciones variables de azufre y otros productos obteniendo caucho vulcanizado, en diversos grados de dureza, desde el blando usado para las cámaras hasta la ebonita, que es el compuesto rígido utilizado para aisladores. El

caucho surge como resultado del llamado proceso de vulcanización, en honor al dios del mundo del azufre, Vulcano, que consiste en someter el látex a una temperatura de 120 °C en presencia de azufre lo

enviadas por Goodyear investigará por su cuenta el proceso al descubrir rastros de azufre en el látex y finalmente patentará el proceso en Europa el 21 de noviembre 1943. Mientras tanto Charles Goodyear continuará investigando pero morirá endeudado y en el olvido. Por su parte, Hancock desarrollará maquinaria para realizar el proceso de forma industrial y montará las primeras fábricas. Cabe decir, sin embargo, que en 1836 el belga Charles Dietz y posteriormente en 1845 el inglés Robert W. Thomson (1822-1873) y el propio Goodyear tendrán la intuición de construir tubos de látex o caucho rellenos de aire para colocar en las ruedas de una bicicleta. De esta forma el caucho obtenido es resistente al agua y a los ácidos, pero lo atacan el aceite mineral y la gasolina; y bajo la acción de la luz y en el transcurso del tiempo se oxida, haciéndose quebradizo. Existe otro tipo de material para construir neumáticos, que es el caucho artificial que se obtiene en su mayoría del petróleo bruto. Hasta ahora el más empleado es el SBR o "Bruna S" a base de estireno y butadieno, empleándose para la banda de rodadura de los neumáticos, con un 30 % más de duración que el caucho natural. La mitad aproximadamente del consumo actual de caucho procede de variedades sintéticas.

(Seguirá en el próximo nº58, de Enero de 2011).

José Antonio Fernández

# DHS-ELECTRONICA.COM

## Acompañamos a Toni Elías a Montserrat De la “Morenita” a la “Moreneta”

Todos hemos tenido ilusiones y promesas. No son pocos los que vamos a Candelaria por uno u otro motivo. Y eso le pasó a Toni Elías, Campeón del Mundo 2010 de MOTO2. Cuando bajó de MotoGP a MOTO2, todo parecía un paso atrás y que su carrera fuera en decadencia, pero el bravo piloto manresano no se achicó y puso toda la carne en el asador. Se proclamó campeón del mundo con todo merecimiento. Y de ahí salió su promesa de subir a Montserrat en bici, un deporte que practica con asiduidad y muy bien. Tenía conocimiento de ello y sabía de los pormenores de la ruta pero nunca me pasó por la cabeza que fuera invitado a ir. En principio y por lo complicado del recorrido hablé con Javi del Amor para ir en moto y acompañar a los sufridores del ciclismo, pero un problema de logística de última hora me dieron como solución ir en bici. Y allí estaba, el día 25 de noviembre a los 8 de la mañana con “0” grados de temperatura y una bici prestada por Albert Rusines. La cava de Segura



Yiyo junto al Campeón del Mundo de MOTO2.



Samuel Sánchez, campeón olímpico en Pekín.



El abad de Montserrat entrega la medalla de la “Moreneta” a Toni Elías.

Viudas era lugar de salida y llegada. Y rodar por esas carreteras frías junto a Toni Elías, Samuel Sánchez, Alex Crivillé, “Purito” Rodríguez, Ernest Riveras (organizador del evento y mi padrino), Josep Rufé (Astana), Juan Antonio Flecha, Xavi Florencio y otros anónimos como yo pero que pusimos todas las ganas para ser buenos acompañantes.

El Abad de Montserrat Josep María Soler recibió al campeón y le entregó una medalla de la Moreneta que Toni siempre lleva en su mono y este le obsequió con un casco.

El evento se cerró con una comida en Segura Viudas. Donde compartimos momentos de emoción y sobre todo de ilusión de cara a la próxima temporada.

Gracias a Ernest Riveras por la invitación y a Toni por su promesa. Y en especial a un gran campeón como Samuel Sánchez por sus consejos y compañía y a Cuky por la logística.

Yiyo Dorta

## Campeones de Canarias de Motocross

# Bruno Darías y Jonathan Hernández

Los pilotos del Moto Club Abona Bruno Darías y Jonathan Hernández han cerrado el campeonato regional de Canarias de motocross haciéndose con el título en las categorías de 85cc y MX2 respectivamente.

En su segundo año en la

categoría y con sólo 11 años, Bruno Darías consiguió matemáticamente el título de campeón regional de 85cc a falta de una prueba del calendario a inicios del mes de noviembre tras la prueba que tuvo lugar en la Mesa Mota. A pesar de tener ya el título en el bolsi-

llo el piloto lagunero acudió el pasado domingo a la última prueba del regional en el circuito lanzaroteño de Montaña La Mina donde además también se certificó el subcampeonato para otro piloto del Moto Club Abona Rubén Martín.

Bruno Darías consigue que 2010 se convierta en el año que ha conseguido su primera corona regional, algo que ha estado al alcance de su mano tanto en el año 2006 en la categoría Alevín 50cc cuando consiguió el subcampeonato, como en 2008 cuando finalizó como subcampeón regional en la categoría Alevín 65cc.

Para conocer el nombre del campeón regional de MX2 hemos tenido que esperar a la última carrera del campeonato celebrada en Lanzarote y es que, aunque Jonathan Hernández salió de la penúltima prueba en Mesa Mota con 17 puntos de ventaja sobre su rival por el título Javier Lorenzo,

la última prueba de Lanzarote sería decisiva. Sin embargo, la no comparencia de ambos pilotos a la prueba conejera otorgó el título matemáticamente al piloto del Moto Club Abona que revalida en 2010 el conseguido el pasado año.

Tanto Bruno Darías como

Jonathan Hernández lideran las clasificaciones provisionales de sus respectivas categorías también en el campeonato provincial de Tenerife que pondrá su punto y final el próximo 12 de diciembre en el circuito de San Miguel de Abona.

Redacción



Bruno Darías, con 11 años y a falta de una prueba, es Campeón Regional.



Jonathan Hernández revalida en 2010 el título ya conseguido el año pasado.

## Inauto es el nuevo concesionario exclusivo El escorpión Abarth llega a Canarias

La marca renueva y amplía su gama con los nuevos Abarth 500C, Abarth Punto Evo y Abarth 695 Tributo Ferrari

La casa del Escorpión, que comenzó su andadura en España a principios de 2009, incorpora a su red un espacio privilegiado en la isla de Tenerife, de la mano de INAUTO. El establecimiento, que constituye un auténtico Centro Integral, se encuentra en la calle Fernando Beautell, 27 (Polígono Industrial Costa Sur) de la capital tinerfeña. El local, amplio y luminoso, cuenta con una exposición distribuida en tres zonas, coincidiendo con los tres pilares de negocio de Abarth: venta de vehículos, preparaciones especiales (kits de potenciación) y accesorios y merchandising.

Esta incorporación supone un importante crecimiento de la red de Abarth que, cumpliendo con sus objetivos de lanzamiento, cuenta ya con una red de concesionarios exclusivos repartidos en los principales puntos estratégicos de la península: Asturias, Valencia, Barcelona, Bilbao, Sevilla, Madrid, Zaragoza y, ahora, también Tenerife.

*“El desarrollo de la red es coherente con el incremento de la demanda de nuestros vehículos. En lo que va de año, el interés por la marca ha ido en aumento constante y, pese al difícil contexto económico en el que nos encontramos, hemos conseguido mantener nuestros objetivos de ventas”,* destaca Antoine Burguière, director de Abarth en España.

Los Centros Abarth funcionan de forma independiente para dar un servicio personalizado a los clientes de la marca. Un cliente exigente, que conoce el mundo del motor y la competición, y que busca la máxima atención y especialización por parte del distribuidor y del posterior servicio postventa, uno de los puntos más importantes de Abarth a través de sus kits de personalización y potenciación de sus vehículos.

### Simulador virtual

La visita al concesionario Abarth supone, además, una experiencia de compra innovadora en la que el cliente podrá configurar y personalizar su pedido con un simulador virtual 3D de pantalla táctil y vista de 360° del automóvil.

Junto a la comercialización de vehículos, en los concesionarios Abarth se podrá encontrar una completa variedad de prendas deportivas y artículos bajo licencia Abarth, símbolo de deportividad y pasión de la mítica marca.

### Nuevos Abarth Punto Evo y Abarth 500C

El Abarth 500C y el Abarth Punto Evo garantizan una experiencia de conducción única e irrepetible, que va más allá del simple uso de un producto, para entrar en el universo de emociones más fuertes. En cada detalle y en cada momento, un Abarth revela que se ha creado con un único objetivo: las prestaciones y el placer de conducir. Todos los elementos

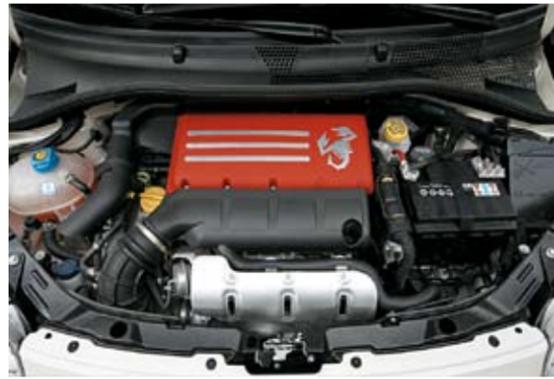
muestran esta vocación deportiva: el rugido del motor, el sonido de las ruedas sobre el asfalto, el diseño atractivo, las suspensiones de competición y una aceleración realmente emocionante.

En un Abarth la “percepción” de conducción aumenta y se amplifica al máximo. En el Abarth Punto Evo estas sensaciones quedan asegura-

das con los 165 CV del motor Multiair. El modelo representa la máxima expresión de toda la “fuerza” de un auténtico Abarth. El Abarth 500C, por su parte, combina en un mismo automóvil la conducción deportiva con el disfrute sensorial de un convertible: la capota practicable y panorámica acentúa la percepción del entorno, del aire y del ruido

del motor. La conducción, si cabe, es aún más emocionante gracias al nuevo cambio “Abarth Competizione”, con levas en el volante. Dos modelos diferentes con una única alma, el alma deportiva del Escorpión que en todos estos años ha “picado” a miles de conductores con el “veneno” del desafío, de la velocidad y del estilo italiano.

Redacción



El escorpión es sinónimo de prestaciones y rendimiento.



La marca está dispuesta para nuevos e interesantes retos.



En la competición es una marca ya mítica, prestigiosa y muy bien valorada.

Service **SERVICIO** Inauto

# Inauto

Internacional de Automóviles S.A.

Fernando Beautell, nº 27; 38009 Santa Cruz de Tenerife; Tfno.: 922 20 16 80; Fax 922 20 13 82

Distribuidor exclusivo en Tenerife

## Rallyes de tierra. Tras una rectificación de la RFEDA. Sosa-Peñate Campeones de España

- Después de una rectificación por parte de la RFEDA en el apartado de Producción, el equipo canario se alzó con el título nacional.

El piloto majorero Gustavo Sosa, y el copiloto grancañario Rogelio Peñate, se han proclamado finalmente campeones nacionales de rallyes sobre tierra en el apartado de Producción. El equipo de Mercasosa ¡tu gasolinera!, Transportes Sosa de León y el Cabildo Insular de Fuerteventura hizo buena a la postre la victoria en su apartado en la primera cita del campeonato celebrada en Huelva.

Recientemente el nacional de rallyes sobre tierra concluía en La Rioja con una prueba doble. Ausentes Sosa y Peñate, debían esperar a su conclusión para poder ser campeones de su categoría. Su sorpresa llegó cuando por parte de la RFEDA se publicaban una serie de resultados erróneos que despla-

zaban de la primera a plaza a Gustavo y Rogelio. Realizadas las operaciones oportunas, la Real Federación Española de Automovilismo ha hecho pública la clasificación final, en la que aparece Gustavo Sosa y Rogelio Peñate como vencedores del apartado de

Producción a nivel nacional dentro de la división de rallyes sobre tierra.

Bien es cierto que el equipo canario, por diferentes razones, sólo disputó a la postre la primera fecha del calendario, viéndose perjudicado posteriormente por la suspensión

del rallye doble de Lanzarote. Pero circunstancias del destino han propiciado que sumasen su primer título de rango nacional, mejorando el piloto de Fuerteventura el podio del pasado año.

Sosa y Peñate se llevaron la victoria en aquella ocasión

a los mandos de un Mitsubishi Lancer Evo IX de RMC Motorsport, con unas condiciones de la prueba realmente duras, con lluvia y barro a raudales.

Gustavo Sosa estaba convencido del título "A falta de que la RFEDA actualizase la puntuación. Con nuestra participación prevista en Lanzarote todo hubiera sido más fácil, pero a la postre siempre estuvimos pendientes de ver si teníamos suerte. Es una forma distinta de alcanzar un título, pero al fin y al cabo es nuestro gracias a la actuación de principio de temporada. En aquel rallye el equipo de Roberto Méndez hizo un gran trabajo y gracias a ellos podemos hacer un hueco más en nuestra vitrina".

Rogelio Peñate era claro también y señalaba "Para Gustavo y todo nuestro equipo nos sirve para redondear una gran temporada".



El gran trabajo llevado a cabo por el equipo a lo largo de toda la temporada ha dado al final sus frutos.

Redacción

## Campeonato de España de Karting KF3. Motorland Alcañiz Diego Rguez. Riley Campeón de España

En el circuito de Motorland Alcañiz, desde el jueves 3 de Noviembre se notaba un gran ambiente ya que en todas las categorías había varios pilotos con opciones al título de campeón de España.

En KF3 se disputaban el título Pedro Hiltbrand, el Tinerfeño Diego Rguez. solo a 5 puntos y el catalán Carlos Gil.

### Gran batalla

En la primera carrera Diego salía décimo y tras una muy buena salida se metió con el grupo de cabeza en quinta posición. Su máximo adversario se encontraba justo detrás de él realizándose continuos adelantamientos entre ellos. Diego en la tercera vuelta ya rodaba en tercera posición, mientras que su máximo rival al título era cuarto. Durante varias vueltas Diego cerraba perfectamente las puertas para no ser adelantado, demostrando su gran clase y honestidad

en la pista ya que sabía que quedando por delante de Hiltbrand tenía opciones de luchar por el campeonato en la segunda carrera. Tal fue la desesperación de su perseguidor que se vio obligado a investirlo por detrás en la curva cuatro, desplazándolo hacia el exterior del trazado con lo que el tinerfeño perdió su tercera plaza de manera irregular, siendo adelantado por cuatro pilotos de los cuales tres no venían en ese grupo que luchaba por la tercera posición. Dirección de carrera llamó a Hiltbrand y a Diego a comparecer por el golpe en el que el catalán sacó fuera de pista a Diego.

En la segunda carrera, saliendo sexto consigue ponerse tercero en la primera curva y ya en la segunda vuelta consigue encabezar la carrera durante varias vueltas. Hubieron continuos adelantamientos debido a que todo estaba en juego. En la vuelta siete llega

la sorpresa cuando Rueda se sube por encima de Hiltbrand sacándole el escape con lo que tubo que abandonar quedándose la cabeza de carrera en un grupo de tres pilotos, Toril, Diego y Palou, orden en el que entraron por meta finalmente.

Diego suma a su brillante palmarés su segundo Campeonato de España esta vez en la categoría kf3 tras haberlo conseguido en la categoría cadete en el año 2008.

Con esta prueba se cierra el campeonato de España 2010

con los siguientes ganadores provisionales:

- Víctor Colome en KF2,
- Jon Tanko en KZ2,
- D. Rguez Riley en KF3 y
- Borja Signes en X30.

Redacción



El tinerfeño suma su segunda corona como Campeón de España.

# Un urbano versátil con personalidad, genio y prestaciones

## Skoda Fabia RS: deportividad concentrada

Quizá lo más destacable sea la agilidad y su comportamiento en la entrega de potencia, ante la petición del conductor, en cualquier punto del cuenta-vueltas. Uno tiene la impresión de estar conduciendo un coche carísimo. Su motor unido al magnífico cambio DSG de siete velocidades, con un par de 250 Nm, hacen posible una respuesta inusual en otros coches de su categoría. Con esta caja, que aúna las virtudes de una caja secuencial y de una caja manual, la diversión y la comodidad están aseguradas. Con la palanca en posición "S" manejando las levas en el volante el paso por curva es espectacular. Es, además, un vehículo versátil para el día a día y la utilización familiar.

La deportividad del Fabia RS se puede contemplar en cada uno de sus elementos, en su exterior, rebaja la altura de 15 mm de su chasis con respecto al Fabia, cuenta con un spoiler delantero modificado, alerón trasero, difusor y la utilización de la tecnología LED para la luz diurna y de curva.

El logo RS, que identifica las versiones más deportivas de la marca, se sitúa en la parrilla delantera del vehículo. Las pinzas de freno están pintadas en rojo, y destacan tras las llantas de aluminio de 17 pulgadas, que pueden escogerse entre cuatro colores distintos. Otros elementos imprescindibles en una versión deportiva son los cristales tintados, el nuevo parachoques trasero o el doble tubo de escape en acero inoxidable.

El emblema RS ha sido históricamente utilizado por Skoda para identificar a sus modelos más "Racing", desde que a mediados de los años 70 se lanzara el Skoda 130 RS. En 1991 nació Skoda Motorsport, y la marca checa inició una andadura en el mundial de rallies que tuvo sus principales éxitos con el Octavia WRC. La tradición continua en la actualidad con el Fabia S2000, que comenzó a competir en el campeonato IRC en el 2009.

### Exterior

En su equipamiento de serie exterior destacan, las llantas de aleación ligera de 17 pulgadas, la parrilla delantera con estructura de colmena de abeja y el logo RS, parachoques deportivo, faros anti-niebla delanteros, suspensión deportiva, spoiler y difusor trasero, entre otros.

### Interior

En su interior destacan, los asientos deportivos con el diseño exclusivo RS, volantes de tres radios en cuero, empuñadura del freno de mano en cuero, pedales en acero inoxidable con superficie antideslizante, entre otros.

### Equipamiento

Viene equipado de serie con el innovador diferencial electrónico de deslizamiento limitado "XDS" que mejora significativamente las características de tracción y manejo. El XDS es una función añadida al sistema de bloqueo de diferencial electrónico (EDS)

integrado en el ESP. Gracias al XDS, el comportamiento de conducción es claramente más preciso y neutral y, en cuanto a la conducción, recuerda más bien a un automóvil con tracción en las cuatro ruedas que a uno con tracción delantera.

Equipado de serie con aire acondicionado Climatic, radio con reproductor de CD MP3, conexión multimedia MDI y ordenador de abordo multifunción, entre otros. En lo relativo a seguridad, ABS, ESP, autoblocante electrónico XDS,

sensor de presión de neumáticos y asistente al arranque en pendiente.

El equipamiento opcional incluye, entre otros, techo corredizo de cristal eléctrico, climatizador bizona Climatronic, sistema de navegación Amundsen, sensor de aparcamiento trasero y faros de proyección halógena, giratoria y de posición LED.

Un punto a destacar es poder integrar en el volante las levas para el cambio secuencial DSG.

### Urbano, pero veloz

Utiliza el motor 1.4 TSI, que mediante la combinación de un turbo y compresor, consigue una potencia de 180 CV, con lo que es capaz de alcanzar más de 224 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en tan solo 7,3 segundos. Con un consumo de tan solo 6.4 litros a los 100 km y emitir tan solo 148 gr CO2 /km.

### Precio

Desde 16.490 €.

Redacción



El cambio DSG es parte de la clave.



Tapicería deportiva de tela.



El logotipo distintivo del RS.



Motor TSI 1400cc. Turbo y compresor.



Completo ordenador de a bordo



El Skoda Fabia RS sorprende y es capaz de satisfacer a los usuarios que buscan un coche con prestaciones sin perder de vista la versatilidad y un precio razonable.

## CEV Valencia y Jerez. 6ª y 7ª

# Forés, Morales y Viñales: Campeones.

Se puso el punto final al Campeonato de España de Velocidad con mucha brillantez. Los títulos de MOTO2 y 125GP se tuvieron que decidir en la última carrera en tierras andaluzas y eso demuestra la igualdad y lucha hasta el final en un campeonato muy corto.

### STOCK EXTREME

Javi Forés se proclamó campeón en la quinta carrera de donde salió con 5 victorias, 5 poles y 5 vueltas rápidas pero con la ilusión de conseguir lo que hizo Rodri en súper sport, con casi un pleno, al ilícito solo se le escapó una vuelta rápida en todo el año. Pero Del Amor que siempre fue segundo, salvo la falta de gasolina en Montmeló cuando luchaba con Forés y la rotura en Albacete cuando iba primero, quería ganar con una Ducati. Y en Valencia lo consiguió. Una mala salida de Forés y las ganas del piloto de Sant Sadurní pusieron el resto. Del amor volvía a lo más alto del cajón después de 4 años de sequía y lo hizo a lo grande. Con vuelta rápida en carrera faltando 4 vueltas. Barragán fue segundo pero sin opciones de triunfo. Y en Jerez se produjo el duelo que deseamos toda la temporada: Forés/Del Amor. Vivimos 12 vueltas de auténtica emoción. Pero la Ducati por un pequeño problema eléctrico se paró en plena recta de meta y nos dejó un triunfo cómodo de Forés que se marcha al mundial con victoria. Del Amor heredará su BMW1000RR para la próxima temporada.



Morales consigue su tercer doblete en tres años.



Morales, Viñales y Forés, campeones 2010.



Último podio de la temporada: Torres, Pons y Ramos.

### 125GP

Maverick Viñales y Miguel Oliveira se jugaban el campeonato en las dos últimas carreras. El portugués del Andalucía Cajasol cometió un error garrafal en Albacete cuando iba segundo, por adelantarse a un doblado, se fue por los suelos y de llevar 13 puntos de ventaja pasó a tener 12 de desventaja por lo que tenía que ganar en Valencia y en Jerez y que pinchara Viñales. Lo primero lo cumplió y ganó con autoridad las dos citas pero Viñales fue muy calculador y con dos segundos puestos se hizo con el campeonato al que une el europeo. Por su parte Alex Rins, tercer candidato al título se tuvo que conformar con la tercera plaza final pero dejando muy buen sabor de boca y siendo el claro favorito para el 2011.

### MOTO2

Jerez fue juez de una temporada un tanto injusta. En una categoría cualquier error se paga caro pero si encima no eres tú el culpable pues aún duele más. Y esto es lo que le

pasó a Jordi Torres. El piloto catalán del Grifol fue envestido en la carrera de Jerez por Iván Silva y ahí se dejó todas las posibilidades del título. En Valencia lo intentó pero la presencia, un tanto injustificada, de Axel Pons, piloto del mundial que no tenía nada que hacer en un campeonato donde 4 pilotos se jugaban el título, se metió en la guerra y además benefició a un Morales que le colocó en medio en Valencia y en Jerez solo tenía que controlar. Morales ganó el título y Torres fue segundo perdiendo además la carrera en la última vuelta cuando un fallo, al poner el cambio por tener la bota llena de aceite, le dejó segundo. Y si añadimos que lideraba la carrera, cuando una moto estuvo dos vueltas en medio de la recta de meta sin que dirección de carrera tomara una decisión, pues triste fin de temporada para el piloto revelación. Román Ramos acabó la temporada con dos terceras plazas y siendo el mejor wild car en el mundial. Rivas que estuvo delante casi todo el año no pudo sentenciar en Jerez.

Texto y Fotos: Yiyo Dorta



Forés y Del Amor lucharon codo a codo toda la temporada.

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



training center



RADAZUL / TENERIFE



authorized distributor

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 Botavara, local 1. Frente al muelle deportivo  
 38109 Radazul (bajo), El Rosario, Tenerife  
 Tel.: 922 681 705  
 seadiveclub2@gmail.com

www.seadive.es

## 2010 ha sido, sin duda, el mejor año del motociclismo español

# España manda en el Mundial

Seguramente habrá que esperar mucho tiempo para poder volver a vivir una temporada como la que los pilotos españoles nos han regalado a los aficionados al motociclismo en la que Jorge Lorenzo, Toni Elías y Marc Márquez han traído a España las tres coronas del Mundial. Por si esto fuera poco, además este año hemos sumado también los tres subcampeonatos que han ganado Dani Pedrosa, Julián Simón y Jorge Lorenzo.

Tres campeones y tres subcampeones españoles. Un récord difícil de conseguir pero también difícil de batir. Un gran resultado fruto del trabajo realizado en el Mundial pero también, y en gran medida, fruto del trabajo de años en el campeonato de España de velocidad, conocido desde el año 1998 como CEV. Lorenzo, Pedrosa, Elías, Simón, Márquez, Terol pero también Espargaró y Smith, por nombrar a algunos, han salido de nuestro campeonato nacional. También el Rookie del año en 125cc, Alberto Moncayo, campeón de España 2009, es una de las muestras del gran nivel que alcanza el motociclismo en nuestro país.

### 125cc El gran Márquez

El título más disputado del año, el más emocionante ha sido sin duda el de 125cc. Y es que, a pesar de que sabíamos que se quedaría en casa, Már-

quez, Terol y Espargaró se han encargado de hacernos sentar cada domingo ante nuestros televisores a primera hora de la mañana para ver la carrera de 125cc. La de Portugal, con la caída de Márquez en la vuelta de formación, fue la gota que colmó el vaso y su remontada hasta la victoria, sólo apta para no cardiacos. Tras esa carrera muchos pensaron que sería injusto que Márquez no fuese campeón del Mundo. Y en Valencia Márquez se convirtió en un Marc sensato, frío, casi finlandés dirían algunos, y ganó. Sin entrar en guerras, a lo grande, Marc Márquez ya ha hecho historia, ha conseguido su primer título mundial y ya ha dado el salto a Moto2, categoría en la que tomará parte el próximo año con un chasis Suter del equipo Monlau Competición.

### Moto2 Pasaporte a MotoGP

Vini, vidi, vinci o lo que es lo mismo, dar un paso atrás, bajar a Moto2, dejar atrás Moto GP, ganar el campeonato del Mundo para volver a subir a la categoría reina. Eso es lo que ha hecho Toni Elías, llegar, ver y vencer. No lo ha tenido fácil el manresano para lograr el título, ha tenido que vérselas con lesiones, enfermedades y una categoría nueva pero el incansable Toni ha trabajado más que nadie, aunque su moto no fuese la más rápida, para alcanzar su sueño. Lo ha logrado a pesar de tener que vérselas con duros rivales,



Marc Márquez, brillante campeón de 125cc.



Toni Elías se llenó de bandera española.



Lorenzo paseó la bandera española por todos los circuitos.

en cada carrera uno diferente. Primero fue el malogrado Tomizawa, después Ianonne, Luthi, Rolfo y unos cuantos más. Pero Elías no se ha rendido hasta lograr su objetivo: ser campeón del Mundo de Moto2 para obtener con ello además el pasaporte directo de nuevo a Moto GP para pilotar la Honda satélite del LCR Team.

### Moto GP Lorenzo, el mejor

Cuando Jorge Lorenzo empezaba en las motos de la mano de su padre y con muy pocos años de edad ya tenía un objetivo. Aquel niño de apariencia chulesca, al que todos llamábamos Giorgio quería ser campeón del Mundo. Lorenzo ya sabía lo que es ser bicampeón de 250cc, pero nada es comparable a ser el mejor de Moto GP. Sobre todo si tus máximos rivales por el título se llaman Valentino Rossi, Dani Pedrosa o Casey Stoner. Lorenzo ha llegado en 2010 a la cima donde todos los pilotos quieren llegar, ha demostrado que ha sido el mejor durante todo el año, el más regular, el más consistente, el más luchador y no ha renunciado a ganar carreras por pensar en el campeonato. Su equipo, su Yamaha M1, su gente y su propio talento se han conjugado de una manera casi perfecta para alzarle hasta tocar el cielo, el cielo donde sólo están los mejores.

Texto: Eva Ávila  
Fotos: 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

# En Abu Dabi el desenlace de una temporada memorable Sebastian Vettel RBR Campeón F1 2010



En Abu Dabi Sebastian dominó la carrera con autoridad. Fue justo ganador.

Alcanzamos la última prueba de uno de los mundiales más igualados de la historia. Al espectacular circuito de Abu Dabi llegamos con cuatro pilotos con posibilidades de ser campeones.

Los porcentajes teóricos, a priori y tras una magnífica actuación en los entrenamientos oficiales en los que Alonso se colocó contra todo pronóstico en tercera posición, se podrían valorar así: Alonso 35%, Webber 30%, Vettel 25% y Hamilton 10%. Dar 55 vueltas a los algo más de cinco kilómetros y medio serían el último hito de las carreras de 2010.

## Clasificación.

Con un coche sensiblemente inferior el español ha demostrado quien es quien. En la Q1 se colocó primero. En la Q3, y siguiendo la tónica impuesta por el poderío Red Bull, Vettel fue primero, Hamilton segundo seguido de un batallador Alonso. Webber no pasó de la quinta plaza por detrás de Button.

## Carrera.

En la salida Button consigue ponerse por delante de Alonso que es relegado a la cuarta posición. Hamilton ataca a Vettel que en una de-

| Gran Premio 2010 de F1<br>Líneas Aéreas Etihad Abu Dabi |    |                    |                      |             |       |       |
|---|----|--------------------|----------------------|-------------|-------|-------|
| Pos   | Nº | Piloto             | Equipo               | Tiempo      | Sali. | Ptos. |
| 1º  | 5  | Sebastian Vettel   | RBR-Renault          | 1:39:36.837 | 1     | 25    |
| 2º  | 2  | Lewis Hamilton     | McLaren-Mercedes     | +10.1 segs  | 2     | 18    |
| 3º  | 1  | Jenson Button      | McLaren-Mercedes     | +11.0 segs  | 4     | 15    |
| 4º  | 4  | Nico Rosberg       | Mercedes GP          | +30.7 segs  | 9     | 12    |
| 5º  | 11 | Robert Kubica      | Renault              | +39.0 segs  | 11    | 10    |
| 6º  | 12 | Vitaly Petrov      | Renault              | +43.5 segs  | 10    | 8     |
| 7º  | 8  | Fernando Alonso    | Ferrari              | +43.7 segs  | 3     | 6     |
| 8º  | 6  | Mark Webber        | RBR-Renault          | +44.2 segs  | 5     | 4     |
| 9º  | 17 | Jaime Alguersuari  | STR-Ferrari          | +50.2 segs  | 17    | 2     |
| 10º   | 7  | Felipe Massa       | Ferrari              | +50.8 segs  | 6     | 1     |
| 11º   | 22 | Nick Heidfeld      | BMW Sauber-Ferrari   | +51.5 segs  |       | 14    |
| 12º   | 9  | Rubens Barrichello | Williams-Cosworth    | +57.6 segs  |       | 7     |
| 13º   | 14 | Adrian Sutil       | Force India-Mercedes | +58.3 segs  |       | 13    |
| 14º   | 23 | Kamui Kobayashi    | BMW Sauber-Ferrari   | +59.5 segs  |       | 12    |
| 15º   | 16 | Sebastien Buemi    | STR-Ferrari          | +63.1 segs  |       | 18    |
| 16º   | 10 | Nico Hulkenberg    | Williams-Cosworth    | +64.7 segs  |       | 15    |
| 17º   | 19 | Heikki Kovalainen  | Lotus-Cosworth       | +1 Vta      |       | 20    |
| 18º   | 25 | Lucas di Grassi    | Virgin-Cosworth      | +2 Vtas     |       | 22    |
| 19º   | 21 | Bruno Senna        | HRT-Cosworth         | +2 Vtas     |       | 23    |
| 20º   | 20 | Christian Klien    | HRT-Cosworth         | +2 Vtas     |       | 24    |
| 21º   | 18 | Jarno Trulli       | Lotus-Cosworth       | +4 Vtas     |       | 19    |

## Clasificación Definitiva de pilotos Mundial F1 2010

| Pos | Piloto             | Nacionalidad | Equipo               | Ptos. |
|-----|--------------------|--------------|----------------------|-------|
| 1º  | Sebastian Vettel   | Alemán       | RBR-Renault          | 256   |
| 2º  | Fernando Alonso    | Español      | Ferrari              | 252   |
| 3º  | Mark Webber        | Australiano  | RBR-Renault          | 242   |
| 4º  | Lewis Hamilton     | Británico    | McLaren-Mercedes     | 240   |
| 5º  | Jenson Button      | Británico    | McLaren-Mercedes     | 214   |
| 6º  | Felipe Massa       | Brasileño    | Ferrari              | 144   |
| 7º  | Nico Rosberg       | Alemán       | Mercedes GP          | 142   |
| 8º  | Robert Kubica      | Polaco       | Renault              | 136   |
| 9º  | Michael Schumacher | Alemán       | Mercedes GP          | 72    |
| 10º | Rubens Barrichello | Brasileño    | Williams-Cosworth    | 47    |
| 11º | Adrian Sutil       | Alemán       | Force India-Mercedes | 47    |
| 12º | Kamui Kobayashi    | Japonés      | BMW Sauber-Ferrari   | 32    |
| 13º | Vitaly Petrov      | Ruso         | Renault              | 27    |
| 14º | Nico Hulkenberg    | Alemán       | Williams-Cosworth    | 22    |
| 15º | Vitantonio Liuzzi  | Italiano     | Force India-Mercedes | 21    |
| 16º | Sebastien Buemi    | Suizo        | STR-Ferrari          | 8     |
| 17º | Pedro de la Rosa   | Español      | BMW Sauber-Ferrari   | 6     |
| 18º | Nick Heidfeld      | Alemán       | BMW Sauber-Ferrari   | 6     |
| 19º | Jaime Alguersuari  | Español      | STR-Ferrari          | 5     |

mostración de poderío deja "clavado" al de McLaren marchándose sin más oposición.

En la primera vuelta Schumacher hace un trompo y queda parado en sentido contrario a la marcha. Los que vienen tras él lo evitan pero no puede hacer lo mismo Liuzzi que se empotra contra el coche del alemán y los dos quedan fuera de juego.

## La estrategia de Ferrari hundió a Alonso en un pozo sin fondo

Tras 5 vueltas con coche de seguridad en pista se retiraron los coches accidentados y la carrera se vuelve a lanzar. Alonso sigue cuarto y se comporta de forma conservadora. Está delante de su máximo rival y, de acabar así, sería Campeón del Mundo.

En la vuelta 11 Webber entra a cambiar ruedas, tras quejarse de degradación, y revoluciona la carrera. Vettel vuela en cabeza y con esta configuración sería el Campeón. Alonso con mucho tráfico no puede evolucionar. El Renault de Petrov es un gran escollo que el español tendrá que salvar si quiere mejorar su crítica situación.

En la vuelta 30 Fernando Alonso se encuentra 11º necesita adelantar dos puestos

(Sigue en la pág. 11)

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](mailto:amerautocanarias@telefonica.net)

**Servicio Rápido. Mantenimiento**  
**Revisiones. Pre-ITV**



# En Abu Dabi el desenlace de una temporada memorable

## Sebastian Vettel RBR Campeón F1 2010

(Viene de la pág. 10)

y no tiene la velocidad punta suficiente. Sigue sin poder adelantar al Renault de Petrov con un tráfico incómodo que le impide evolucionar.

En la vuelta 40 Button hace su primera parada y deja a Vettel en primera posición haciendo vuelta rápida: 1:42,942. Button se incorpora y es cuarto en carrera.

La presencia del coche de seguridad, inusual en este circuito, y la equivocada estrategia de Ferrari echaron a perder todas las posibilidades de Fernando Alonso.

Cuando faltan 5 vueltas para acabar: Vettel, Hamilton, Button, Rosberg, Kubica, Petrov, Alonso y Webber. El campeón virtual es Vettel. Demasiados coches por medio entre el primero y Alonso que tendría que ser cuarto para ganar su tercer título.

### Inesperados invitados

En la carrera, por delante de Alonso, "se han colado" los McLaren y los Renault que, al final, han sido jueces de una prueba que no parecía tan complicada y en la que muchos habríamos apostado por un resultado muy distinto. El otro español, Jaime Alguersuari, iguala su mejor clasificación en carrera: noveno.

Felicidades a Sebastian Vettel que, dominando la carrera con autoridad, se ha convertido en el Campeón del Mundo más joven de la historia de la F1 con tan solo 23 años, y por supuesto a nuestro campeón Fernando Alonso que ha hecho una temporada increíble a pesar de todos los problemas del inicio y del rendimiento del F10.

Póxima carrera en Barheim el 11 marzo 2011.

Texto: José de la Riva  
Fotos: Bridgestone & Co



Alonso sufrió con un coche sin posibilidades y por una estrategia equivocada.



Muchos no contaban con que los Mercedes se podrían colar y subieron al podio.



Mercedes y Renault fueron la ayuda que necesitaba Vettel para ser campeón.



Tanto Kubica como Petrov hicieron de tapón y no cedieron ante los Ferrari.



A lo largo de la temporada los Red Bull han sido los mejores.



Vettel arrebató a Hamilton el honor de ser el piloto más joven en conseguir un campeonato de F1.



**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



# Se celebró el 36º Rally Isla de Tenerife, último de la temporada

## Lorenzo/Gómez Porsche 911 GT3

### Duro muy duro

Terminó la temporada de rallies en Tenerife, con una prueba por excelencia, la que lleva el nombre de Tenerife en su XXXVI edición. Duro que fue en muchos aspectos ya que, a muy pocos días de la celebración, la organización dudaba de que se pudiera llevar a cabo tras la retirada de algunos patrocinadores. Solamente la buena gestión realizada por la Escudería Rallyten Sport hizo que el rally se pudiera celebrar con una espectacular puesta en escena y en un entorno emblemático, dentro de la ciudad de Santa Cruz, como es el edificio de la Junta del Puerto en la misma Avenida de Anaga. Allí se realizaron las verificaciones técnicas, la rampa de salida y llegada del rally.

### Empieza la lucha

La prueba empezó a sufrir retrasos por varias averías mecánicas de los participantes tanto en el tramo de Los Loros, Arico e Icor donde se sucedían los sobresaltos entre los participantes tanto en el apartado de averías y salidas de pista como en el intercambio de posiciones entre los dos primeros participantes. Juan Luis Cruz con su Subaru Impreza WRC y Marcos Lorenzo con su Porsche GT3 ponían tierra de por medio ante Víctor Delgado con su Mitsubishi Lancer Evo VI. Así se llegó a la neutralización de dos tramos aunque uno sería solo para los 10

últimos participantes. A todo ello también se sumaron los parones en el segundo y tercer bucle por la atención prestada, por las asistencias médicas de la prueba, a algunos espectadores así como a un vecino que necesitó ser trasladado a un centro hospitalario.

En el segundo y tercer bucle en cuanto a lo deportivo se fue repitiendo el guión establecido Juan Luis Cruz y Marcos Lorenzo que peleaban por las dos primeras plazas. La madurez contra la juventud mano a mano, tramo a tramo, y la balanza se estaba decantando por la madurez.

El equipo del impresionante vehículo WRC contra la juventud del no menos atractivo Porsche 911. Pero el buen hacer del piloto del Porsche GT3, que durante todo el rally mantuvo en unos pocos segundos la diferencia con el Subaru, hizo que el equipo de Cantefe Construcciones corriera de lo lindo.

En la parte baja de la clasificación seguían cayendo unidades eliminando de la prueba a algunos pilotos importantes, que estaban dando la talla en el pilotaje y animando la prueba, como Eduardo Domínguez con Mitsubishi Evo, José Iván Figueroa con Ford Puma KC y Pedro Javier Alfonso con Clio Super 1.600.

Se seguía con un poco de retraso sobre el horario previsto aunque ya bastante menos de lo que se acumuló al principio de la prueba y nos sorprendió

la noche quedando tres tramos por disputar. Continuaban los dos principales pilotos enfrascados en su lucha particular en la que seguía mandando Juan Luis Cruz y a muy pocos segundos Marcos Lorenzo. En la tercera plaza cómodamente colocado Víctor Delgado.

Y ya nos quedaba el tramo final de Arafo-La Cumbre no sin el leve retraso que veníamos arrastrando por los incidentes ya comentados que parecían no acabar nunca y que mantuvo en vilo a todos. Arranco el tramo sin mas novedades cuando surgió algo inesperado: a poco de llegar a meta duro golpe para el equipo de Cantefe Juan Luis Cruz y Carlos Arocha cuyo coche sufría un pinchazo en el momento mas inoportuno a sabiendas que su máximo rival en la prueba exprimiría su Porsche GT3 para intentar quitarle el primer puesto. Esto se confirmó a la llegada.

Marcos Lorenzo le recuperaba la renta con la que iba perdiendo y le mejoraba 2 segundos el tiempo, al hasta entonces virtual ganador, proclamándose así campeón del rally en el último tramo. Esto suponía un duro golpe a las expectativas de Juan Luis

Cruz que un año más se le resistía este emblemático Rally.

En el parque de trabajo contrastaba la tristeza de un equipo con la alegría de otro por su primera victoria absoluta en una prueba de estas características.

Pasamos a la llegada de nuevo en la Avenida de Anaga donde se celebraba la entrega de trofeos a los ganadores con un Marcos Lorenzo y Néstor Gómez que no cabían en el mono del Siam Park flanqueados por Juan Luis Cruz y Carlos Arocha a su derecha y Víctor Delgado e Ignacio Eguren a su izquierda.

La cuarta plaza para Enrique Cruz y Mahy García que se proclamaron así como campeones regionales en la categoría R2.

### Regularidad

En cuanto a la Regularidad Sport ganaba la prueba Manuel Gorrin y Moisés Álvarez con BMW 320i con 123.8 puntos de penalización. Segundos Joaquín Nicanor y Jesús Artemio con BMW 323i y terceros, con un precioso Ford Escort MK1, Francisco Sánchez y Sergio Marrero

En la copa 1.600 el primer puesto fue para Samuel Díaz

y segundo para Alexis Umierrez. En cuanto a la Copa Corsa el vencedor fue José Miguel Luis siendo segundo Darío Mesa.



M. Gorrin vencedor en regularidad.

### Y... Fin

El Rallyten Sport entregó una placa, y retiró el número 16, en memoria del fallecido piloto Manuel Trujillo Melchor que obtuvo, como no podía ser de otra manera, el aplauso más largo y emotivo de la noche.

Duro, muy duro, que fue. Pero la organización en colaboración con los comisarios, jefes de tramo, director de carrera, servicios médicos, Guardia Civil, Policía Local y aficionados, logró terminar la prueba de forma brillante. Los aficionados al mundo del motor pudimos disfrutar del apasionante mundo de los rallies que apaga motores hasta la temporada que viene cuando ya empezamos a echar en falta el olor a gasolina.

Texto y fotos: J. de la Riva /G. Pimienta



J.L. Cruz tuvo mala suerte.



V. Delgado tercer clasificado.



E. Cruz brillante campeón R2.



C. Padilla 1º grupo TA.



Ganadores Lorenzo/Gómez con una ventaja de 2 segundos y 60 décimas y un poco de suerte.



Un rally donde la clave estuvo seguramente en la resolución con éxito de muchos problemas previos.

## Más grande, más ligero, más ecológico, más espacioso e innovador

# Nuevo Volkswagen Touareg

El Touareg ha sido completamente rediseñado. Un diseño mucho más premium y un gran número de sistemas de asistencia y seguridad. La segunda generación del Touareg es un confortable todoterreno de gama alta, de conducción dinámica y deportiva, diseño vanguardista y excelente nivel de calidad, idóneo para cualquier tipo de expedición.

### Más aerodinámico, ligero y eficiente

El nuevo modelo ha experimentado un importante avance en cuanto a su diseño. Ofrece un nuevo frontal según el nuevo ADN de diseño Volkswagen, que ha sido modificado con la incorporación de la nueva parrilla cromada en forma de escudo y que le ofrece así una superficie más reducida. Su peso se ha reducido en 208 kilos, presenta una carrocería un 5% más rígida y es más bajo que el modelo anterior.

Su rediseño se refleja tanto en las líneas horizontales del frontal como en la parte trasera, típica del Touareg con inconfundibles faros de diseño nocturno, y en la estilizada carrocería. De este modo surge un SUV con mucho estilo,

elegancia, dinámicas proporciones y un diseño exterior sostenible e intemporal que establece referentes de calidad en el segmento.

Los faros dobles del frontal poseen una técnica vanguardista y un diseño muy atractivo.

Los faros Bi-Xenon direccionales con luz de curva estática y dinámica siguen los movimientos de dirección. Optimizan la iluminación de la calzada en las curvas y al girar el vehículo. Un verdadero elemento destacado es la nueva luz de marcha diurna con tecnología LED.

### Más espacioso e innovador

El nuevo interior es más funcional, los asientos más cómodos y el espacio en las plazas traseras es aún mayor.

Una de las nuevas características del Touareg es la posibilidad de desplazar la banqueta trasera longitudinalmente en 160 milímetros y variar la inclinación del respaldo. También es posible desbloquearla electrónicamente pulsando un botón y plegarla seguidamente en cuestión de segundos para aumentar el volumen de carga del maletero a 1.642 litros.

Posee un equipamiento de serie novedoso y muy completo, con tres acabados de equipamiento. El Touareg V6 incluye en su equipamiento de serie las llantas de aleación de 17 pulgadas, climatizador Bizona "Climatronic", volante multifunción en cuero, espejo interior antideslumbrante automático, sistema "Start & Stop" con recuperación de energía en la frenada, radio RCD 510 con 8 altavoces y la activación automática de limpiaparabrisas con sensor de lluvia, entre otros.

### Más seguro

En el ámbito de la seguridad, destaca el innovador sistema 'Area-View' (vista superior) que explora el entorno del Touareg a través de 4 cámaras, garantizando así un grado de seguridad adicional. Esta seguridad aumenta con el sistema de airbags que ofrece hasta 9 unidades.

El nuevo Touareg es el primer automóvil del mundo que incorpora la regulación dinámica de luz de carretera "Dynamic Light Assist". Con la luz de carretera encendida, una cámara registra permanentemente las luces de los vehículos que circulan por de-

lante y en sentido contrario. A partir de estos datos se adaptan automáticamente tanto la zona iluminada como el alcance luminoso. De este modo, a fin de ofrecer un alto grado de seguridad activa, la luz de carretera ilumina la calzada de una forma total excepto la zona donde se encuentra el tráfico contrario para no deslumbrar a los demás conductores.

Sumando todas estas características, nace un Touareg que es uno de los todoterrenos más sostenibles del mundo.

### Dos versiones de tracción total

El fabricante alemán ha perfeccionado aún más la tracción total de serie, por lo que el nuevo Touareg llega a Canarias con menos tasas de consumo que el anterior. La versión básica de todos los Touareg ("4MOTION") de la nueva generación equipa un sistema de tracción total con diferencial intermedio Torsen (capacidad ascensional 31 grados).

El nuevo Touareg ofrece un "Programa de conducción "Off-road" que ajusta los sis-

temas 'ABS', 'EDS' y 'ASR' a la conducción todoterreno, activa el asistente de descenso de pendientes y regula las marchas automáticas accionando un interruptor giratorio con dos opciones.

### Motorizaciones:

- 3.0 V6 FSI BlueMotion Technologies - 280 CV
- 3.0 V6 TDI-CR BlueMotion Technologies, 204 CV (disponible en Canarias a partir de diciembre 2010)
- 3.0 V6 TDI-CR BlueMotion Technologies, 240 CV
- 4.2 V8 TDI-CR, 340 CV

Todos los motores equipan de serie un cambio automático de 8 velocidades de nuevo diseño, el primer cambio de este tipo en el segmento SUV. Las velocidades 7 y 8 son marchas largas y han sido diseñadas para fomentar el ahorro de combustible.

### Precio

El Volkswagen Touareg está disponible en la Red de Concesionarios Volkswagen Canarias desde 42.700 €.

Redacción



Imponente la vista frontal del nuevo Volkswagen Touareg.



Intuitivo y eficiente, el GPS.



Completísimo ordenador.



Nuevo cambio automático de 8 vel.



Interior elegante y bien acabado.



El nuevo diseño ha mejorado notablemente la imagen y la aerodinámica.

# Con especificaciones de Campeonato de España de Montaña III Subida a Guía de Isora

## Fase A

**Juan Luis Cruz y Pedro Roca diereron primero**

Aritz y Pancho Egozkue animaban la lucha por el triunfo en barquetas mientras que Fombona y Aznar se repartían el podio de carrozados

Habría que esperar al domingo para conocer el vencedor de la III Subida a Guía de Isora en cuanto a los campeonatos canarios pero los pilotos insulares, ya el sábado, dieron muestras de su buen hacer automovilístico con ocasión de la disputa de la cita sureña con el Nacional de Montaña, que celebraba su Fase A en la carretera TF-463 que une el núcleo costero de Playa de San Juan con el casco del municipio de Guía de Isora.

En el apartado de barquetas, Pedro Roca (Silver Car S2) fue más rápido que Aritz y Pancho Egozkue aunque las mínimas diferencias que al final les separaban vaticinaban para la Fase B un interesante duelo. Entre el primero y el tercer clasificado había poco más de un segundo de diferencia, mientras que el primer piloto canario clasificado en barquetas era el ya Campeón Regional, José Manuel González (BRC CM05)

En cuanto a carrozados y por lo que respectaba al certamen nacional, Juan Luis Cruz (Subaru Impreza WRC) se impuso por algo más de tres segundos a José Antonio López-Fombona y José Antonio Aznar, ambos con Audi A4.

peninsulares fue de apenas seis décimas de segundo.

La tercera plaza de José Antonio Aznar le aupaba hasta el subcampeonato nacional que certificaba en la rampa isorana. Los pilotos foráneos coincidieron en alabar a la afición canaria de la que se muestran "muy sorprendidos y alagados por sus conocimientos automovilísticos y su apoyo".

## Fase B

**Pedro Roca y José Antonio Aznar se adjudicaron la Fase B**

Pantxo Egozkue anunció su retirada del mundo del motor en la rueda de prensa posterior a la prueba isorana

José Antonio Aznar en carrozados y Pedro Roca en barquetas se adjudicaron la Fase B celebrada en el sur de Tenerife ante varios miles de aficionados que se dieron cita en la rampa sureña para disfrutar del automovilismo deportivo.

En barquetas, Pedro Roca reeditó su triunfo del sábado mientras que Pantxo Egozkue

fue segundo seguido del tinerfeño Pedro Javier Afonso Trujillo que ocupó el tercer cajón del podio. Roca dedicó su triunfo a Egozkue tras anunciar éste su retirada del mundo de la competición tras una larga carrera de éxitos en la especialidad de montaña.

Por lo que respecta a los turismos, José Antonio Aznar fue más rápido que Fombona a quien un semitrompo en la manga oficial privó de un mejor tiempo. Por su parte, Roberto Negrín fue tercero tras una meritoria carrera en la que Juan Luis Cruz tuvo que

retirarse por problemas mecánicos en la caja de cambios de su Subaru Impreza WRC.

En cuanto al Campeonato de Canarias de Montaña Pedro Javier Afonso fue primero en las barquetas, seguido de José Manuel González y su hermano José Antonio, mientras que en vehículos carrozados Juan Luis Cruz hizo bueno el tiempo obtenido en la Fase A y fue secundado en el podio por Roberto Negrín y Víctor Delgado.

Walter Delgado, presidente de Isora Motorsport comentaba: "la seguridad era una de

las premisas que se habían observado con más rigurosidad por parte del colectivo organizador ya que queríamos que cada aficionado fuera un comisario más de ruta y ayudase al normal desarrollo de la competición, ubicándose de forma segura, siempre detrás de las cintas amarillas y evitando caminar por el tramo una vez comenzada la competición" agradecía a la afición canaria "por su magnífico comportamiento durante los días de competición".

Texto: Redacción Fotos: G. Pimienta



Aritz Egozkue.



José M. González.



Pantxo Egozkue.



P. J. Afonso.



Pedro Roca, que se impuso en barquetas, dedicó su triunfo a Pantxo Egozkue que anunció su retirada del automovilismo.



Juan Luis Cruz tuvo problemas mecánicos pero una buena actuación en el primer día le sirvió para subir a lo más alto.



J. A. López Fombona.



J. A. Aznar.

# PASATIEMPOS

## 6 Errores

Dedicado a nuestra amiga Goretti Martín (Que siempre anda pensando en Cristo)



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

## Es Historia



### Citroën 7 CV

“Desde este momento, los caballos tiran desde delante”, rezaba la publicidad de Citroën en 1934.

Se había invertido mucho dinero para desarrollar un automóvil polémico del que se sabía que estaba en franca oposición con lo que los clientes esperaban.

A pesar de todo, las cuentas salieron, y este modelo, pronto conocido con el apodo de “Traction Avant”, de tracción delantera, carrocería autoportante y un diseño llamativo se convertiría en el número uno de ventas de Citroën durante los 23 años siguientes.

Ya en su primera versión, el 7 CV disponía de numerosas innovaciones técnicas (por ejemplo, la columna de dirección partida) que, en relación con la seguridad y el confort, iban mucho más allá de los estándares de la época.

Redacción

|                 |                  |
|-----------------|------------------|
| Marca           | <b>Citroën</b>   |
| Modelo          | <b>7 CV</b>      |
| Cilindrada cc   | <b>1.303</b>     |
| Cilindros       | <b>4</b>         |
| CV              | <b>32</b>        |
| kW              | <b>23,4</b>      |
| Fabricación     | <b>1934-1936</b> |
| Uds. Fabricadas | <b>---</b>       |

## SUDOKUS SENCILLO

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

## SENCILLO

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

## MEDIO

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

## DIFICIL

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

SIMPLY CLEVER



skodacanarias.com

doctor foto



**Škoda Fabia RS 1.4 TSI 180 CV DSG**  
por sólo **16.490€.**

Škoda Fabia RS 1.4 TSI 180 CV DGS. Emisiones: 148 g/km. Consumo: 6,4 l/100km.