



Subida a Tabares Afonso y Torres

(Pág. 10 y 11)

Se celebró en las inmediaciones de Santa Cruz la última prueba de la temporada 2011 valedera para el Campeonato Provincial de Montaña. Afonso en barquetas y Torres en carrozados fueron los vencedores.



G.P. Brasil Venció Webber

(Pág. 13)



Entrevista Pedro de la Rosa

(Pág. 12)

Novedades/pruebas: Mercedes-Benz Actros (Pág. 3) -

Seat Altea y León Electric(Pág. 7)- **Volkswagen Beetle**(Pág. 7)- **Volkswagen Jetta**(Pág. 9)

MultiserviCar

Tenerife

Taller de CARROCERÍA MULTIMARCA

LE OFRECEMOS EL SERVICIO QUE USTED NECESITA

COMPROMETIDOS CON EL MEDIO AMBIENTE

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

La magia del motociclismo

El mejor homenaje

El pasado día 20 de noviembre viví unos de los momentos más emotivos que he tenido en todo el tiempo que llevo en el mundo de las motos. Ahora me venía al recuerdo cuando era muy pequeño y coleccionaba cromos de futbolistas, era lo más normal, y llevo en la cartera un cromo de Johann Cruyff de la temporada 76/77. También guardaba con mucha emoción esos cromos de motos, tanto clásicas como las de moda en esos momentos. Pero siempre prestaba especial atención a los cromos de pilotos y sus historias. Para ese entonces no teníamos, ni mucho menos, los pilotos y títulos que tenemos ahora. Pero siempre estaba en el recuerdo Salvador Cañellas, el primer español en ganar una carrera del mundial, el mítico Santi

Herrero y Ángel Nieto. Todo un lujo para el motociclismo español.

Pero un día de octubre del 2006 me encontraba cubriendo la carrera del CEV de Montmeló. Desde la dirección de la revista me llamaron para buscar el teléfono de dos pilotos porque los pedían desde Italia. Uno de ellos era Rubén Torres, un jovencito catalán de Rubí que hacía el nacional de supersport con el Joe Darcey. Ya apuntaba alto y junto a su hermano Jordi protagonizaban momentos muy bonitos. Rubén me dejó su número y me contaba como habían ido los entrenamientos y el warm up, faltaba media hora para su carrera. 40 minutos después fallecía. Son los momentos más amargos que he pasado porque además tenía que es-

cribir y hacer mi crónica. Fue duro y siempre lo llevas dentro. Pero la vida es tan cruel como amable.

Y el 18 de noviembre, viernes de entrenamientos libres, última carrera de la temporada, circuito de jerez, su hermano Jordi torres se jugaba ser campeón de España de Moto2, ya había sido este año campeón de Europa de supersport. Tenía una diferencia de 13 puntos con su compañero de equipo Carmelo Morales, y aunque la diferencia era importante la pista andaluza no estaba para muchas alegrías ya que llovía intermitente y el tiempo se presentaba muy irregular. Pero Jordi quería ganar. Y hablando de qué podría hacer el domingo si lograba el número 1 surgió una idea y Jordi me hizo partícipe de ella.

El domingo pasaba por meta en 8ª posición y se proclamaba campeón de España de Moto2. Habíamos quedado a final de recta y allí tuve el honor y el orgullo de colocarle en el frontal de su moto una pegatina con el nº 9, todos esperaban un 1 pero Jordi torres quería ofrecer este título a su hermano y poner el dorsal en su carenado. La emoción me invadía y me costaba pegar ese número a pesar de tenerlo todo preparado, pero veía como Jordi lloraba dentro de su casco mientras su novia Silvia temblaba de emoción. Creo que ha sido el momento más fantástico y emotivo que he vivido. Además contamos con la suerte de tener un amigo y gran informador, Ernest Riveras que se encargó de explicar a los telespectadores

el porqué de ese número 9. Es muy probable que jamás vuelva a vivir un momento así ni tener la oportunidad de colocar un dorsal de campeón a nadie, pero este ya lo tengo puesto. Gracias Jordi, gracias Silvia, gracias Ernest.

Y este es mi pequeño homenaje a una familia de campeones pero sobre todo a unas personas entrañables. Y aunque el motociclismo sea un deporte de competencia y de intereses aún "se pueden vivir situaciones mágicas".

En el número de enero, si sigues siendo fiel a este periódico tendrás un resumen del nacional, valdrá la pena. #9

¡Feliz Navidad!

Yiyo Dorta

En la competición, como en otros órdenes de la vida, nada para

2011 ha muerto... ¡Viva el 2012!

Un año más, cuando casi estamos llegando a la fiesta de la concordia, a esos días en que somos más tolerantes y receptivos con todos los que nos rodean y nos parece que toda la maldad acumulada durante el año desaparece como por arte de magia, llega a su fin en el mundo del motor una ya lejana temporada 2011. Digo lejana porque ya se trabaja a destajo en la temporada 2012 en los distintos campeonatos que llenarán páginas y horas de información. Repasando brevemente lo sucedido no nos puede parecer tan emocionante como en años pasados lo sucedido en algunas disciplinas. Se da el caso que

ambas disciplinas, GP y F1, los ganadores han dominado de principio a fin dejando sin la emoción habitual el morbo de llegar a la última prueba jugándose los campeonatos. Sebastian Vettel ha mostrado ser arrollador en todas las circunstancias. Bien es cierto que el Red Bull se ha comportado como un vehículo superior al resto pero no tengo la menor duda de que Vettel ha cumplido a la perfección logrando un record difícil de superar y demostrando una conducción de libro.

En el mundo de las dos ruedas se podría hablar de igual modo de un Stoner, superior al resto, sacando la 5ª esencia de una Honda que por fin

gana un campeonato que, no olvidemos, había sido hecho a su medida. Hubiera sido un fracaso no lograr, el mayor fabricante del mundo, un título mundial en la ya desaparecida categoría de 800 cm³.

Sí ha habido emoción es en el resto de categorías donde hasta la caída de la bandera de cuadros no se conocía al ganador. Bueno tampoco es muy cierto pues Stefan Bradl en Moto2 era campeón desde el sábado ante la ausencia de un Marquez que realizo proezas increíbles. Particularmente pienso que los errores cometidos a final de temporada, en parte, son culpa de los medios de comunicación que le transmitían una presión que no creo

fuera necesaria. Los continuos comentarios sobre lo bueno que era y su paso a MotoGP pudieron afectar a un joven que tiene un futuro inmejorable siguiendo los pasos oportunos. En 125 Nico Terol es el último mohicano de la categoría y su futuro se encuentra en Moto2. Terol que, desde que se cayera su rival directo el francés Zarco en los primeros compases de carrera, respiro tranquilo y con la certeza del objetivo cumplido. Destacar por conducción, desparpajo y saber estar, con declaraciones muy acertadas, a un Maverik Viñales que nos dará muchas tardes de gloria.

El mundial de rallyes con nuevos adversarios, nuevos

vehículos pero con igual resultado, un Loeb que con algo más de dificultad ha conseguido un nuevo entorchado, y van...

Y al día siguiente de acabar todo, de vuelta al trabajo con nuevas motos de 1000 cm³ y rodando a ritmo de record. ¿Dónde vamos a llegar?, la temporada 2012 nos lo revelara y preparen sus mejores galas. Se presenta sumamente interesante, lo veremos...

Un recuerdo para los fallecidos de este espectacular deporte que nos apasiona y en ocasiones queríamos olvidar.

Un cordial saludo.

José Gregorio Rguez. del Rosario

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

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com

Página web: www.informamotor.com

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

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

Fotomecánica: informaMOTOR Impresión: Tfe Print S.A.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

Las señales no siempre están perfectamente colocadas

Regulación y tráfico

Uno, a veces, ante la cantidad de señales mal colocadas en nuestras carreteras se puede preguntar: ¿Quién habrá decidido poner aquí esta señal? En este tramo, ¿porqué a 80? En un tramo de autovía recta, con firme en perfecto estado, aparentemente sin ningún peligro, ¿porqué a 100?

Seguramente todas tienen una explicación al menos para el que lo ha decidido. Pero estamos acostumbrados a ver responsables que no son los más indicados en su puesto, que realizan su trabajo de forma nefasta y están muy por debajo del perfil del puesto. Entonces las señales más que informar, guiar, agilizar, advertir, regular, prohibir, lo que hacen es entorpecer, despistar, desinformar y, en muchos casos, ayudar a la DGT a hacer caja...

Conozco un tramo de autovía, llano, recto, con magnífico firme y que, con los

coches que tenemos hoy en día, pasar a ciento cuarenta no sería en absoluto una locura. Pues bien, uno llega a ciento veinte que es la limitación legal en vigor, y tiene que reducir a cien. Cuando uno pasa la primera vez entiendo que se respeta a rajatabla la limitación. Pero cuando uno está acostumbrado a pasar todos los días, conoce el tramo y ha comprobado cuatro veces al día, durante muchos años, que no hay peligro, realmente le cuesta un poquito rebajar la velocidad a un ritmo que "no viene en absoluto a cuento".

Aquí es donde viene la pregunta. ¿Por qué a 100?

No hace muchos días pasaba por el citado tramo a las cuatro de la mañana. Observé que al final de la recta y en sentido contrario a la marcha que yo llevaba, saltaba un flash al paso de un vehículo y, antes de reaccionar pensando lo que podría ser, otro que venía re-

lativamente cerca del anterior también resultó retratado.

Claro, las cuatro de la mañana, conocedores del tramo, con coches actuales (de los que circular a 140 sería normal) no esperan encontrar pegado a la valla un trípode con

su radar y cámara de fotos con flash funcionando a pleno rendimiento. Aquí la explicación a la pregunta ¿Por qué a 100?

Tuve el gusto de merodear un buen rato por la zona y ver que, de todos lo que pasaron, "cayeron" un noventa por

ciento. La benemérita estaba, lógicamente, estratégicamente escondida en un coche aparcado en un sitio invisible y más en la oscuridad.

Algo no concuerda. Si todos pasaban a más de cien sin ninguna consecuencia, o la limitación no corresponde o está puesta con otros fines ocultos (¿recaudatorios?).

Entonces uno no sabe qué pensar. La limitación es porque no se ha sabido valorar la velocidad adecuada y técnicamente o se considera que los conductores no tienen la suficiente pericia...

Es verdad que en nuestras carreteras hay muchos a los que les han dado el carnet por saber aparcar. Quizás, si cuando dieran un carnet lo dieran por saber conducir, existiría un poco más de agilidad, más concentración en lo que llevamos entre manos y, en definitiva, más lógica.

José de la Riva



La DGT siempre ayudando a mejorar el tráfico (sin ánimo de lucro).

Con una original y espectacular puesta en escena

Presentación del Mercedes-Benz Actros

Responsables de la empresa, con Luis Enrique Linares a la cabeza como Gerente de la división de Vehículos Industriales Pesados de Rahn Star, delegados de la marca alemana para Tenerife, ante la presencia de una gran representación de todos los transportistas e invitados, procedieron a la presentación del nuevo camión Mercedes-Benz Actros.

El diseño inconfundible del nuevo Actros de Mercedes-Benz es tan sobresaliente como el resto del camión. Es el primer camión – y por ahora, también el único – desarrollado sistemáticamente para satisfacer las exigencias de la homologación Euro VI.

El nuevo Actros es un Mercedes-Benz típico. Inconfundible, dinámico e intemporal, no sólo por su técnica, sino también por su aspecto externo.

Redacción



Momentos de la presentación del nuevo Mercedes-Benz Actros y detalles de diseño.



Demostraron fiabilidad, potencia y confort

Audi Q3 en la Trans China Tour

El Audi Q3 ha alcanzado con éxito la línea de meta en la Trans China Tour. Un Tour organizado por el fabricante de los cuatro aros para poner a prueba las destrezas del pequeño todoterreno de la familia Q. Los 20 Audi Q3 han llegado a su destino en Shenzhen, cerca de Hong Kong, después de cubrir la ruta de 5.700 kilómetros. Durante las 16 etapas de la gira, los cerca de 160 participantes experimentaron la fiabilidad, potencia y confort de este gran modelo.

El Q3 es el vehículo ideal para las calles de las grandes ciudades chinas, que gracias a sus perfectas dimensiones compactas, su carácter deportivo y su confort excepcional, hacen de la conducción un verdadero placer. El Audi Q3 Trans China Tour 2011 demostró con grandes destrezas, todas las cualidades del nuevo todoterreno compacto del fabricante alemán.

La ruta para el primero de los cuatro grupos de participantes inicio en Beijing y finalizó en Shanghai, pasando por espectaculares calles de ciudad y autopistas. Gracias a sus dimensiones compactas, gran dinámica y espectacular

diseño, el Audi Q3 demostró, una vez más, ser el coche ideal para el tráfico lento en las calles de las grandes ciudades chinas.

El segundo grupo se hizo cargo de los coches en la famosa pasarela Bund de Shanghai,

y continuó el recorrido hacia el sur. El Audi Q3 proporciona un excelente confort en largas distancias. El recorrido llevó a los participantes a lo largo de la costa oriental de China a través de las regiones de economías más desarrolladas y en

crecimiento. Shenzhen fue el destino final de esta etapa.

Los grupos tercero y cuarto, también fueron capaces de experimentar el carácter robusto del nuevo todoterreno de Audi y su tracción permanente a las cuatro ruedas en condiciones off-road en los terrenos más rústicos. Los participantes llegaron a su destino final de la Trans China Tour la pasada semana cuando llegaron a la ciudad de Hong Kong.

Uno de los sistemas más destacados en esta aventura ha sido el sistema de navegación MMI, que reconoció unos tres millones de kilómetros de carreteras en China, e incluso pequeñas calles que estaban digitalizadas. Todos los sistemas de navegación que ofrece Audi en China se han adaptado ampliamente a las necesidades de tráfico de la carretera.

Disponible en la Red Oficial Audi Canarias con un precio de salida de 31.500€.



Los 20 Audi Q3 han llegado a su destino en Shenzhen, cerca de Hong Kong, después de cubrir la ruta de 5.700 kilómetros.

Redacción

La creación de Louis Chevrolet es ya una leyenda del automóvil

Chevrolet celebra su centenario

• El innovador Chevrolet Volt salió a la venta en Europa el día del centenario de la marca

• Aldeas Infantiles SOS recibe 100 coches Chevrolet

• Chevrolet encarga una escultura permanente en la ciudad natal de Louis Chevrolet

Para celebrar su centenario, Chevrolet lanza el nuevo coche eléctrico Volt, dona 100 automóviles a una organización de ayuda a niños necesitados y patrocina la construcción de una moderna escultura en la ciudad natal de Louis Chevrolet.

También con ocasión de su centenario, Chevrolet trajo a Europa el galardonado Volt, el primer coche eléctrico de autonomía extendida, que salió a la venta a partir de los primeros días del mes de noviembre de 2011.

100 regalos de cumpleaños que dan movilidad a niños necesitados

Una escultura de Chevrolet en la ciudad natal de su fundador

Chevrolet lleva mucho tiempo dando apoyo a la creación artística. Esta tradición se mantiene en la ciudad suiza de La Chaux-de-Fonds, cuna de Louis Chevrolet, donde Che-

vrolet Europa rendirá homenaje al cofundador de la marca patrocinando una escultura en el Parc de l'Ouest.

Un concurso entre cuatro equipos de renombrados artistas decidirá quién será el encargado de realizar esta obra de arte. El diseño final se elegirá en marzo de 2012 por un jurado formado por representantes de la ciudad de La Chaux-de-Fonds y Chevrolet así como por el embajador de los Estados Unidos en Suiza y Liechtenstein y el presidente de la Comisión Federal de Arte de Suiza.

La escultura constituirá un monumento permanente que recordará a quienes visiten La Chaux-de-Fonds (ciudad patrimonio cultural de la UNESCO) a uno de los más famosos hijos de esta villa y a la marca que lleva su nombre.

Cien años de fortaleza

Louis Chevrolet, un emigrante suizo y piloto de carreras, y Billy Durant, un empresario estadounidense, fundaron Chevrolet Motor Car Company en Detroit el 3 de noviembre de 1911.

Cien años y más de 209 millones de vehículos más tarde, Chevrolet es la cuarta marca de automóviles más importante del mundo en lo que a ventas anuales se refiere, con más de 4 millones de coches y pick-ups vendidas en 2010 en más de 130 países. Lo que quiere decir que alguien, en algún lugar del mundo, compra un Chevrolet cada siete segundos.

En la actualidad, la pajarita de Chevrolet sigue siendo sinónimo de optimismo, de espíritu juvenil y pionero, de diseño expresivo y fiable y de máxima resistencia. Cualidades que se reflejan en los nuevos modelos, como el Chevrolet Cruze, ganador del campeonato mundial de turismo los dos últimos años, o como el coche eléctrico de autonomía extendida Volt, galardonado con diversos premios.



Chevrolet es la cuarta marca de automóviles más importante del mundo en lo que a ventas anuales se refiere.

Redacción

Indica la distancia de seguridad a mantener entre vehículos

Nueva señal de tráfico: el galón

El Congreso aprobó el pasado 22 de junio por mayoría de la Comisión de Seguridad Vial, la colocación de señales en el asfalto de las carreteras del país de lo que conocemos normalmente como galones medidores de distancia de seguridad.

El galón

Consiste en una marca vial horizontal -con forma de flecha o "V" invertida, con el vértice en el sentido de circulación- pintada en el centro del carril, y que están especialmente diseñadas para advertir del peligro y evitar el riesgo de sufrir accidentes por alcances entre los vehículos. La nueva señalización irá además acompañada de unas señales verticales explicativas en el arcén que informará a los conductores. Otro criterio será el tiempo de percepción y reacción, de modo que el conductor debe tener en todo momento la visión de al menos dos galones que serán los que se sirvan como elemento de referencia.

Disposición

El número de 'galones' que se deberán respetar dependerá de la velocidad máxima permitida en cada tramo o vía, de forma que donde se puede circular a 120 km/h la separación mínima será de 100 metros mientras que en las carreteras de 100km/h será de 85 metros. En cualquiera de los dos casos, el conductor siempre deberá ver por delante 2 galones.

La excepción son los camiones con cargas superiores a los 3.500 kilos, en los que la distancia deberá ser de 150 metros, es decir, 3 galones. Dentro de los túneles siempre deberá haber 100 metros de distancia, 2 galones, de separación entre dos automóviles.

Ayudarán a calcular la distancia con el vehículo que nos precede

¿Dónde se colocarán?

Los aspectos que se han valorado para decidir donde colocar esta nueva señal, es la concentración de tráfico, la pendiente y las condiciones meteorológica adversas como la niebla. Y se colocará en los tramos de mayor riesgo de colisión entre vehículos, con el fin de reducir este tipo de accidentes, que en 2010 se cobraron 83 víctimas, según el Ministerio de Fomento. Comentar que esta señalización no es nueva, ya que es también común y utilizada en países como EEUU, Portugal, Francia, Alemania y Dinamar-

ca. Aunque de momento y en una primera fase, las señales se instalarán en 85 kilómetros de 24 provincias y algunas regiones españolas como Cádiz, Huelva, Sevilla, Jaén, Málaga, Almería, Zaragoza, Asturias, Cantabria, Ciudad Real, Guadalupe, Toledo, León, Palencia, Zamora, Burgos, Tarragona, Cáceres, Lugo, La Rioja, Madrid, Murcia y Valencia. Se calcula que habrá que realizar una inversión de 200.000 euros, puesto que cada galón conlleva un coste de 5.000 euros por kilómetro en autovía y de 3.000 euros en la red convencional de carreteras.

Todos los conductores deberíamos conocer, calcular y ser conscientes de la distancia de seguridad que siempre debemos mantener entre nuestro vehículo y el que nos precede, para evitar una colisión si nos vemos obligados a frenar de forma repentina. Por ello es

fundamental saber aplicar esta distancia de seguridad para manejarse con precaución en toda conducción y más teniendo en cuenta el estado de la vía, del vehículo y, sobre todo, la velocidad que es la que determinará la distancia de seguridad que deberíamos establecer, como actitud preventiva en la conducción.

Truco

Hasta ahora un truco para medir la distancia de seguridad, era y es buscar un punto de referencia fijo, como un árbol, un poste, una señal, etc., y cuando lo rebasa el vehículo que nos precede, contar mentalmente «mil ciento uno, mil ciento dos». Esto equivale a unos dos segundos de tiempo. Así que si ha llegado antes de terminar a ese punto debe aumentar la distancia de separación con el vehículo que le precede. Y debe recordar que

desde 2009, se califica como infracción grave, cuando no sea constitutiva de delito, el no mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede, que puede llevar aparejada una multa de 200 euros y la pérdida de cuatro puntos.

Conclusión

Esperemos que esta nueva señal, el galón, nos ayude a mejorar nuestra conducción y permita reducir el número de accidentes, lesionados y víctimas en accidente de circulación por no guardar la distancia de seguridad y provocar choques por alcance. Y esperemos también que en su aplicación y acabado en forma de pintura en la vía, no se convierta en un problema más que en una solución, por el derrape de motoristas por el uso de pintura no antideslizante. ¿Tomarán nota el Ministerio de Fomento y la DGT?.

José A. Fernández



Las marcas en la calzada deberán ayudar a calcular de forma sencilla la distancia de seguridad entre vehículos.

¿Señalización DESASTROSA?

Si conoces algún lugar donde la señalización sea un desastre, cuéntanoslo dejándonos un comentario e incluso una fotografía en la siguiente dirección: redacción@informamotor.com

Inauguración de una de las concesiones oficiales más emblemática Ferrari Maserati Barcelona

- Cars Gallery Barcelona es una nueva instalación pionera en reunir en un solo edificio la exposición, venta y posventa de las marcas premium más destacadas

- Cerca de medio centenar de profesionales, entre técnicos, operarios, asesores comerciales y expertos en distintas áreas, se encuentran a disposición de los clientes más exigentes

- Las previsiones de venta del primer año son de 110 vehículos

- Las prestigiosas marcas Ferrari y Maserati consolidan su presencia en España a través de Ferrari Maserati Barcelona, concesión de 4.500 metros cuadrados que se inauguró oficialmente el 17 de noviembre.

La nueva concesión acoge servicios oficiales de venta de vehículo nuevo y de ocasión, taller y plancha, además de exposición y venta de accesorios y merchandising.

La concesión se suma al punto de venta oficial de ambas insignias en Valencia, y es una muestra más de la confianza que las emblemáticas

marcas de la deportividad y el lujo tienen en el mercado español a largo plazo.

Ferrari Maserati Barcelona incluye en su catálogo los modelos más novedosos de cada marca. Prueba de ello es que actualmente tiene en exposición el nuevo Ferrari 458 Spider, primer descapotable con motor central y techo duro,

y el Maserati Gran Cabrio Sport, la nueva y más potente versión del GranCabrio.

Servicios específicos para el comprador premium

Cars Gallery Barcelona cuenta con una plantilla de 45 profesionales que además de atender la venta y la posventa ofrecen servicios muy enfoca-

dos a clientes propios del sector premium.

Las nuevas instalaciones cuentan con 1.050 m² dedicados a uno de estos servicios, el storage, que consiste en un servicio de custodia y mantenimiento al día de los vehículos premium de particulares, con las máximas medidas de seguridad y privacidad que estos clientes requieren, así como de servicios complementarios a medida para cada uno de ellos.

Todos estos servicios tienen como finalidad ofrecer un servicio integral a los clientes y proveer a los compradores de todos los servicios que puedan necesitar en lo relativo a la compra y uso de su vehículo.



La nueva concesión de Ferrari Maserati forma parte de Cars Gallery Barcelona, referente Premium en España.

Redacción

Alianza para impulsar la movilidad eléctrica en España Acuerdo estratégico entre Seat y Endesa

• Endesa, la primera compañía en conducir los eléctricos de SEAT

• Los dos grupos implementarán puntos de recarga en Barcelona y Madrid

El presidente de Endesa, Borja Prado, y los vicepresidentes ejecutivos de SEAT

Dr. Matthias Rabe y Ramón Paredes se han reunido hoy, en la sede social de la compañía eléctrica en Madrid, para afianzar su compromiso con el desarrollo de la electromovilidad en España.

A raíz de este encuentro, SEAT y Endesa han firmado un acuerdo estratégico para el impulso de actividades relacionadas con la movilidad eléctrica que pongan en valor el liderazgo de ambas compañías en sus respectivos sectores. Esta alianza de dos compañías españolas líderes en sus mercados supone un avance importante para el de-

sarrollo de la electromovilidad en nuestro país.

El acuerdo es resultado del interés de ambos grupos para impulsar el vehículo eléctrico como una de las vías para potenciar soluciones contra el cambio climático, contribuir al éxito de sus objetivos de sostenibilidad y desarrollo económico, así como la creación de valor para sus accionistas.

La alianza estratégica establece el inicio de un período de trabajo conjunto de dos años, en los cuales SEAT y Endesa pondrán en marcha diversas líneas de trabajo para fomentar la electromovilidad:

1. Cesión de dos prototipos de vehículo eléctrico por parte de SEAT a Endesa

SEAT cederá a Endesa el uso de dos prototipos de vehículos eléctricos, los modelos León TwinDrive Ecomotive (híbrido enchufable) y el e-Altea XL (100% eléctrico), para

pruebas piloto. Endesa será la primera compañía en España en integrar en su flota los dos modelos eléctricos de SEAT presentados la semana pasada.

2. Infraestructura de recarga de Endesa

Endesa suministrará dos puestos de recarga para ser instalados en el Centro Técnico de SEAT.

3. Estudio de la participación conjunta de SEAT y Endesa en proyectos

Participación conjunta en proyectos relacionados con el impulso de la movilidad eléctrica en España. Endesa prestará a SEAT apoyo técnico en relación con las infraestructuras de recarga necesarias para la ejecución de los acuerdos

suscritos por SEAT con los ayuntamientos de Barcelona y Madrid, así como con la Generalitat de Catalunya para la realización de las pruebas piloto.

4. Verificación de la compatibilidad entre los vehículos eléctricos y las infraestructuras de carga.

Redacción



La electromovilidad es una de las piedras angulares de la estrategia ECO de SEAT.

Más deportivo y masculino que nunca

Presentado el nuevo Volkswagen Beetle

Vuelve el icono de Volkswagen, el Beetle, que llega a Canarias después de más de 60 años desde su primer lanzamiento. El Beetle del Siglo XXI reaparece con un diseño que nos recuerda al primer Escarabajo, pero con una línea aún más deportiva, masculina e innovadora que nunca. El Beetle, del que se han vendido más de 21,5 millones de unidades, se convirtió en sinónimo del "automóvil" por excelencia, y hoy, podemos decir, que este icono ha vuelto: es el Beetle del Siglo XXI.

Volkswagen Canarias presentó el nuevo Beetle, que llega con un estilo más masculino y deportivo que nunca. La presentación tuvo lugar en la Terraza Kopa, en Las Palmas de Gran Canaria y estuvo dirigida a los medios de comunicación de las Islas. Oliver Alonso, Director Gerente del Grupo Domingo Alonso, Ma-

güi Melián, Gerente de Volkswagen Canarias, y Adel Hatoum, Product Manager del Beetle, fueron los encargados de presentar el nuevo modelo.

Una agradable y original presentación del nuevo modelo mediante un divertido concierto de Los Salvapantallas, quienes, junto con el equipo de Volkswagen Canarias, presentaron el modelo de una manera divertida y única. Todos los medios de comunicación invitados a la presentación tuvieron la oportunidad de disfrutar de este gran concierto, donde el grupo presentaba su nuevo disco junto al modelo revelación, el nuevo Beetle.

El primer Beetle supuso un gran avance en el mundo del automovilismo tras su primer lanzamiento en el año 1938. En poco tiempo, el mundo entero se enamoró de este pequeño automóvil y empezó a

ponerle diferentes nombres en los cinco continentes que describían su aspecto exterior: Beetle, Vocho, Escarabajo. Con el paso del tiempo se convirtió en uno de los coches más exitosos de la historia y fue concebido como "el coche del pueblo" por el histórico ingeniero Ferdinand Porsche.

En Canarias se ofrecen tres motores TSI y dos turbodiesel TDI de inyección directa. Los eficientes TSI ofrecen potencias de 105 CV a 200 CV; los silenciosos TDI con inyección Common-Rail desarrollan una potencia de 105 CV y 140CV. La tercera generación del Beetle llega a Canarias con,

un diseño completamente nuevo, basado en los primeros diseños del Beetle, con niveles más bajos de contaminación y con las tecnologías más avanzadas, y todo ello a un precio más asequible que su antecesor, de tan sólo 15.900€.

Redacción



Líneas modernas y sugerentes de un nuevo Beetle, sin renunciar al diseño y al estilo, muy personal, del modelo original.

Desvelados los Seat Altea XL Electric Ecomotive y León TwinDrive

Primer vehículo híbrido 100% español

• La compañía presenta el nuevo Altea XL Electric Ecomotive y el híbrido enchufable León TwinDrive Ecomotive

• SEAT prevé producir vehículos híbridos y eléctricos en serie a partir de 2015.

La electro movilidad refuerza la estrategia medioambiental de SEAT

El primer coche eléctrico pensado, desarrollado y fabricado en España ya es una realidad. SEAT ha presentado el prototipo Altea XL Electric Ecomotive, un vehículo de propulsión totalmente eléctrica y cero emisiones de CO₂. Además, el fabricante español también ha mostrado el nuevo prototipo León TwinDrive Ecomotive, un vehículo híbrido enchufable.

En los próximos meses, SEAT cederá unidades de ambos modelos a Administracio-

nes Públicas de Cataluña y de Madrid y a empresas e instituciones para que los incorporen a sus flotas de vehículos. Esta prueba permitirá recoger datos sobre el uso de los coches y evaluarlos para que, a medio plazo, SEAT fabrique vehículos eléctricos en serie. La compañía prevé lanzar al mercado el primer híbrido eléctrico enchufable en 2015 y, un año después, un coche puramente eléctrico.

La estrategia de SEAT apuesta por la diversificación de tecnologías alternativas. Por esta razón, el fabricante español presenta ahora dos modelos distintos pero complementarios: uno de propulsión eléctrica y otro híbrido eléctrico enchufable.

El presidente de SEAT, James Muir, explicó "los clientes demandan una movilidad más sostenible, pero sus nece-



El Altea XL Electric Ecomotive abre el camino a la electromovilidad en España.

sidades son diversas. Por esta razón, creemos que nuestra estrategia de desarrollar en paralelo estas dos tecnologías diferentes posicionará a SEAT en un lugar óptimo para satisfacer estas necesidades".

El anuncio del lanzamiento de los primeros vehículos eléctricos coincide con la mayor ofensiva de producto de la historia de SEAT, en la que la compañía lanzará cuatro nuevos modelos al merca-

do durante los próximos doce meses. El primero será el Mii, el nuevo vehículo urbano de SEAT.

Redacción

En su planta principal de Mladá Boleslav Škoda produce la unidad 10.000.000

El vehículo seleccionado para esta gran acción ha sido un Fabia Monte Carlo de color blanco. El automóvil se ha sacado de la línea de ensamblaje en la planta principal de la marca y se convertirá en uno de los modelos más relevantes del rediseñado Museo del Automóvil de ŠKODA. De la misma manera el fabricante del Grupo Volkswagen confirma sus planes de crecimiento para los próximos años.

Los diez millones de automóviles ŠKODA producidos en Mladá Boleslav, son un hito según el Presidente de la Junta de ŠKODA, el Prof. Dr. hcWinfriedVahland. "Estamos orgullosos de los más de 100 años de fabricación de automóviles en el corazón de Europa. Es la prueba de la fuerza de nuestra marca. El cruzar el umbral de 10 millones de vehículos es una motivación para nosotros para

fortalecer la trayectoria de crecimiento en los próximos años. Vamos a incrementar nuestra producción y por lo menos duplicar nuestra cifra de ventas de 1,5 millones de vehículos al año en 2018", según Vahland.

El Fabia Monte Carlo está teniendo un gran éxito en Canarias, representando actualmente el 30% de las ventas del Fabia en nuestra región. El sentido deportivo sumado a la tecnología alemana del modelo, hacen de esta versión una

opción muy competitiva para nuestro mercado.

Desde 1991 la gama ha crecido desde 1 a 7 series

Desde 1991, la gama de modelos ha crecido de uno a un total de siete series de modelos en la actualidad. A pesar de que todavía se centra en la República Checa y Europa desde hace años, el fabricante disfruta de un éxito internacional en más de 100 mercados.

ŠKODA pondrá en marcha en los próximos años la embestida más grande de su historia, pretendiendo lanzar un nuevo vehículo cada 6 meses. En el Salón del Automóvil de Frankfurt de este año, el fabricante presentó el Concept Car "Mission L"- que constituye un punto de vista concreto hacia un sedán compacto. Al poco tiempo, ŠKODA presentó el nuevo vehículo pequeño "Citigo" a los representantes de los medios de comunicación en Mladá Boleslav, y que llegará a Canarias a mediados de 2012.



En los últimos 20 años solo ŠKODA ha sido capaz de cuadruplicar sus cifras de ventas en todo el mundo.

Redacción

La marca aumentó sus ventas un 24% Record mundial de Volkswagen Comerciales

Las ventas de Volkswagen Comerciales siguen su escalada en el sector con 433.500 vehículos comerciales ligeros vendidos en todo el mundo, lo que significa un crecimiento del 24% en los primeros diez meses de 2011. En Canarias, Volkswagen Comerciales ha logrado obtener un crecimiento del 14% con respecto a 2010, un éxito que supone la consolidación de la marca en el mercado de los comerciales.

"El éxito de ventas de la marca de este año ha sido más sostenido y consistente que nunca", señala Harald Schomburg, miembro del Consejo de Administración de la marca de Volkswagen Comerciales de Ventas y Marketing. "Pero todavía nos mantenemos atentos a lo que sucede en los mercados y análisis de la actual situación económica general, de manera que podamos reaccionar de inmediato a las fluctuaciones."

En Canarias la cuota de mercado de Volkswagen Comerciales es del 12%, lo que representa un crecimiento de casi 2 puntos con respecto al 2010. Estos resultados se deben al buen comportamiento de ventas de la Volkswagen

Caddy desde su lanzamiento a finales del pasado año. Con 131.500 entregas en todo el mundo y un aumento del 25%, la Caddy se sitúa como el modelo más vendido de la gama de vehículos de Volkswagen Comerciales a nivel mundial.

Por su parte, la T5 y sus variantes Transporter, Caravelle, Multivan y California en el segmento hasta 2,8t, reflejan un aumento del 7,3% con un total de 127.350 unidades vendidas en todo el mundo. En las Islas, Volkswagen Comercia-

les continúa siendo líder en este segmento por segundo año consecutivo. El volumen de ventas del Amarok hasta finales de octubre se elevó a 54.350 unidades en todo el mundo.

Redacción



Tras el lanzamiento en Canarias de la primera pick up del fabricante alemán, el Amarok se sitúa segundo en su segmento con una cuota de mercado del 17%.

Una berlina, más grande, deportiva e independiente que nunca

Nuevo Volkswagen Jetta

Al volante del nuevo Jetta apreciamos las cualidades de una berlina de elegante diseño, prestaciones de calidad, confort y seguridad máxima con una facilidad de manejo acentuada por el cambio DSG.

Diseño:

El Jetta ofrece un diseño exterior de calidad excepcional y un mayor espacio interior, al mismo tiempo que mantiene su estilo de berlina compacta, deportiva y elegante. De esta manera, el fabricante alemán consigue posicionar el nuevo Jetta en un segmento superior.

El diseño del frontal se caracteriza por un trazado de líneas horizontales muy marcado y un parabrisas inclinado al estilo coupé, otorgándole así el estilo deportivo que caracteriza al nuevo modelo de Volkswagen.

Con sus nuevos retrovisores, sus intermitentes integrados en forma de estrecha banda, se pronuncia más aún el diseño marcadamente deportivo que lo acerca más a los nuevos modelos Passat y Eos.

La parte trasera se caracteriza por superficies homogéneas y unos hombros muy deportivos que acentúan su diseño. La ancha luneta trasera inclinada al estilo coupé ofrece una excelente visibilidad trasera, subrayando al mismo tiempo el dinámico trazado de líneas de la berlina.

Más espacio para el conductor y acompañantes

El diseño del Jetta se caracteriza por una elegancia y una calidad inmejorable que lo posicionan en un segmento superior. Pero no sólo se distingue por su exterior, sino también por la perfección en los detalles del interior, así como por una conducción completamente intuitiva y fácil.

Se ha desarrollado un interior del Jetta completamente nuevo y han conseguido compaginar en el diseño la elegancia y la deportividad. Gracias a la mayor distancia entre ejes de las ruedas, aumenta el espacio en la parte trasera del Jetta, que otorga a los pasajeros un confort superior.

Berlina deportiva con significativo equipo de seguridad y 6 airbags de serie

Equipamiento. Personalidad propia

El nuevo Jetta se ofrece en Canarias en las versiones Trendline y Highline, ambas con un amplio equipamiento de serie y a un precio muy atractivo. La línea de equipamiento Trendline es mucho más que una versión básica, ya que para este modelo se ofrecen de serie prestaciones adicionales como aire acondicionado (Climatic), elevallas eléctricas en todas las puertas, llantas de aleación "Mambo" de 16 pulgadas, volante de cuero de 3 radios con inserciones en cromo, tapizado de asientos en tela diseño "Cardeol", ordenador de abordo Plus, guantera refrigerada con cierre y luz y Radio RCD 310 con reproductor MP3.



Frontal con un inequívoco aire de familia.

La versión Highline, que se caracteriza por un equipamiento más deportivo, viene equipada adicionalmente con llantas de aleación ligera "Atlanta" de 16 pulgadas, parrilla frontal cromada, tapizado de asientos en tela diseño "Gloss", asientos delanteros deportivos, insertos decorativos interiores en cromo, Climatronic Bi-zona, volante de cuero multifunción, sensor de luz y lluvia, y reposabrazos central delantero, entre otros.

En cuanto a opciones, ofrece una amplia gama de posibilidades de personalización.



Amplitud y comodidad interior.



Completo ordenador con bluetooth.



Cambio automático DSG. Fundamental

Motorizaciones

Una gran variedad de motorizaciones, tanto de gasolina como diesel.

- 1.2 TSI 105 CV Manual
- 1.4 TSI 122 CV Manual y DSG7 (disponible a partir de julio)
- 1.4 TSI 160 CV Manual y DSG7 (disponible a partir de abril)
- 1.6 TDI-CR 105 CV Manual y DSG7
- 2.0 TDI-CR 140 CV Manual y DSG6

Sobrealimentados de alta tecnología con inyección directa. Exceptuando TSI de 105 CV, todos los motores pueden ser combinados opcionalmente con el cambio DSG.

Precio

En la Red de Concesionarios Volkswagen Canarias desde 18.150 €.



La nueva generación del Jetta dispone de un sistema especial de sensores que registra la intensidad de la colisión y activa los airbags más rápido que nunca.

José Antonio Torres en coches y José Afonso Trujillo en barquetas III Subida a Valle Tabares-Jiménez

Magnífica afluencia de público en la III Subida al Valle Tabares Jiménez en el marco del Campeonato Interinsular de Montaña de Tenerife y organizada por la escudería Sport Eventos Tenerife. Con esta su primera aparición en el citado campeonato con un total de casi el medio centenar de inscritos y con pilotos de contrastada y dilatada carrera en el mundo del motor.

El viernes se pasaban las verificaciones técnico-administrativas y se dejaba todo preparado para el sábado en que se disputaba la prueba sobre un recorrido de 3,9 Km con salida en el camino La Piterita y meta a 300 metros de la salida a las emisoras y un desnivel total de 440 metros.

Barquetas

No hubo color en el apartado de barquetas. Venció José Afonso, Silver Car S2, con una salvedad: que en la segunda oficial no llegó a meta. Aunque en ningún momento fue presionado por sus rivales. El segundo clasificado, David de Francisco con Speed Car GT, quedaba a más de seis segundos adaptándose a su nueva montura y aprovechando que el tramo sale desde casi la puerta de su casa. Tercero Diego Rodríguez también con Speed Car GT.

Carrozados

En este apartado, José Antonio Torres, a bordo del Citroën ZX Kit Car de Auto Laca Competición, no dio opción a los rivales ganando las tres mangas. Los cuatro bravos pilotos Víctor Delgado, Nicolás Mesa, Eduardo Alonso y Eduardo Quintero estuvieron enfrascados en la lucha por las dos posiciones que quedaban de pódium. Al final la segunda plaza para Víctor Delgado, que en la última pasada sacó todo de sí de su Mitsubishi EVO, y la tercera para Eduardo Alonso que, incluso con algún problemilla en la última pasada, se alzó con la posición por 300 milésimas sobre Eduardo Quintero.



1º de carrozados: José Antonio Torres Bethencourt. Citroën ZX Kit Car.



1º de barquetas: José A. Afonso Trujillo. Silver Car.



2º de carrozados: Víctor J. Delgado Febles. Mitsubishi EVO IX



2º de barquetas: David de Francisco Dguez. Speed Car GT.



3º de carrozados: Eduardo Alonso Hdez. BMW M3.



3º de barquetas: Diego Rguez. García. Speed Car GT.

Organización.

En definitiva muy buena organización por parte de Sport Eventos Tenerife con una prueba que, aunque con poco nombre todavía, podría convertirse en la prueba de montaña de la que la zona me-

tropolitana que andaba huérfana. Otras realizadas en años anteriores no han podido organizarse por falta de apoyos económicos.

Y terminó definitivamente la temporada de asfalto en la provincia de Tenerife y no nos

queda otra que despedirnos hasta la temporada que viene por lo menos de las carreras. Desde aquí seguiremos informando de todo lo que ocurra en este mundo del motor mientras tengamos el paréntesis invernal.

Los mejores deseos para todos para 2012 y mucha suerte para aquellos proyectos que tengan los deportistas y amigos del mundo de motor en Canarias.

Texto: Redacción
Fotos: Domingo González

(Sigue en la pág. 11)

Clasificación General Oficial Barquetas

Or.	Nº	Piloto	Vehículo	Gr.	Cl.	Entrenam.	1ªManga	2ªManga	Dif. 1º	Dif. Ant.	Km/H	Penaliz.
1	43	Jose A. Afonso Trujillo	Silver Car	1 -	CM	1 - 9	02:08,835	01:57,837	00:00,000	00:00,000	125,59	
2	39	David de Francisco Dguez.	Speed CarGT	2 -	CM	2 - 9	02:09,009	02:03,633	+00:05,796	+00:05,796	119,71	
3	42	Diego Rguez. García	Speed CarGT	3 -	CM	3 - 9	02:04,298	02:04,744	02:33,183	+00:06,907	+00:01,111	118,64
4	40	Ivan Pérez Martín	Speed CarGT	4 -	CM	4 - 9	02:11,919	02:05,228	02:09,587	+00:07,391	+00:00,484	118,18
5	38	Orlando Méndez Castro	Speed Car	5 -	CM	5 - 9	02:15,686	02:10,809	02:11,467	+00:12,972	+00:05,581	113,14
6	44	Sergio Febles Fdez.	Merlin MP40	1 -	C	1 - 10	02:15,580	02:10,871	+00:13,034	+00:00,062	113,09	
7	45	Jose Ángel Figueroa Rguez.	Royale RP38	2 -	C	2 - 10	02:16,940	02:16,632	+00:18,795	+00:05,761	108,32	

(Viene de la pág. 10)

Clasificación General Oficial Turismos

Or. Nº	Piloto	Vehículo	Gr.	Cl.	Entrenam.	1ªManga	2ªManga	Dif. 1º	Dif.Ant.	Km/H	Penaliz.
1	37 José A. Torres Bethencourt	ZX kit Car	1 - TA	1 - 7	02:08,022	02:03,674	02:02,796	00:00,000	00:00,000	120,52	
2	36 Victor J. Delgado Febles	EVO IX	1 - N	1 - 4	02:09,490	02:08,212	02:06,654	+00:03,858	+00:03,858	116,85	
3	32 Eduardo Alonso Hdez.	BMW M3	2 - TA	1 - 8	02:16,331	02:06,954		+00:04,158	+00:00,300	116,57	
4	34 Eduardo A. Quintero Cruz	Civic Type R	1 - R3	2 - 7	02:12,677	02:08,000	02:07,272	+00:04,476	+00:00,318	116,28	
5	33 Nicolás Mesa Hdez.	Escort WRC	3 - TA	2 - 8	02:13,944	02:09,334	02:08,320	+00:05,524	+00:01,048	115,33	
6	31 José Alberto Díaz Molina	Ford Escort C	4 - TA	3 - 8	02:16,272	02:10,494	02:10,039	+00:07,243	+00:01,719	113,81	
7	29 Enrique Cruz Ramos	Ford Fiesta R	4 - R2	1 - 6	02:12,540	02:11,681	02:11,378	+00:08,582	+00:01,339	112,65	
8	35 Félix R. García Duran Hdez.	Alfa 156	1 - A2	3 - 7	02:18,907	02:12,307	02:11,631	+00:08,835	+00:00,253	112,43	
9	30 Armando Díaz Expósito	BMW M3	5 - TA	4 - 8	02:23,132	09:45,694	02:13,992	+00:11,196	+00:02,361	110,45	
10	20 Juan Manuel Hdez. Hdez.	Saxo VTS	1 - A	2 - 6	02:17,626	02:16,400	02:14,238	+00:11,442	+00:00,246	110,25	
11	19 Neftalí Martín Díaz	Saxo VTS	2 - A	3 - 6	02:25,484	02:15,340	02:15,625	+00:12,544	+00:01,102	109,35	
12	21 Carlos Melián Sacramento	Corsa GSI	6 - TA	4 - 6	02:17,025	02:17,178	02:16,283	+00:13,487	+00:00,943	108,59	
13	25 Jaime Delgado Pacheco	Civic VTI	2 - N	1 - 2	02:27,174	02:17,674	02:16,651	+00:13,855	+00:00,368	108,30	
14	27 Fernando Díaz Expósito	BMW 325i	7 - TA	4 - 7	02:26,930	02:18,118	02:18,929	+00:15,322	+00:01,467	107,15	
15	18 Alexis Umpierrez Artilles	Saxo VTS	3 - A	5 - 6	02:29,015	02:20,277	02:18,356	+00:15,560	+00:00,238	106,97	
16	15 Jesús Barrios Rguez.	Ibiza T	3 - N	2 - 4	02:20,864	02:18,635	02:18,997	+00:15,839	+00:00,279	106,75	
17	28 Melchor Dávila de Vera	Renault 5 Tur	1 - TB	5 - 8	02:24,533	02:20,560	02:18,765	+00:15,969	+00:00,130	106,65	
18	23 Francisco J. Hdez. Reyes	Kadett	8 - TA	5 - 7	02:25,682	02:21,235	02:19,802	+00:17,006	+00:01,037	105,86	
19	5 Antonio Montesinos Ramos	Golf MK1	1 - H	6 - 7	02:22,497	02:21,474	02:21,524	+00:18,678	+00:01,672	104,61	
20	16 Jonathan Méndez Cruz	Corsa GSI	9 - TA	6 - 6	02:26,074	02:22,532	02:21,673	+00:18,877	+00:00,199	104,46	
21	24 Juan Jesús Hdez. Coello	Civic	10 - TA	7 - 6	02:29,074	02:28,517	02:22,372	+00:19,576	+00:00,699	103,95	
22	22 Jesus Galán Hdez.	Xsara VTS	4 - A	7 - 7	02:32,848	02:23,460	02:41,354	+00:20,664	+00:01,088	103,16	
23	26 Juan L. Hdez. Camacho	AX GTI	11 - TA	1 - 5	02:36,262	02:31,389	02:25,825	+00:23,029	+00:02,365	101,49	
24	14 Jesús Lastra Juro	BMW 323i	2 - H	6 - 8	02:42,665	02:27,934	02:27,426	+00:24,630	+00:01,601	100,39	
25	17 Francisco Dorta Alonso	106 Rally	4 - N	2 - 2	02:33,159	02:31,170	02:28,928	+00:26,132	+00:01,502	99,37	
26	7 Pablo J. Martin Carreño	AX	12 - TA	2 - 5	02:36,528	02:32,539	02:30,097	+00:27,301	+00:01,169	98,60	
27	12 Fernando Díaz Marrero	Kadett	13 - TA	8 - 7	03:05,615	02:34,613	02:39,456	+00:31,817	+00:04,516	95,72	
28	6 Gustavo Glez. Suárez	Corsa GSI	14 - TA	8 - 6	03:00,440	02:35,136	02:35,926	+00:32,340	+00:00,523	95,40	
29	1 José D. Benito Dorta	Sunbeam424	15 - TA	9 - 6	02:46,424	02:42,552	02:38,389	+00:35,593	+00:03,253	93,44	
30	3 Lázaro Rodríguez Alonso	Alfa GTAM	16 - TA	9 - 7	02:49,203	02:40,766	02:40,587	+00:37,791	+00:02,198	92,16	
31	2 Sabas Román Saavedra Gil	Picanto 1.1	17 - TA	3 - 5	02:52,304	02:48,269	02:47,662	+00:44,866	+00:07,075	88,27	

amerAuto

canArias

Taller multimarca de mecánica y electricidad del automóvil

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

Servicio Rápido. Mantenimiento
Revisiones. Pre-ITV



Entrevista con el carismático piloto español de F1 Pedro de la Rosa piloto de HRT F1 2012

Tras anunciarse el fichaje de Pedro de la Rosa por dos temporadas con HRT F1 Team, el piloto barcelonés comenta cómo ha vivido su fichaje por la escudería española.

P: ¿Cuándo empezaron las conversaciones para cerrar este acuerdo con HRT? ¿Cuándo se firmó?

PdLR: Por la relación que me une a Luis Pérez-Sala, ya desde el mes de julio empezamos a hablar sobre el proyecto de HRT para el 2012. En un principio, no contemplaba unirme a él pero fue a medida de que fui conociendo, semana a semana, lo que iban haciendo y cómo, que entendí que debía estar en este proyecto español. El acuerdo se ha firmado hace muy pocos días.

P: ¿Qué significa para ti ser el primer piloto oficial español de la primera escudería española que ha participado en un campeonato completo de F1 de la historia?

PdLR: Para mí es un orgullo ser su piloto. No podía ser de otra manera, un equipo verdaderamente español con un piloto español. Nada me podía hacer más ilusión que esto y, aunque soy consciente del trabajo que tenemos por delante, es un reto apasionante que requerirá el apoyo de todos.

P: ¿Qué es lo que te atrajo de este proyecto?

PdLR: De este proyecto me atrajeron varias cosas, princi-

palmente que es un equipo español. Ahora mismo está atrás pero su potencial para crecer ordenadamente es tremendo. Lo que me convenció fue el planteamiento serio y realista que tanto Luis Pérez-Sala como Saúl Ruiz de Marcos me hicieron en julio y que, desde entonces, han cumplido a rajatabla, sin hacer ruido pero con profesionalidad y disciplina.

P: ¿Qué papel ha jugado McLaren para que tomaras esta decisión?

PdLR: Vodafone McLaren Mercedes me ha permitido dar este salto. No es un secreto si

“El objetivo, no es ganar, es crecer”

digo que tenía un contrato con McLaren para los próximos años, por lo que sólo ha sido posible gracias a ellos. Pero al margen de temas contractuales, tengo muy claro que sin mi aprendizaje en McLaren durante estos 8 años hoy no estaría aquí, por lo que sólo puedo darles las gracias porque hoy soy mucho mejor piloto que cuando me uní a ellos en el 2003.



Pedro de la Rosa. Experiencia y capital humano de primer nivel para Hispania.

P: ¿Qué crees que puedes aportar a la escudería?

PdLR: Por encima de todo vengo a aportar trabajo pero también la experiencia que he acumulado en estos años en grandes equipos. La realidad es que vengo a un equipo modesto, pequeño y español, y entre todos vamos a hacerlo crecer para que España esté orgullosa de su equipo. Es un David contra Goliath, terriblemente emocionante.

P: ¿Qué objetivos te marcan en HRT?

PdLR: Es muy pronto para marcarse objetivos. Ahora mismo lo importante es poner los cimientos a este proyecto y crecer ordenadamente, ser fieles a nuestro estilo: perseverancia, trabajo, determinación, humildad. El coche será el resultado de este proceso, pero hay que luchar por ser el mejor equipo de los nuevos.

P: ¿Seguirás con el apoyo de tus patrocinadores personales?

PdLR: El objetivo es seguir colaborando con mis patrocinadores de siempre.

P: Fuiste pionero en este deporte, debutaste en F1 hace 12 años y te has mantenido en la élite desde entonces, ¿cuáles dirías que son las claves de tu éxito?

PdLR: Mi clave es dormir bien, levantarme cada mañana con fuerza, con ganas de hacer cosas difíciles y hacerlas al máximo. Y como casi todo el mundo, eso sólo lo consigo si

el objetivo es motivante. Esta temporada, cuando estaba en el Gran Premio de Singapur, recuerdo mirarme al espejo y decirme: “Otro año en el muro de boxes viendo cómo pasan los otros pilotos no lo aguantaré”. Este detalle me marcó y también me define muy bien.

P: ¿Qué importancia dirías que tiene para el automovilismo español contar con una escudería en la cumbre del deporte de motor?

PdLR: Hace años dije que la asignatura pendiente para España era tener un equipo español de F1. Tenemos una de las mejores aficiones del mundo, tenemos a un bicampeón del mundo, tenemos empresas fortísimas a nivel mundial, y ahora ya tenemos un equipo de F1. También tenemos una crisis y por eso debemos estar unidos. Estoy orgulloso de que HRT pueda dar empleo a gente de aquí.

P: ¿Volverás a Vodafone McLaren Mercedes como ocurrió en el 2011 después de tu paso por Sauber?

PdLR: Mi futuro está con HRT, no estoy de paso. Soy de los que acaban los proyectos que empiezan.

P: Un mensaje a la afición española

PdLR: Que espero que estén tan contentos como yo. Me siento igual de feliz que el día que supe que iba a debutar en F1. El objetivo no es ganar, es crecer.

Redacción



Líderes en limpieza de vehículos Sin Agua
Exclusivo servicio a domicilio



Delegación Ecowash Santa Cruz Centro
Delegación Ecowash Costa Sur

Móvil: 637 047 118

www.ecowash.es

santacruzcentro@ecowash.es
costasur@ecowash.es

www.ecowash.es

Webber consiguió su primera carrera del año. Button subcampeón F1 Gran Premio Petrobras de Brasil 2011

Mark Webber vence por fin

Mark Webber ganó el Gran Premio de Brasil, última carrera del año, y primera que consigue en la temporada. Vettel, que de no haber sido por los problemas en la caja de cambios de su Red Bull, habría sido el vencedor, quedó en segundo puesto. Button consiguió adelantar a Alonso, subir al tercer cajón, y el subcampeonato de la temporada 2011.

Vettel batió, con quince, en Sao Paulo el record de primeros puestos de salida de Nigel Mansel. Parecía que iba a conseguir otra victoria pero, a medida que avanzaba la carrera, tras un inicio de los suyos cuando marchaba destacado la caja de cambios falló y no se podía utilizar la segunda ni la tercera velocidad. Fue cediendo hasta que, en la vuelta 30, su compañero Webber le adelantó. Ganar la carrera no sirvió al australiano para ser subcampeón ya que Button quedó segundo.

Alonso en su línea

Alonso que salía quinto logró superar a Hamilton en la primera curva. El español se centró en adelantar a Button y lo consiguió cuando faltaban sesenta vueltas. El coche parecía funcionar perfectamente, quizás mejor que en otras carreras, y cuando esperábamos que el de Ferrari subiera al podio fue cediendo terreno hasta que, a falta de diez vueltas para el final, se vio superado por Button. Fernando, a pesar de todo, reconoció y agradeció la labor de su equipo.

Alguersuari no puntuó

Tras una mala salida, no consiguió entrar en los puntos. Salió decimo tercero y cayó hasta la decimo séptima posición. Tuvo que remontar. Cuando estaba en los puntos se vio adelantado por Vitaly Petrov y acabó undécimo. A pesar de todo el catalán estaba satisfecho por haber quedado una vez más por delante de su compañero de equipo Sebastian Buemi. (¿Otra razón para forzar la continuación?)



Barrichello. Larga trayectoria en F1.

Barrichello, fin de una época

Rubens, que posiblemente haya corrido su último gran premio, tras 19 años en competición, era protagonista en su carrera "de casa" con el record de participaciones en Grandes Premios.

HRT sin puntos

La escudería española Hispania acabó con un solo piloto la última carrera, Daniel Ricciardo, como farolillo rojo en el puesto vigésimo.

Ninguno de sus coches consiguieron puntuar en ningún gran premio de 2011. Esperemos que con Pedro de la Rosa, cuyo fichaje ya se hizo público, consigan mejorar estos resultados. Realmente será difícil empeorar.

Temporada para olvidar

Al final una temporada "aburrida" sobre todo para los aficionados españoles. Ferrari estuvo siempre a remolque. Su puesto natural fue cuarto o quinto. El español acabó cuarto y Massa sexto en el campeonato. Solamente las ganas y el buen hacer del asturiano suplieron en gran medida las carencias de su monoplaza consiguiendo algunos podios. Pero hay que reconocer que había cuatro coches, Red Bull y McLaren, muy por delante en prestaciones. La temporada ha terminado y con ella el sufrimiento. Esperemos que la temporada 2012, con sus cambios en el reglamento, reponga la competitividad de la marca italiana a los niveles de siempre y podamos ver de nuevo luchas y situaciones donde no solamente decidan los coches sino también, en mayor medida, los pilotos.

Texto: José de la Riva
Fotos: Redacción



Los problemas de Vettel favorecieron a Webber.

Gran Premio de F1 Petrobras de Brasil 2011

Pos	Nº	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Sali.	Ptos.
1º	2	Mark Webber	RBR-Renault	71	1:32:17.464	2	25
2º	1	Sebastian Vettel	RBR-Renault	71	+16.9 segs	1	18
3º	4	Jenson Button	McLaren-Mercedes	71	+27.6 segs	3	15
4º	5	Fernando Alonso	Ferrari	71	+35.0 segs	5	12
5º	6	Felipe Massa	Ferrari	71	+66.7 segs	7	10
6º	14	Adrian Sutil	Force India-Mercedes	70	+1 Vta	8	8
7º	8	Nico Rosberg	Mercedes	70	+1 Vta	6	6
8º	15	Paul di Resta	Force India-Mercedes	70	+1 Vta	11	4
9º	16	Kamui Kobayashi	Sauber-Ferrari	70	+1 Vta	16	2
10º	10	Vitaly Petrov	Renault	70	+1 Vta	15	1
11º	19	Jaime Alguersuari	STR-Ferrari	70	+1 Vta	13	
12º	18	Sebastien Buemi	STR-Ferrari	70	+1 Vta	14	
13º	17	Sergio Perez	Sauber-Ferrari	70	+1 Vta	17	
14º	11	Rubens Barrichello	Williams-Cosworth	70	+1 Vta	12	
15º	7	Michael Schumacher	Mercedes	70	+1 Vta	10	
16º	20	Heikki Kovalainen	Lotus-Renault	69	+2 Vtas	19	
17º	9	Bruno Senna	Renault	69	+2 Vtas	9	
18º	21	Jarno Trulli	Lotus-Renault	69	+2 Vtas	20	
19º	25	Jerome d'Ambrosio	Virgin-Cosworth	68	+3 Vtas	23	
20º	22	Daniel Ricciardo	HRT-Cosworth	68	+3 Vtas	22	

Clasificación final de pilotos Mundial F1 2011

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Ptos.
1º	Sebastian Vettel	Alemán	RBR-Renault	392
2º	Jenson Button	Británico	McLaren-Mercedes	270
3º	Mark Webber	Australiano	RBR-Renault	258
4º	Fernando Alonso	Español	Ferrari	257
5º	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	227
6º	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	118
7º	Nico Rosberg	Alemán	Mercedes	89
8º	Michael Schumacher	Alemán	Mercedes	76
9º	Adrian Sutil	Alemán	Force India-Mercedes	42
10º	Vitaly Petrov	Ruso	Renault	37
Hasta 19 clasificados				
14º	Jaime Alguersuari	Español	STR-Ferrari	26



Podio de la última carrera de 2011. 1º Webber, 2º Vettel y 3º Button.



Ferrari nunca, en esta temporada ya terminada, estuvo en condiciones de tratar de tú a tú a los Red Bull ni siquiera a los McLaren.

Conseguir objetos extraordinarios partiendo de objetos especiales

Kit “esseesse” para la gama Abarth

- Los kits “esseesse” proporcionan una experiencia de conducción única en términos de prestaciones, manejo, confort y seguridad.

- Mejora sensible de las prestaciones en los tres modelos Abarth: 500, 500C y Punto Evo. Incremento de potencia, pero sin aumento de los niveles de emisiones de CO2.

- Abarth es la única marca del mercado que ofrece este tipo de kits, consiguiendo que un mismo vehículo pueda ser completamente distinto.

Dado el éxito de los recientes kits de transformación (un Abarth de cada tres se fabrica con el kit oficial), la marca del escorpión propone ahora el kit “esseesse” para toda la gama Abarth. Tanto el Abarth 500 como el Abarth 500C y el Abarth Punto Evo se han evolucionado para mejorar las prestaciones, el manejo y la seguridad sin renunciar a un nivel de emisiones y consumos reducidos. Este kit “esseesse” (esta denominación proviene de super sport) representa perfectamente el espíritu de fabricación Abarth, combinando contenido y estética, coherente con la tradición de la marca.

A Carlo Abarth le gustaba definirse como “creador de vehículos elaborados, no preparados”. No por casualidad, su primer éxito comercial se debió precisamente a un kit de preparación para el Fiat Topolino lanzado a principios de los años cincuenta. Desde entonces, la filosofía de la marca Abarth permanece invariable: transformar objetos especiales en productos extraordinarios.

Los técnicos han ideado y desarrollado los nuevos kits “esseesse” con el objetivo de proporcionar una experiencia de conducción única en términos de prestaciones, manejo, confort y seguridad. Como siempre, la preparación Abarth hace inseparables las

prestaciones y la seguridad: al incremento de las primeras le corresponde un aumento al menos similar de las segundas.

La incorporación de amortiguadores Koni garantiza una mayor estabilidad del vehículo en carretera, adaptándolo al estilo de conducción. Además, la compresión y extensión de los amortiguadores facilita el comportamiento del vehículo en carretera y contribuye a un manejo superior cualquiera que sea el estado de la carretera.

De acuerdo con la tradición Abarth, el kit “esseesse” se entrega al cliente en una caja de madera y lo instalan únicamente profesionales de la red exclusiva de preparadores y concesionarios Abarth, lo que garantiza que se cumplan los más altos estándares de control y seguridad.

Prestaciones y seguridad en los Abarth 500/500C

El kit para el Abarth 500 y el Abarth 500C interviene en el motor 1.4 16v Turbo TJet y hace posible un suministro de potencia máxima de 160 CV (117 kW) a 5.750 r.p.m. En modalidad “Sport”, el par máximo es de 230 Nm a 3.000 r.p.m.; con prestaciones realmente deportivas: la velocidad máxima es de 209 km/h y la aceleración es de 0 a 100 km/h en sólo 7,6 segundos. Se man-

tiene la homologación Euro 5 con unas emisiones de CO2 de 151 g/km.

La seguridad es un aspecto clave en toda preparación Abarth, como demuestra la evolución del sistema de frenos y la adecuación de la alineación. El kit “esseesse” adopta frenos de disco delanteros perforados y ventilados (diámetro 284 mm x 22 mm), frenos de disco traseros perforados (diámetro 240 mm x 11 mm), pastillas de freno delanteras de altas prestaciones. La suspensión cuenta con amortiguadores delanteros y traseros Koni con válvula FDS, muelles rojos específicos rebajados respecto a los adoptados de serie en el vehículo, llantas de aleación de diseño Abarth “esseesse” 7,5” x 17” ET 35 pintadas de blanco o titanio combinados con neumáticos 205/40 ZR17.

El kit de conversión para estos dos Abarth comprende además cuatro detectores de la correcta presión de los neumáticos, el filtro de aire específico “powered by BMC” y las siglas insignia “esseesse” para la tapa del motor y el portón del vehículo.

El Abarth Punto Evo

Junto a los kits de conversión para los Abarth 500 y Abarth 500C, y continuando con la tradición que a lo largo de toda su historia ha distinguido a la firma del escorpión,

el Abarth Punto Evo no estaría “completo” si no se ofreciera un kit de potenciación para que los clientes que así lo deseen puedan exprimir aún más sus posibilidades deportivas.

En palabras de Antoine Burguière, director de Abarth en España “los kits de potenciación de Abarth forman parte del ADN de la marca; son el origen. Abarth es la única marca del mercado que ofrece este tipo de kits prestacionales, consiguiendo que un mismo vehículo pueda ser completamente distinto”.

Este kit permite que el propulsor 1.4 16v Turbo MultiAir alcance una potencia máxima de 180 CV (132 kW) a 5.750 rpm y, en la modalidad “Sport”, un par máximo de 270 Nm a 3000 rpm. Los resultados son realmente sorprendentes con una velocidad máxima de 216 km/h y aceleración de 0-100 km/h en apenas 7,5 segundos. El montaje del kit esseesse en el Abarth Punto Evo no conlleva variación alguna en el nivel ecológico del coche, que sigue siendo Euro5, ni en las emisiones de CO2 probadas por el sistema MultiAir: quedan inalteradas en 142 g/km.

De acuerdo a la prioridad de Abarth de optimizar el rendimiento de sus vehículos en condiciones de seguridad máxima, el kit “esseesse” incluye frenos de disco delan-

teros perforados y ventilados (diámetro 305 mm x 28 mm), frenos de disco traseros perforados (diámetro 264 mm x 11 mm), pastillas de freno delanteras de altas prestaciones. Como en los Abarth 500/500C los amortiguadores delanteros y traseros son Koni con válvula FSD, muelles rojos específicos rebajados respecto a los adoptados de serie en el vehículo, llantas de aleación de diseño Abarth esseesse de 7.5” x 18” ET39 pintadas en blanco o en titanio, combinadas con neumáticos 215/40 ZR18.

El conjunto se completa con un filtro de aire específico “powered by BMC”, un silenciador Abarth con doble salida de tubo de escape, y las siglas “esseesse” para la cubierta del motor y la puerta trasera del vehículo.

El kit esseesse para el Abarth Punto Evo puede solicitarse en el momento de adquirir el vehículo o instalarse con posterioridad, siempre que no haya transcurrido más de un año desde la compra del coche o se hayan recorrido más de 20.000 kilómetros.

Suspensiones Koni para la gama Abarth

Coincidiendo con el lanzamiento del kit esseesse para la gama Abarth, la marca también añade el kit con suspensiones Koni en los tres modelos. Con esta incorporación, toda la gama Abarth (500, 500C y Punto Evo) cuenta ya con estos kits que, en todos los casos, incluyen nuevos amortiguadores desarrollados en colaboración con Koni, líder mundial en la fabricación de sistemas de suspensión para automóviles deportivos.

Gracias a su tecnología FSD (Frequency Selective Damping - Amortiguación de frecuencia selectiva), estos amortiguadores garantizan el mejor agarre en carretera posible, mediante la adaptación de sus prestaciones para satisfacer el estilo de conducción del conductor.



Abarth incrementa la potencia, con kits homologados, pero sin aumentar los niveles de emisiones de CO2.

PASATIEMPOS

6 Errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

Es Historia



Horch
5 L 853 A

Tras la supresión en 1935 del impuesto sobre la cilindrada, Horch presentó con el concepto colectivo "Horch de 5 litros" una nueva serie cuyos modelos solían ocultar bajo sus capós un motor de ocho cilindros de serie. Este equipo, de 100 CV al principio y 120 CV más tarde, se instaló sobre todo en el cabriolé deportivo del 853, un modelo ya por aquel entonces considerado por muchos como el Horch más bonito jamás fabricado. Gracias al 853, Horch logró seguir dominando con clari-

dad el sector de los automóviles de lujo (en 1937, su cuota de mercado superaba incluso el 50%). Resultaba impensable no ver este cabriolé por los bulevares y avenidas de las grandes ciudades. Vestir este modelo podía incluso representar un desafío para renombrados como carroceros como Erdmann & Rossi, Gläser o Wendler

Redacción

Marca	Horch
Modelo	5 L 853 A
Cilindrada cc	4.944
Cilindros	8
CV	120
kW	87,9
Fabricación	1938-1939
Uds. Fabricadas	100 aprox.

SUDOKUS

SENCILLO

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

SENCILLO

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

MEDIO

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

DIFICIL

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

**Nuevo Tiguan.
Desde solo 20.500€**



doctorjob

Imagina todo lo que puedes hacer con él.

Qué bueno es saber que si quieres hacer algo puedes hacerlo.
Con el Nuevo Tiguan disfrutarás de un moderno y elegante todoterreno
sin tener que renunciar a nada y todo a un precio excepcional.



Captura este código con tu smartphone y descubre más información sobre tu Tiguan.



Das Auto.

Tiguan: Consumo medio (l/100km): urbano de 6,3 a 11,8 – interurbano de 4,8 a 6,7 – promedio de 5,3 a 8.6. CO2 (g/km) de 139 a 199.
PVP impuestos y promociones incluidos. Tiguan 1.4 TSI 122 CV Trend&Fun Bluemotion Technology.

XXXVIII Rally de Maspalomas. Último del año en canarias. A. Ponce/R. González no dieron opción

El XXXVIII Rally de Maspalomas contaba este año con el mismo recorrido del año anterior y en la modalidad de 3X3. La competición se inicia con el tramo más largo del rally, denominado "Corralillos-Las Vallas", con 15,75 Kms. La salida se encuentra en el Cruce de Corralillos (Km. 2,70 de la GC-551) y se dirige en dirección a la Era del Cardón, para finalizar en las cercanías del cruce de La Sorrueda (Km. 9,50 de la GC-65). El segundo tramo a disputar volvería a ser el de "San Bartolomé-Ayacata" (10,30 Kms. de distancia), el cual tiene su punto de partida en el punto kilométrico 24,90 de la GC-60, saliendo de San Bartolomé hacia a Ayacata, encontrándose la meta en el kilómetro 14,70 de la misma carretera. Tras esos dos tramos, cada sección finalizará con el tramo de "Barranquillo Andrés-Cercados de Espino", que cuenta con recorrido de 7,40 kilómetros, con salida en el kilómetro 19,10 de la GC-505 (pasado Barranquillo Andrés), y meta después del campo de fútbol de Cercados de Espino (Km. 11,60 de la GC-505).

Primer bucle

Toñi ponce no dio margen a los rivales y gana cada uno de los tramos disputados. Así mismo desde el segundo puesto hasta el quinto comenzaba la batalla deportiva tramo a tramo. José María Ponce, Miguel Cabral, Iván Armas y los grupos N Vicente Bolaños y Tinerfeño Eduardo Domínguez se dedicaron a subir y bajar posiciones durante los primeros tramos que con el fresco y a veces una fina lluvia ponía las cosas difíciles para todos. En la cola del pelotón caían las primeras unidades. El tinerfeño Cheche Brito no logra terminar el primer tramo por rotura de transmisión.

Segundo bucle

En este bucle todo andaba parecido sumándose a la lucha de las primeras posiciones Félix González, José Luis Barrios y también Rubén Curvelo que comenzaba hacer una



José Luis Barrios/Amaranto Martel, 5º de la general.



Eduardo Domínguez/Dailos Gonzáles, 4º de la general.



Vicente Bolaños/Magnolia Herrera, 3º de la general.



José Mª Ponce/Carlos Larrodé, 2º de la general.



Toñi Ponce, a pesar de no correr habitualmente, demuestra cada vez que pilota que no se le ha olvidado conducir.

buena carrera subiendo posiciones que dejaban pilotos como Miguel Cabral abandonando por avería mecánica e Iván Armas, con muchísimos problemas en su montura, caía en la clasificación aunque sin tener que llegar a abandonar. En los tiempos mejoraban casi todos ya que las condiciones de la pista mejoraban con la temperatura del asfalto que subía y mejor conocimiento de los tramos en la 2ª pasada.

Tercer bucle

Aquí la única emoción era ver como José María Ponce y Vicente Bolaños se disputaban la plaza que en ese momento llevaba José Mari y que Vicente buscaba desesperadamente sacando todo lo que lleva dentro su Mitsubishi EVO IX. Al final no pudo ser y el equipo de Vicente Bolaños Magnolia Herrera eran los terceros del rally una excelente posición para acabar la temporada.

Resultado

Así que el resultado final quedaba de la siguiente manera: Campeón de la 38 edición del Maspalomas el equipo formado por Antonio Ponce-Rubén González con Skoda Favia WRC y un tiempo de 1:05:40.3. Segundo sería el incombustible José María Ponce y Carlos Larrodé con el eterno BMW M3 a 2:25.06. En tercer puesto del cajón era para el equipo compuesto por

Vicente Bolaños y Magnolia Herrera con Mitsubishi EVO IX a 2:32.2. Cuarta posición para Eduardo Domínguez y Dalilos Gonzáles con Mitsubishi EVO X a 3:02.7. Quinta plaza fue a parar a manos de José Luis Barrios y Amaranto Martel con su Subaru Impreza STI a 3:16.1. Sexta posición para una joven promesa como Rubén Curvelo y Samuel Vega con Mitsubishi EVO IX ya a más de cuatro minutos de la cabeza.

Prueba dura

Rally muy duro por lo visto en la carretera que dicto que 37 de las unidades del pelotón no llegaron a la línea de meta ubicada en la ya tradicional plaza junto al faro de Maspalomas donde se entregaron a toda velocidad los trofeos a los ganadores casi sin dar tiempo a que los medios de comunicación llegáramos al final. Para empeorar la situación no se contaba con parking para los medios que tenían que buscar donde aparcar y a poco que se conozca la zona se sabrá que es casi imposible hacerlo y dando cuenta que había 35 minutos desde la meta del último tramo al final del rally fue materialmente imposible llegar a tiempo. Por este motivo no les ofreceremos imágenes de este momento.

La organización al mismo tiempo que tuvo muy buenas cosas como la de la salida invertida en el tramo espectáculo para que no hubiera la pérdida de público una vez pasado los llamados gordos y también en la colocación del parque de trabajo por su comodidad ya que había suficiente espacio para todos.

Se despedía la temporada en cuanto a asfalto se refiere en la isla de Gran Canaria y dejando toda la expectación a las pruebas de tierra que quedan por disputar en la isla. Despedimos pues de la isla hasta el año que viene en la que esperamos cubrir todas las pruebas del campeonato de asfalto tanto en rallye como en montaña.