



Rally Montecarlo Sebastian Loeb Daniel Elena

Pág. 5

El equipo con Citroën siguen batiendo records. Loeb, con esta victoria, consigue ganar el mítico rally por sexta vez. Dani Sordo, con su Mini Cooper JCW WRC, quedó segundo.

Entrevistas a: Laura y David de Francisco

Págs. 10 a 13

Los hermanos de Francisco forman parte del actual panorama deportivo automovilístico de Canarias. Los dos, juntos y por separado, tienen mucho que contar.



Club Mini Tfe. Primer paseo 2012 J. Ramírez (I.M.)

Pág. 14

El Club Mini, tras un paréntesis, se vuelve a poner en marcha. Cada vez que organizan un paseo son la admiración de aficionados y apasionados del mundo del motor.



MULTISERVICAR

Tenerife



Taller multimarca de carrocería del automóvil



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

Arranca el 2012

Y el motociclismo no para motores

Llegamos ya a febrero y con ello el primer paso para la futura temporada: la asamblea de la Federación Canaria de motociclismo. El próximo día 4 tendrá lugar esta reunión y de ahí saldrá y veremos cómo se presente una temporada que, de entrada, se me antoja mejor que la pasada.

Y es que no corren tiempos de bonanzas para los deportes en general y para el motociclismo en particular. La actual situación, junto a los importantes recortes de las instituciones en forma de ayuda o

subvenciones, hace que un deporte caro se convierta en un auténtico lujo. Ya sabemos lo difícil que es sacar una prueba adelante y si además cada vez se reducen las parrillas, pues es muy complicado.

Creo y pienso que desde las distintas federaciones se está trabajando con los pilotos para facilitarles lo más posible que puedan hacer competiciones oficiales y dentro de la ley o, al menos, sin esas "carreras paralelas" con seguros que no tienen las coberturas normales y con organizadores que

se "lavan las manos". Esto es muy importante y está haciendo daño al motociclismo canario, que no pasa por sus mejores momentos. La idea de sacar una licencia canaria solo para correr en las islas y con un menor coste puede que haga recapacitar a todos esos pilotos que han decidido irse a ese tipo de competiciones por ahorrar apenas 100 euros de licencia y no darse cuenta del grave riesgo que corren.

Espero y deseo que esta temporada, y sobre todo en velocidad que es donde se está

produciendo esa "espantada", volvamos a tener parrillas llenas de gente con ilusión a los que les gusta el motociclismo y se divierten compitiendo. Son muy pocos los pilotos canarios que salen fuera y que tienen perspectivas de hacer carreras del nacional, pero podemos hacer cantera y pensar que alguno de los más pequeños pueden llegar muy lejos. Debemos ayudarles para que puedan sacar el máximo provecho a las instalaciones y entrenar con vistas a ser grandes en esto de las motos.

Desde esta opinión siempre ofrezco mi espacio para todo aquello en lo que podamos ayudar, ya sea en forma de reivindicación o como apoyo o ayuda para sacar adelante proyectos de carreras o de patrocinio.

A todos la máxima ilusión y el máximo esfuerzo para hacer aquello que nos gusta: EL MOTOCICLISMO.

Yiyo Dorta

¿Incongruencia?

Novedades rutinarias

Un año más, y tal como nos sucede a todos, cuando estrenamos un nuevo año en el que nos mentalizamos para realizar los cambios que deseamos en nuestra vida y de los que nos volvemos a acordar allá por el próximo mes de Enero, la competición del mundo del motor ya ha tomado la línea de salida. El para siempre "Paris - Dakar" ha vuelto a ser el encargado de ese cometido y de nuevo nos ha mantenido en busca de la noticia a la llegada al vivac aunque algunas decisiones hayan supuesto la alteración del resultado final de la misma. Por otro lado, de nuevo el rally de Montecarlo ha definido

que pueden aparecer nuevos equipos, nuevas promesas, cambios de montura por parte de pilotos rapidísimos pero, de nuevo un incombustible Loeb-Elena han vuelto a ser los vencedores, con un Dani Sordo que ha demostrado estar preparado para la batalla, pero con la sensación por las imágenes observadas que tanto el DS3 como Loeb están un pasito por delante.

El mundo de las dos ruedas comiezo el trabajo en el Circuito Ricardo Tormo en Valencia y en el circuito malo de Sepang. En los primeros test que se realizaron con las 1000 al término de la tempora-

da anterior pudimos observar que Dani Pedrosa iba muy rápido. Quizás sea esta su temporada si la suerte con las lesiones lo permite. La Yamaha un pasito más atrás y mucho me temo que la diferencia la tendrán que poner sus pilotos con el riesgo añadido que eso conlleva. Los recién llegados a la categoría a darse codazos para salir en la foto y sin duda, de nuevo, el coco de la categoría debería ser el actual poseedor del nº 1: Stoner. En las categorías Moto 2 y Moto3 habrá que esperar pero sin duda el subcampeón Marquez debe luchar por el título, no lo tendrá fácil. La oposición será absoluta y en Moto3 lo único

que deseo que sea tan interesante como la extinta 125 c.c. donde las batallas eran entre 8 ó 10 pilotos hasta la caída de la bandera de cuadros, los nuestros estarán arriba sin duda.

En otro orden de cosas, todos hemos tenido un vehículo del que conservamos un recuerdo especial, ya sea porque fuese el primero, aquel al cual le bajamos por primera vez el respaldo para intentar calmar nuestras hormonas disparadas ó por cualquier otro motivo. De todos es sabida mi pasión por el mundo de las dos ruedas. Estoy a punto, después de más de 50 motos que he podido disfrutar a lo largo de

mis 37 años como conductor de este fabuloso medio, de recuperar mi querida y añorada DERBI ANTORCHA TRICAMPEONA. La he localizado en los altos de Fasnía, después de venderla en el año 1976, para adquirir mi Metrala MK2. Por supuesto no conserva la matrícula original pues paso por los municipios de Los Silos, Icod, La Orotava y el actual y no válido es Candelaría. Estoy como un flan.

Lo dicho, que aunque sucedan cosas nuevas ya las hemos vivido.

Un saludo

J. 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: redaccion@informamotor.com tendrás noticias nuestras.

informaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

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

Correo electrónico: josedelariva@informamotor.com

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com

Página web: www.informamotor.com

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

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

Fotomecánica: informaMOTOR Impresión: Tfe Print S.A.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

Campaña de la DGT “de casa al trabajo y del trabajo a casa”

Prevención Laboral y Seguridad Vial

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha lanzado una nueva campaña, que se ha desarrollado durante el mes de enero, para tratar de concienciar a los conductores del elevado número de accidentes que se producen en el trayecto de ida o vuelta al centro de trabajo o durante la jornada laboral, y que suponen uno de cada tres accidentes mortales de tráfico.

En 2010, el 70 por ciento de todos los accidentes laborales de tráfico tuvieron lugar al ir o volver del trabajo, con 165 víctimas mortales, según datos del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Prisas, rutina y confianza son factores a tener en cuenta

La campaña

Con el lema ‘La seguridad en el trabajo comienza al salir de casa’, la campaña trata de concienciar a los trabajadores de que la protección en el trabajo debe extenderse también a los trayectos de ida y vuelta al trabajo. La campaña incluye anuncios en televisión y cuñas radiofónicas que incluyen la expresión “de casa al trabajo y del trabajo a casa”, de uso frecuente en cualquier conversación diaria y en las que a través de situaciones cotidianas se llama la atención sobre este tipo de desplazamientos.

El año pasado se produjeron en España más de 65.000 accidentes laborales de tráfico con víctimas, lo que representa el 10 por ciento del total de los accidentes laborales con baja. De esos 65.000 accidentes, el 70 por ciento fueron accidentes ‘in itinere’, es decir, se produjeron al ir o volver al trabajo y el otro 30 por ciento

fueron en misión, accidentes que tienen lugar durante la jornada de trabajo.

Según datos del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, en 2010 se produjeron 759 accidentes laborales mortales, de los cuales 264 fueron por accidente de tráfico (165 al ir o volver del trabajo y 99 tuvieron lugar durante la jornada de trabajo).

Recomendaciones

De cara a lograr que los trayectos de casa al trabajo y viceversa sean más seguros, Tráfico recomienda usar el ‘manos libres’ solo para conversaciones cortas, nunca para conversaciones largas, ya que según diversos estudios que la DGT maneja tras minuto y medio de hablar por el móvil el conductor no percibe el 40 por ciento de las señales, su velocidad media baja un 12 por ciento, el ritmo cardíaco

se acelera bruscamente durante la llamada y se tarda más en reaccionar.

Asimismo, aconseja evitar ir con prisas. El 70 por ciento de los accidentes laborales de tráfico ‘in itinere’ se producen al ir al trabajo, debido posiblemente, según tráfico, a la mayor velocidad por llegar a tiempo, los horarios rígidos, la productividad ligada al fichaje en una hora exacta, que “generen una situación de estrés que suele conllevar la asunción de mayores situaciones de riesgo”.

Por último, Tráfico recomienda evitar los trayectos rutinarios y permanecer atento a las circunstancias puntuales del tráfico para adecuar su conducción a las mismas. El lunes es el día de la semana en que se registran más accidentes de tráfico con motivo del trabajo.

Esta campaña forma parte de las áreas de actuación a desarrollar en la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, en las que con acciones como ésta se tratará de reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo e incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas.

El 1 de marzo de 2011, los Ministerios de Trabajo y del Interior firmaron un convenio de colaboración para fomentar la realización de planes de movilidad y seguridad vial en las empresas. En dicho convenio se establecía que las empresas que pusieran en marcha dicho plan podrían beneficiarse de la reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social.

José Antonio Fernández

Cruce bajando de Guía de Isora hacia Playa San Juan

Señalización desastrosa

En nuestro número de Diciembre pasado invitábamos a nuestros lectores a que nos hicieran llegar sus quejas incluso con fotos, sobre la señalización en mal estado de nuestras carreteras.

Inaugurando nuestra sección de Señalización Desastrosa, nuestro amigo, y lector de informaMOTOR, Diego González Díaz nos hace llegar una foto del cruce bajando desde Guía de Isora hacia Playa San Juan.

En la foto recibida observamos la señal de Stop, al llegar al cruce, en muy mal estado.

Queda claro el lamentable estado de la señalización.

Esperamos que, quien tenga la responsabilidad sobre el tema, tome nota y proceda a mejorarlo.

Agradecemos el detalle de Diego e invitamos a otros lectores a seguir con el ejemplo. Todos juntos tendremos la suficiente fuerza para conseguir mejorar algo tan elemental como es la señalización de la que todos somos víctimas. Sin olvidar aquellos que nos visitan y se ven seriamente perjudicados por todas las deficiencias que no son pocas.

Redacción



Foto de Diego González Díaz. Vemos el lamentable estado de la señalización bajando de Guía de Isora hacia Playa San Juan.

¿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

Por fin la cordura se hizo presente ¡Sí al IRC en canarias!

Por fin llego la noticia esperada por todos: "Sí habrá IRC el 15,16 y17 de Marzo".

Esta fue la primicia que recibíamos en la Casa Palacio del Cabildo de Gran Canaria de boca de su presidente José Miguel Bravo de Laguna que, junto a el Consejero de Deportes de la misma institución, Lucas Bravo de Laguna, el presidente de de la Federación Española de Automovilismo Carlos Gracia Fuentes, así como el Presidente de la Federación Canaria, Carlos Gaztañaga Merino, y, cómo no, el promotor de la prueba Luis Monzón Artiles. Todos se mostraban muy satisfechos por el acuerdo alcanzado para la realización del evento en el 2012.

También conocíamos que se ha llegado a un acuerdo por dos años más de esta prueba se siga celebrando en canarias siempre y cuando siga siendo atractiva tanto en participantes

como en categoría de la misma y así terminar con la incertidumbre que había todos los años con esta prueba.

Un acuerdo por tres años dará estabilidad a una prueba importante para canarias

En palabras de Carlos Gracia este acuerdo era muy importante para el rally ya que le da estabilidad y no solo eso si no que también es importante para Canarias y para el resto del territorio español.

Una vez finalizada la intervención del Presidente de la Española tomo la palabra el presidente del Cabildo Sr. Bravo de Laguna que puntualizo que esto no era una subvención sino que era una contra-

prestación ya que esta prueba atraerá turismo no solo por los participantes sino también por los aficionados y llevara el nombre de Gran Canaria a los medios de comunicación internacional. Una vez terminada la reunión, y ya en tono

mas distendido, durante un almuerzo ofrecido por el organizador, todos los participantes mostraban su alegría por los acuerdos alcanzados. También durante estos minutos el Sr. Gracia nos comento que el Sr. Gaztañaga volverá próxi-

mamente a la estructura de la Federación Española hasta la finalización de su mandato y que se presentara a la reelección si la asamblea nacional le concede su apoyo.

Redacción



Por fin el acuerdo entre políticos y deportivos servirá para que los canarios disfrutemos de un espectáculo de primer nivel.

La Peña Racing La Verga realizó su tradicional elección

Pedro Javier Afonso, Piloto del Año 2011

En la Provincia de Santa Cruz de Tenerife, con la votación de todos sus miembros.

Destacar que este año ha estado muy difícil la elección del mismo, ya que hubieron muchos equipos que realizaron muy buenas temporadas, y muestra de ello fue la diferencia entre el primer y segundo clasificado de un solo punto.

El piloto elegido este año ha sido Pedro Javier Afonso. Segundo fue Eduardo Domínguez. En el tercer cajón del pódium un empate entre Azael Hernández y Rayco Martín Yumar.

Desde la Peña Racing La Verga, "queremos agradecer a todos los pilotos, copilotos, equipos, por la temporada realizada, y por el esfuerzo realizado para poder disfrutar de su pilotaje y de sus vehículos de competición, esperando verlos a todos en esta temporada 2012 de nuevo compitiendo y que se cumplan todos los objetivos para la misma"

Redacción



Pedro Javier Afonso se impuso por un solo punto al segundo clasificado, Eduardo Domínguez.

Sordo/del Barrio, con Mini Cooper, lograron la segunda plaza Loeb/Elena ganan su 6° Montecarlo

El 80° Rally Montecarlo terminó con la sexta victoria en el Principado para Sébastien Loeb y Daniel Elena. Los ocho veces Campeones del Mundo además consiguieron los tres puntos adjudicados al vencedor de la Power Stage. Cuartos en el rally, Mikko Hirvonen y Jarmo Lehtinen también marcaron dos puntos por su buena actuación en la última especial. Gracias a este resultado, el Citroën Total WRT ocupa la primera posición en el Campeonato del Mundo de Constructores.

Tras cuatro largas jornadas de carrera, la última etapa del Rally de Montecarlo fue sin duda alguna la más corta de la historia del Campeonato del Mundo. Los 5,16 km de la decimotercera especial, entre Ste. Agnès y le Col de la Madone, fue realizada en menos de 3'30" por los mejores WRC.

Al terminar, Sébastien Loeb y Daniel Elena supieron que habían marcado el mejor tiempo, lo que significaba sumar otros tres puntos para el Campeonato del Mundo de Pilotos: "Decidí atacar, ya que esos puntos pueden ser determinantes a la hora de decidirse el título", comentó Sébastien Loeb. "Más allá de lo que significan los puntos anotados, estoy orgulloso de ganar un rally que llevo tan dentro de mi corazón. Había mucha gente a los lados de las carreteras y quise ganar para dedicárselo a ellos. La diferencia con el segundo ha sido muy importante, pero no ha sido una victoria fácil. Nos hemos encontrado con todo tipo de condiciones y he conseguido una gran ventaja sobre todo por la correcta elección de los neumáticos, algo que tengo que agradecer al gran trabajo realizado por el equipo técnico de Citroën Racing y a Michelin. Por primera vez después de mucho tiempo en WRC, hemos tenido que elegir entre cinco tipos de gomas y siempre encontré el correcto. El Citroën DS3 WRC ha funcionado a la perfección, me sentí cómodo desde el principio del rally y pude llevar un buen ritmo. Es bueno empezar así la temporada".

CLASIFICACIÓN GENERAL

1º Loeb / Elena	Citroën DS3 WRC	4h32'39"9
2º Sordo / del Barrio	Mini Cooper JCW WRC	+2'45"5
3º Solberg / Patterson	Ford Fiesta RS WRC	+3'14"2
4º Hirvonen / Lehtinen	Citroën DS3 WRC	+4'06"8
5º Novikov / Giraudaet	Ford Fiesta RS WRC	+6'03"4
6º Delecour / Savignoni	Ford Fiesta RS WRC	+7'47"9
7º Campana / de Castelli	Mini Cooper JCW WRC	+8'31"4
8º Tanak / Sikk	Ford Fiesta RS WRC	+10'34"6
9º Prokop / Hruza	Ford Fiesta RS WRC	+16'10"7
10º Araujo / Ramalho	Mini Cooper JCW WRC	+16'16"6



Hirvonen/Lehtinen cuartos.



Loeb/Elena un equipo, o mejor dicho, una pareja para la que se agotan los calificativos.



Loeb/Elena ganaron 9 de los 17 tramos y son primeros en la clasificación provisional del Cto. del Mundo 2012.



Sordo/del Barrio segundos con el Mini WRC.



Los tramos de Mónaco espectaculares.

Mikko Hirvonen y Jarmo Lehtinen, segundos en la Power Stage, han terminado su primer rally con el Citroën Total World Rally Team en la cuarta posición. "No ha sido el rally más fácil para hacer mi debut en un nuevo coche, pero me siento contento con este resultado", comenta el finlandés. "Los dos días que encontramos nieve han sido complicados. Sobre asfalto se me ha dado mucho mejor y he marcado buenos tiempos. Tuvimos que ir con más calma para no cometer errores y terminar sin marcar puntos. Ya ha terminado y ahora estoy deseando llegar a Suecia, un terreno al que tengo un afecto especial".

Sordo/del Barrio

Sordo y del Barrio han logrado una brillante segunda posición en el Rallye Monte-Carlo, una excelente forma de iniciar el Campeonato del Mundo de Rallyes dentro del Mini WRC Team.

Dani Sordo ha sabido conservar la posición, que lograra ya desde el primer día de competición, a lo largo de los cinco jornadas en las que se ha desarrollado la octogésima edición de la prueba monegasca. Después de más de cuatrocientos kilómetros de tramos cronometrados en los que el piloto español del Mini WRC Team ha mostrado una gran consistencia en situaciones muy difíciles, el único tramo a disputarse en la jornada del domingo, Ste Agnes-Col de la Madone, de poco más de cinco kilómetros, ha sido un mero trámite. En la última especial del rally Dani registraba el cuarto mejor tiempo, asegurando su segunda posición en la clasificación general de la prueba.

Sordo nada más concluir el rallye: "He conseguido el segundo puesto aquí en el pasado con otra marca y ahora he podido repetirlo con Mini. Este resultado en Monte-Carlo es realmente fantástico. Estoy contento por nuestro rendimiento y por el de todo el equipo Mini WRC Team. Con este resultado queda demostrado que Mini y Prodrive pueden hacer grandes cosas en el futuro en el Cto del Mundo."

Desde 12.100 €uros y cuatro años de garantía.

Nueva gama Fiat Bravo y Bravo MyLife

• **Bravo marca la diferencia con un precio desde 12.100 €, el único de su segmento en ofrecer, con este precio, Aire Acondicionado + Radio CD MP3 + ESP con Hill Holder.**

• **Con el lanzamiento del nuevo acabado "MyLife. Fiat facilita, aún más el acceso del cliente a los acabos más demandados y completos.**

Fiat ha procedido a rediseñar la gama Bravo, para dar respuesta a la situación del mercado.

El Fiat Bravo, con el acabado Active, se posiciona como el más barato del segmento incorporando de serie Aire acondicionado + Radio CD MP3 + ESP con Hill Holder y está disponible en las motorizaciones 1.4 de 90 CV gasolina a un precio promo-

cionado de 12.200 euros y el 1.6 de 105 CV diesel MultiJet, con un precio promocionado desde 14.200 euros

Por su parte, el nuevo acabado MyLife, "el coche que recomendarías a tu mejor amigo", ofrece el equipamiento más completo y demandado para los clientes.

De este modo, cuenta con una dotación de serie única en su segmento.

- Aire acondicionado
- Blue & Me
- 4 Airbags
- Faros antiniebla
- Cruise control
- Volante y cambio en cuero

• Nuevas llantas de aluminio de 16" en color negro diamantado

Disponible en tres motorizaciones (una de gasolina de 90 CV, y dos diesel de 105 CV y 120 CV).

El Bravo MyLife propone, a su vez, un diseño más atractivo y personal con los pilares de las puertas en negro piano-black, tiradores de las puertas cromados, parrilla frontal en negro piano-black y salpicadero con tecnología anti-arañazos.

La versión MyLife cuenta con la posibilidad de incorporar el nuevo Pack MyLife, que reúne, por 600 euros adicionales, todos aquellos elementos que harán aún más completa la satisfacción y la vida a bordo en este nuevo acabado y con un ahorro del 30% para

el cliente. Este pack consta de los siguientes elementos:

Elevalunas eléctrico posterior, reposabrazos asiento delantero, sensor de lluvia + sensor crepuscular, rueda de repuesto 205/55 R16" y kit fumador

Redacción



Con el lanzamiento del nuevo "MyLife" se facilita aún más el acceso del cliente a los acabados más demandados y completos.

Con cambio automático TCT

Nuevo Alfa Romeo Giulietta

• **Disponible ya en la Red Alfa Romeo el Alfa Giulietta con cambio Automático secuencial de doble embrague "Alfa TCT".**

• **Alfa Romeo amplía así la gama de motores y cambios del Giulietta, que ha sido decisivo para lograr un crecimiento total de la Marca de un 37% en 2011.**

• **La versión diesel de 170 CV se puede adquirir por solo 330 euros de incremento sobre la versión manual, gracias a la reducción de emisiones que consigue este cambio.**

El cambio Alfa TCT de doble embrague se encuentra disponible en los motores gasolina 1.4 TB MultiAir de 170 CV (galardonado como "Best New Engine 2010") y diesel 2.0 JTDM-2 de 170 CV. Los precios oscilan desde los 26.840 euros para la versión gasolina y 28.897 euros para la motorización diesel, en

ambos casos asociado al completo acabado Distinctive que incorpora todos los dispositivos relacionados con la seguridad activa y pasiva de serie y que cuenta además, con un alto contenido de elementos de confort.

La característica más importante de este nuevo cambio es la adopción de sus dos embragues, uno actuando sobre las marchas pares; otro sobre las impares. De modo que conceptualmente es como disponer de dos cambios en pa-

ralelo, o uno embutido dentro del otro, cada uno con su propio embrague y grupo de marchas, de tal modo que el sistema permite preseleccionar la marcha sucesiva o anterior en función de los parámetros de marcha de cada momento.

El cambio de marcha se realiza, por tanto, mediante un intercambio gradual de la presión en los embragues correspondientes, garantizando un suministro continuo de par y tracción, sin vacío mecánico alguno durante ese trasiego de marchas.

Controlada por una palanca de cambios ergonómica y de movimientos precisos – a la que se puede asociar, opcionalmente, las "levas de cambio" detrás del volante – la innovadora transmisión automática "Alfa TCT" no sólo está destinada a satisfacer a los clientes que prefieren una transmisión automática, también aspira a convertirse en una referencia. Lo demuestran el alto rendimiento y bajo consumo y emisiones, excepcionalmente contenidas para la categoría, reduciéndolas hasta en un 10% en comparación con la transmisión manual.



El Giulietta TCT puede alcanzar una velocidad máxima de 218 km/h y pasar de 0 a 100 Km/h en tan sólo 7,7 segundos.

Redacción

Con 667 unidades vendidas durante el año 2011

Audi Canarias lider del segmento premium

Audi Canarias vuelve a ser la marca premium número 1 para los clientes canarios por tercer año consecutivo, con un total de 667 unidades vendidas en 2011. A pesar de la difícil situación que atraviesa el sector, Audi se posiciona como líder en ventas en el segmento premium en Canarias, con una cuota del 29,64%. Unos resultados que, sin lugar a dudas, consolidan a la marca de los cuatro aros como la referencia del segmento premium.

El segmento sufrió una caída del 2,4% en las Islas. Audi Canarias ha aumentado su cuota en 2 puntos con respecto a 2010 hasta alcanzar un 29,64%, superando en casi 4 y 10 puntos al segundo y tercer competidor, respectivamente.

Este liderazgo se debe en gran parte a una amplia gama de modelos deportivos, vanguardistas e innovadores que

forman parte de una estrategia de reinención por parte del fabricante alemán, que sigue apostando por una calidad sin igual, un alto nivel de seguridad y revolucionarias tecnolo-

gías de eficiencia. La marca se mantiene a la vanguardia de la técnica para ofrecer a los clientes canarios la calidad y servicio que la reconocen como número 1 indiscutible.

En 2011, Audi Canarias presentó en las Islas el espectacular Audi A6 con un diseño innovador, y el Audi R8 Spyder, uno de los modelos más deportivos de la marca

que no deja a nadie indiferente. Pero sin lugar a dudas, el lanzamiento del pequeño de la familia Q, el Audi Q3, fue el modelo más esperado; un modelo que cuenta con las prestaciones más innovadoras y un elegante diseño.

Recientemente el Audi Q3 ha sido galardonado con el premio "Mejor Coche de Canarias 2012" al ser el vehículo más votado por los 13 miembros del jurado compuesto por especialistas del motor de Canarias Canarias y que representan a sus respectivos medios de comunicación.

2012 se presenta lleno de desafíos para Audi Canarias, que afrontará este nuevo año con el lanzamiento del Audi A1 Sportback en febrero, y los renovados modelos A3 y A4, que llegarán en septiembre y marzo respectivamente.



Recientemente el Audi Q3 ha sido galardonado con el premio "Mejor Coche de Canarias 2012".

Redacción

Con su versión de 5 puertas

El Volkswagen up! crece

Volkswagen Canarias amplía la familia del nuevo up! con la llegada de la versión de 5 puertas, que reforzará a partir de la próxima primavera la oferta de este modelo en las Islas. El up! de 5 puertas llega-

rá a Canarias con los mismos motores y equipamientos que la versión de 3 puertas. Todo apunta hacia un gran futuro para el pequeño up! que será presentado muy pronto en las Islas en su versión 3 puertas.

El nuevo Volkswagen up! se presenta en Canarias como un vehículo revolucionario en su segmento. A pesar de su reducido tamaño, dispone de un innovador diseño y un equipamiento completo con todas

las garantías del fabricante alemán. La carrocería en su versión de 5 puertas marca diferencias con la versión inicial a simple vista, aunque sigue manteniendo la esencia de un vehículo urbano.

Con 5 puertas, los compradores del up! podrán disfrutar de una puerta de maletero cuya superficie exterior es una continuación del cristal, lo que le da el aspecto de alta tecnología y diseño propio de un "Smartphone". Justo detrás de la puerta, el maletero tiene una capacidad de 251 litros, que se convierte en el mayor de su segmento que se puede ampliar a 951 abatiendo los respaldos traseros.

El Volkswagen up! ha sido reconocido recientemente como el vehículo más seguro de su segmento al recibir las cinco estrellas en los test de seguridad de Euro NCAP.

El Volkswagen up! estará disponible en las Islas próximamente con un precio de salida de tan solo 9.250€



El up! ha demostrado ser un grande entre los pequeños por su diseño exterior, sus acabados interiores y el equipamiento y confort que ofrece.

Redacción

Premio al mejor Concept Car del Salón de Detroit 2012

Lexus LF-LC Hybrid Concept Sport Coupé

El nuevo concept de Lexus, el sport coupé LF-LC hybrid presentado de forma mundial en el Salón de Detroit el pasado 11 de Enero, ha recibido el premio al mejor concept car del Salón, debido a su visión de futuro del automóvil ya que conjuga diseño, deportividad y tecnología bajo una carrocería de tipo coupé 2+2.

Incorpora por primera vez en el mundo la tecnología Advanced Lexus Hybrid Drive. Tercera generación de la tecnología híbrida de Lexus con una planta motriz de ciclo Atkinson junto con una batería de alto voltaje y un motor eléctrico mejorado, todo ello ensamblado en una plataforma completamente nueva.

El prestigioso jurado del galardón EyesOn Design está compuesto por un numeroso listado de profesionales de dilatada experiencia en el sector

de automoción norteamericana junto con diseñadores de otros campos. Este premio reconoce la habilidad y creatividad del equipo de diseño de CALTY por haber logrado plasmar la innovación, la funcionalidad y el espíritu de diseño industrial en este concept.

Ha sido diseñado íntegramente por la compañía de diseño CALTY con sede en Newport Beach (California) por encargo del centro de diseño de Lexus en Japón con el fin de explorar las formas futuras de los vehículos Lexus junto con la nueva filosofía de la marca: Deportividad e hibridación, todo ello llevado a la máxima expresión del diseño.

El LF-LC muestra el nuevo lenguaje de diseño de Lexus en su interpretación audaz de la parrilla delantera común

a todos los futuros Lexus. Curvas suntuosas y fluidas se mezclan sin problemas en los ángulos dinámicos, invitando a la creación de una pantalla de líneas, sombras y esquinas con un énfasis especial en el movimiento.

Datos técnicos

Posición Motor: Delantera
Tracción: Trasera
Longitud: 4.630 mm
Altura: 1.270 mm
Anchura: 1.950 mm
Batalla: 2.800 mm

Tecnología: Advanced Lexus Hybrid Drive (3ª generación)

Neumáticos: 265/35R21 montados en llantas de 21".

Redacción



Deportividad e hibridación, todo ello llevado a la máxima expresión del diseño.

7ª Convención Mundial de Toyota en Las Vegas (TWC)

Una Toyota más rápida, mejor y más fuerte

Lanzamientos de nuevos modelos en Canarias en 2012 en un número sin precedente, destacando 4 híbridos y el EV basado en el modelo IQ

Akio Toyoda, Presidente de Toyota Motor Corporation (TMC) marcó el comienzo de una nueva era para la empresa durante la reunión empresarial de la 7ª Convención mundial de Toyota (TWC) en Las Vegas, que tuvo lugar entre el 13 y 15 de noviembre.

Con el lema "Gratificados con una sonrisa", el evento de este año supuso un nuevo y emocionante inicio para Toyota al tratarse de la primera TWC celebrada fuera de Japón.

Representación canaria

- Asistieron al evento más
- de 1.100 participantes de
- alrededor de 300 distribuidores,
- concesionarios, fabricantes

añadidos y corporaciones financieras. Toyota Canarias estuvo representada por su presidente D. Ángel Ferrera.

Akio Toyoda destacó en su intervención inaugural que la reputación de Toyota Motor Corporation tiene su origen en

la fabricación de coches fiables y en el afectuoso aliento de sus clientes y socios.

El Presidente Toyoda de-

claró que "Toyota debe avanzar en su continuo compromiso con la Visión global de la compañía, lo que incluye su dedicación para superar las expectativas del cliente". "Ante todo", recalcó, "deseo que todos ustedes recuerden el elemento más importante para crear la 'Nueva Toyota': fabricar coches siempre mejores".

Superado el impacto del terremoto del pasado año y tras normalizar los procesos de producción en los centros de Japón, Toyota centrará su atención en un crecimiento sostenible a través del desarrollo de vehículos que satisfagan a los clientes, en lugar de medir su éxito con los ingresos. Las cifras de ventas y beneficios "son resultados", declara el Presidente Toyoda, "no objetivos".



Akio Toyoda, Presidente de Toyota Motor Corporation (TMC) en la primera convención de Toyota fuera de Japón.

Redacción

El equipo canario fue galardonado en la 48ª Asamblea Mercedes Benz Rahn Star, mejor concesionario Mercedes



Alejandro González (dcha.) agradeció el galardón, en nombre de todo el equipo Rahn Star, y destacó que es un premio colectivo que espera conseguir más ocasiones.

El 18 de enero de 2012, durante la 48ª Asamblea Regional de Mercedes-Benz España en Madrid, Alejandro González, como director de Rahn Star, recibió una placa en reconocimiento a la "brillante y destacada gestión comercial realizada durante el año 2011" de manos de don Pedro Tabera, director general de Mercedes-Benz en España.

La entrega se realizó en la primera reunión anual entre Mercedes-Benz España y la Red de Concesionarios y, por primera vez, Rahn Star ha sido reconocida como la concesión más destacada en el año anterior por sus cuotas de mercado altas, por mantener la presencia de cuatro exposiciones en la isla de Tenerife, por el trabajo realizado en Vehículos de Ocasión y por el entusiasmo y capacidad de los directivos y personal de Rahn Star.

Redacción

Un millón de millas en pruebas realizadas por todo el mundo Nuevo Chevrolet Malibu

En el momento álgido de su presentación a nivel mundial, los ingenieros del nuevo Chevrolet Malibu han recorrido más de un millón de millas (1,6 millones de kilómetros) en pruebas de desarrollo en carretera realizadas a lo largo de 22 meses en los cinco continentes.

El exhaustivo proceso de validación y desarrollo en carretera ayuda a garantizar excelentes niveles de conducción, manejo, confort, calidad y resistencia cuando empiece la producción. El nuevo Malibu se venderá en casi 100 países de los cinco continentes, lo que lo convertirá en el primer sedán mediano totalmente global de Chevrolet.

«Aprendes muchas cosas sobre un coche cuando pasas tanto tiempo en su interior, y se trata precisamente de eso, de aprender», comenta Mark

Moussa, Ingeniero Jefe Global. «Durante el último año y medio, cada minuto de cada día, alguien ha conducido un Malibu en algún lugar del mundo con un único propósito: conseguir que sea el mejor coche posible».

El millón de millas en pruebas desde el primer trimestre de 2010, con una flota compuesta por unos 170 vehículos de preproducción y un recorrido mensual medio de 45.450 millas (73.145 km); lo que equivale a:

- 66,66 años conduciendo un coche 15.000 millas (24.140 km) al año;
- 201 viajes de ida y vuelta entre Nueva York y Los Ángeles;
- Dos viajes de ida y vuelta a la Luna.

Aunque el régimen de pruebas del Malibu se diseñó de acuerdo con los estándares de GM para la validación de vehículos nuevos, en esta ocasión sus dimensiones se ampliaron debido al alcance global del proyecto. Para el Malibu se fabricaron más prototipos que para los modelos que se comercializan en un único mercado.

El mayor número de condiciones de mercado contribuyó a que el cuentakilómetros colectivo del programa llegase a la cota de los siete dígitos.

Los primeros prototipos fueron fabricados a mano por General Motors en Estados Unidos y enviados a distintos destinos del mundo entero. Se condujeron en circuitos de pruebas de GM en Norteamérica, así como en autopistas, autopistas y carreteras.



El ajuste final del chasis para la variante europea del Chevrolet Malibu se llevó a cabo en Alemania.

Redacción

Un piloto con experiencia y con un gran futuro.

David de Francisco. Gasolina en el ADN

David de Francisco Domínguez, joven piloto canario y promesa en el mundo del motor, nos ha recibido en el pequeño taller de la familia donde se respira gasolina por su cuatro esquinas e incluso por sus venas ya que desde muy pequeño acudía a los rallyes donde su progenitor competía y de donde tomo la vocación de la mecánica, de las carreras y que mas adelante seria parte de su formación académica y de su vida deportiva.

Pregunta- ¿Nombre?

Respuesta- David de Francisco Domínguez

P.- ¿Estudios?

R.- Formación Profesional de segundo grado.

P.- Un deporte:

R.- El automovilismo.

P.- ¿Una pasión?

R.- Las carreras de coches.



En la foto, Juan Jesús de Francisco, va a buscar a su hijo David al cole con el Simca Rally. Un placer para cualquier "tuerca".

El inicio

P.- ¿Quién te inicio en este mundillo?

R.- Sin dudarlo mi padre ya que le acompañaba a las carreras desde muy pequeño.

P.- ¿Qué recuerdos tienes de esa época?

R.- Ver a mi padre con mi familia y sus amigos disfrutando todos juntos desinteresadamente y, sobretodo, que me fuera a buscar al cole con su Simca Rally 3.

P.- ¿Te gustaría correr con alguno de los coches que tuvo tu padre?

R.- Si, el que más me gustaría es el Simca que también era el preferido de mi padre.

P.- En ese tiempo ¿quién era tu ídolo en esto de las carreras? y no vale barrer para casa...

R.- Me fijaba en Carlos Alonso Lamberti, Tomas Jimeno y Melchor Dávila.

P.- Así no te costaría mucho sacar el carné

R.- Pues la verdad me costó más la teórica que el práctico. Con tres prácticas obtuve el permiso.

Lo deportivo

P.- Ya tenías el permiso para conducir, ¿Cuál fue tu primer coche de carrera?

R.- Mi primera adquisición fue un Peugeot 205 GTI grupo N. Tuve que vender el coche de paseo para adquirirlo y luego lo usaba también para ir a trabajar.

P.- ¿A quién le compraste este vehículo?

R.- A Miguel Báez.

Primer rallye

P.- Cuéntanos alguna anécdota vivida con el Peugeot.

R.- Con las prisas no cerramos las trabas del capot y se nos abrió camino de las verificaciones pero pudimos arreglarlo y participar al día siguiente después de haber roto el parabrisas.

P.- ¿Quién compartía contigo el habitáculo del coche por esa época?

R.- Víctor Afonso es amigo desde la infancia y estuvimos juntos como nueve años.

P.- Cuéntanos algo vivido con Víctor durante una carrera?

R.- En un isla de Tenerife, después del último tramo, nos plantamos en la plaza de España viniendo bastante rápido porque el tiempo nos apremiaba. Al llegar estaba entrando en control Ricardo Avero y tuvimos que volver al polígono de Guimar ya que nos ha-

bíamos saltado un control y habiendo completado el rally nos descalificaron por llegar fuera de tiempo.

P.- Por esas fechas ¿quién era tu principal patrocinador?

R.- Era Vica Motor que además me llevaba el mantenimiento del coche.

Llega el Citroën Saxo

P.- Avanzamos en el tiempo y llega el Citroen Saxo

R.- Fue un coche que procedía de la antigua copa Saxo y es un coche que recomiendo a todos lo que empiecen en esto.

P.- ¿Por qué lo recomiendas?

R.- Rinde bastante potencia y tiene un mantenimiento bastante sencillo.

P.- ¿Cómo fue tu adaptación a este coche?

R.- Empecé en el 2006 y fue bastante rápida. Es un coche muy dócil.

P.- ¿Hubo alguien en ese momento de cambio de montura que te ayudara a conocer el coche?

R.- La verdad que sí. Mi amigo Hamad Gunehim y Francisco Afonso me ayudaron a prepararme ya que ellos tenían experiencia en este modelo.

Con esfuerzo y dedicación se pueden conseguir muchas cosas

P.- ¿Aprovechaste tus conocimientos técnicos para corregir detalles del coche?

R.- Si sobre todo en suspensiones y frenos. Fue en lo que más trabajé. La mecánica siguió tal como era cuando lo compre.

P.- Bueno después de ese tiempo de adaptación decides entrar en la copa Saxo, ¿cómo lo viviste?

R.- Fue la mejor decisión que había tomado hasta el momento en mi trayectoria deportiva.

P.- ¿Qué tal te llevabas con los rivales de la copa?

R.- Muy bien con todos los compañeros. Nos conocíamos de años anteriores.

Laura copiloto

P.- También en ese año algo cambió en tus planteamientos, ¿que fue?

R.- Pues empezó una de

mis mejores etapas vividas en el automovilismo ya que mi hermana Laura me acompañaba por primera vez de copiloto.

P.- ¿Qué tal los inicios con Laura a la derecha?

R.- No pudo ser mejor. De no tener experiencia como copiloto y con los nervios de su primera vez logramos el primer triunfo en la copa.

P.- En esa temporada siempre estabas rondando los puestos de cabeza y llegas al final con opciones de ganar la copa, ¿cómo viviste la última prueba?

R.- Era un Isla de Tenerife de dos días y al final de la jornada del viernes llevábamos unos 20 segundos de ventaja al segundo clasificado que además tuvo la desgracia de tener un accidente y dejarnos el título en bandeja.

P.- Los 20 segundos ¿crees que habrían sido suficientes para ganar?

R.- Creo que sí. Con esa ventaja podíamos ganar. Incluso decíamos que íbamos a asegurar pero entre la desgracia del compañero y la relajación casi nos cuesta una salida de pista. Aprendí que la relajación no es buena para correr. Siempre hay que ir muy concentrado.

P.- ¿Qué pensaban dentro del coche al verse ya campeones y con muchos tramos por delante?

R.- Por un lado la alegría se notaba. Nos veíamos campeones y por otro tristeza por lo sufrido por los compañeros.

P.- Te hubiera gustado ganar con ellos en la pista.

R.- Sin dudarlo me hubiera gustado mucho más.

P.- ¿Crees que fue un trabajo de toda la temporada el haber ganado la copa este año?

R.- Sí, creo que fue un premio a la regularidad.

2010, año sabático

P.- Llegamos al 2010 y desapareces de las listas de inscritos, ¿qué paso?

R.- Este año me año me lo tome de meditación. Pensar en lo que quería hacer con mi trayectoria en este deporte.

(Viene de la pág. 10)

Solo participé en la Subida al Bailadero principalmente por apoyar la organización. Además de ser una subida muy bonita.

P.- Y haces una Subida sin Laura a la derecha...

R.- Como durante la copa se incluían dos subidas ya no era la primera vez. Pero sí es verdad que hay que cambiar la formula y dependes de ti mismo y tu concentración.

P.- ¿Qué crees que es más difícil? los rallyes o la montaña

R.- Creo que la montaña ya que estas tu solo y debes de decidir rápidamente en todo momento y estas buscando siempre los limites del coche y los propios claro.

Año 2011

P.- Llega el 2011 y ¿qué proyectos tenias?

R.- Quería superarme con respecto a mi montura pero de los varios proyectos que barajamos no me salían los números. Pero al final de la temporada me decidí por adquirir una barqueta.

P.- Compras la barqueta de Javi Afonso ¿no crees que el salto ha sido demasiado grande?

R.- No, creo que me dará grandes satisfacciones. Además es un mantenimiento muy asequible y no fue muy elevada la inversión.

P.- ¿Te costó mucho hacerle con este coche?

R.- No, gracias a Javi todo fueron facilidades. Para la compra además me ayudó el compromiso de Javi para apoyarme en cualquier problema que surgiera con el vehículo.

P.- Bueno ya tenías barqueta. Guía de Isora ala vuelta de la esquina y allí que te apuntas, ¿cómo fue tu experiencia?

R.- Salí sin probarla. Mis primeros metros con ella y en competición. Se me caló varias veces en la salida y ya cuando logre salir me veo con la caja secuencial que era una de mis ilusiones y en cuanto hice varias pasadas mejoré en cada manga un poco y, nada, sigo aprendiendo.

P.- A final de esta temporada una prueba en la puerta de tu casa

R.- Si, estaba en el aire hasta el final pero salio y me inscribí para seguir aprendiendo con este coche.

P.- Pues si que aprendiste. Conseguiste subir al podio...

R.- Esta prueba la he corrido las tres veces que se ha realizado. Además de conocerla muy bien. Pero nunca pensé que acabaría en el podio.

P.- Nuevos compañeros y competidores en esta nueva modalidad para ti, ¿cómo te recibió la parrilla?

R.- Cuando llegamos a Guía de Isora me presente a todos y lo que más me sorprendió fueron los consejos que todos me dieron y la ayuda que me prestaron para poder ir aprendiendo cosas de esta modalidad.

¿Y el 2012?

P.- El coche esta blanco de pegatinas ¿tienes algo pensado para la temporada 2012?

R.-Casi los patrocinadores de siempre más algunos nuevos y estamos valorando el diseños para decorarla para la próxima temporada.



En su taller muchos recuerdos y nunca faltan ejemplares de nuestro periódico.

P.- A nivel de competición, ¿qué harás en el 2012?

R.- Mi idea es participar en el insular aunque no descarto hacer algo más y sobre todo seguir aprendiendo ya que no había corrido nunca con un coche como este ni de tracción trasera.

P.- ¿Qué le pedirías al año que está a punto de comenzar?

R.- Unidad entre los pilotos. Que se reconozca la labor de los pilotos y nuestros equipos que somos los que nos dejamos nuestro tiempo y dinero para que el deporte.

Por último...

P.- Sé que estabas esperando una pregunta pero me la reservé para el final. En un momento determinado pones el volante del Saxo en manos de Laura ¿cómo tomaste esa decisión?

R.- Fue un reconocimiento de la temporada tan bonita que tuvimos en el 2009 y además que me gustaría que siguiera la tradición de pilotos en mi familia y ella era una muy buena opción. Además que, al ser chica, era un reto más que importante y quería que se sintiera como un piloto oficial. No tenía más que subirse en el coche y disfrutar del momento.

P.- Ese día Laura tuvo la mala suerte de darle un golpe a "la niña de tus ojos" (el Saxo) ¿cómo lo viviste tu?

R.- Fue uno de los días más duros desde que estoy en las carreras. En este Saxo tenía todos mis ahorros y todo mi tiempo invertido. Pero sabía a lo que me arriesgaba al dejarle el coche. Tuvimos mala suerte y ya está.

P.- Terminamos preguntándote, ¿qué dirías a los que empiezan en esto?

R.- Que con dedicación y esfuerzo se pueden conseguir muchas cosas.

Gracias a David, en nombre de todos los lectores, por atendernos y dedicarnos este ratito de charla desenfadada. Desde aquí agradecerle también que sea uno de nuestros lectores más fieles y, ¿cómo no?, deseándole un futuro lleno de triunfos deportivos y personales.



David es un piloto espectacular pero efectivo. No deja ningún cabo suelto. En sus planteamientos es un magnífico estratega.

La afición a los coches le viene de familia.

Una dama del motor: Laura de Francisco

Laura, joven y preparada copiloto, ha alcanzado las finales del Reto BP Ultimate teniendo derecho a participar esta temporada en un rally como piloto en la estructura del equipo Copi Sport.

Pregunta- ¿Nombre?

Respuesta -Laura de Francisco.

P.-¿Edad? (aunque sea feo preguntárselo a una dama).

R.- Veinticinco años.

P.-¿Estudios?

R.-Psicopedagogía, Orientación Educativa y Máster en Orientación Laboral.

Los inicios

P.- ¿Cómo comienzas en esto del motor?

R.- Viene de familia. Tanto mi hermano David, como anteriormente mi padre, me han impulsado a estar en este mundo. También es cierto que desde pequeña andaba con ellos en los talleres llenándome de grasa y así se me metió el gusanillo.

P.- Te viene de pequeña pero ¿cómo se produjo el comienzo de tu presencia en los rallies?

R.- En el año dos 2009 mi hermano me empujó a que participara con él en la Copa Saxo. Realmente sabiendo que socialmente no está bien visto, que las mujeres participemos en este mundillo, y pensando incluso que no llegaría a nada.

P.- Pero ¿aún pensando así te enrolaste?

R.- Si y me fue dando fuerza para irme metiendo en otros proyectos y demostrar que las mujeres podemos dar mucho dentro de este deporte.

P.- ¿Combinabas tus estudios con los entrenamientos con David?

R.- Bueno mis estudios acabaron el mismo año que comenzamos en la Copa pero sí tuve que combinar e incluso pedir algunos días libres de mi Máster para poder competir. Y si fue bastante duro el ordenar los estudios de final de carrera con los entrenos y sobre todo para mí que era una novata.



Laura, como David, se vió impresionada por las andanzas de papá. La afición le hizo mella desde pequeña.



Laura, participó con gran éxito en el programa de BP Ultimate Ford y será piloto del equipo Copi Sport.

Y llega el momento

P.- Antes de sentarte en el asiento derecho ¿realizaste algún curso sobre el tema?

R.- Si realice un curso de copiloto para comenzar.

P.- ¿Cómo fueron esos inicios tomando notas?

R.- Al principio me cabía todo un rally en una hoja pero para mí lo más difícil fue el no poder pasar las notas a limpio así como hacer las letras muy grandes.

P.- Y como experiencia ¿qué te pareció?

R.- Fue muy bonita la experiencia pero también fue algo sacrificada. Soy muy perfeccionista y quería hacerlo cada vez mejor de ahí que tengamos unas notas muy buenas.

P.- Al final lo disfrutaste...

R.- Si me esforcé en hacerlo lo mejor que se podía y en los rally lo disfrute sabiendo que habíamos hecho un buen trabajo en los entrenos.

P.- ¿Crees que ser copiloto es fácil con todo ese galimatías que le cuentas a tu piloto en competición?

R.- La gente cree es difícil pero lo cierto es que no lo es. No es cantar aunque, sí es cierto, el ritmo ayuda al piloto. Pero lo importante es informarle de lo que viene delante tanto que confíe en lo que oye sin dudar.

P.- Cuéntanos alguna anécdota con las notas.

R.- Recuerdo que, aun sabiendo que las notas no había que pasarlas a limpio, yo muy concentrada las pasaba y en un rally en el sur de la isla, concretamente en el Villa de Adeje, acompañada por David casi me quedo sin goma y sin hermano ya que se me durmió en el sofá del apartamento mientras yo seguía corrigiendo.

P.- Una pregunta por esos copilotos que empiezan, ¿por qué no has de pasar las notas a limpio?

R.- Pues básicamente porque podemos borrar algo y luego no ponerlo e incluso poder equivocarnos y claro llegas al rally y te das cuenta en el momento que faltan datos o están equivocados.

P.- Crees que el copiloto es importante dentro del coche?

R.- Si, aunque el piloto manda en la conducción, el copiloto es quien marca el ritmo, pero lo mejor es la complicidad entre ambos. Es la mejor fórmula.

P.- ¿Correrías con otro piloto que no fuera David?

R.- He recibido varias ofertas para hacerlo. Pero no.

P.- ¿Tienes algún truco en tus notas?

R.- El copiloto debe de estar al servicio del piloto y decirle lo que necesita saber en cada momento de la prueba. Mis notas solo llevaban la información que mi hermano quería saber en cada curva o tramo de carrera y si aporté alguna idea a las notas se cambiaron estando los dos de acuerdo.

Primer rally

P.- Laura ya tenías las notas, ya habías entrenado y llega el primer día de carreras, ¿cómo fue el comienzo?

R.- La verdad que muy bien. Me levante dos horas antes sin nervios, cosa que me extraño mucho, y gracias a la ayuda de David que en todo momento me ayudó.

P.- Llega el momento de la primera resta, ¿qué paso?

R.- El ser de letras (entre sonrisas) me hizo dudar y la repetí varias veces.

(Viene de la pág. 12)

Además mi hermano me preguntaba si estaba segura y me hacía dudar pero si, estaba todo bien.

P.- Llegan a la meta, ¿qué sentiste?

R.- Bueno he de contar que al llegar a la primera meta se me cayeron las lagrimas eso si de emoción. Mis nervios no me dejan desconectar el micro. Cuando llegamos al podio final fue lo mejor viendo a mis padres caerse la baba de la emoción. Fue genial.

P.- ¿Qué te dijo tu madre antes de la salida del rally norte, que fue el primero?

R.- Siempre me ha apoyado mucho, a todos en general en casa. A mí en particular por ser la niña. Pero sí es verdad que me dijo que sabía de antemano que lo iba hacer genial.

¡Campeones!

P.- Avanzaba la copa llegábamos al final y podías ganar la copa, ¿qué pensabas?

R.- Nos parecía increíble que en el primer año pudiera pasar pero ahí estaba la opción y no la desperdiciamos.

P.- En la última jornada su máximo rival quedaba fuera. Había que disputar muchos kilómetros y erais virtuales ganadores de la copa ¿cómo fueron esos momentos?

R.- Una vez que sabíamos que éramos campeones, mientras estuviéramos en carrera, intentamos disfrutar del momento y de los aficionados. Cuando íbamos bastante flojos llegue a reconocer a personas en la cuneta.

P.- Llegas a meta, pasan el último control y ¿qué te dice David?

R.- Él normalmente me suele decir: "eres una maquina". Esas son sus palabras. Es cierto que él no esperaba haber llegado tan lejos conmiigo por lo de principiante.

P.- Ganan la copa y, claro, tus padres, la asistencia, los amigos esperando... ¿hay celebración?

R.- Decidimos que ese día no habría celebración por respeto a los compañeros que no habían podido terminar. Pero si, pasados unos días lo celebramos. Nos los merecíamos porque habíamos trabajado mucho.

P.- Bueno llega la temporada siguiente y David decide tomar un descanso. ¿A qué te dedicaste en este tiempo?

R.- Pues a seguir en mi trabajo y dedicarle más tiempo a la familia ya que este deporte exige mucho y quien primero lo paga es la familia.

Regalo importante

P.- Y llega el regalo que te había prometido tu hermano por el éxito conseguido. ¿Cómo te planteo que corrieras con el Saxo?

R.- Durante este año sabático me lo comento y poco menos que me empujo a hacerlo y, claro, acepte. A mí también me ilusionaba la idea sabiendo que dejarme a "su niña bonita" (el Saxo) era un voto de confianza.

P.- Supongo que, durante los primeros kilómetros a la izquierda, David iría contigo para darte sus trucos de conducción, ¿fue paciente?

R.- David es muy paciente. Pero también sé que se lo puse difícil. Enseñar a alguien que no sabe nada no es sencillo pero, sí, fue muy paciente.

P.- Llega el día de la primera prueba de la temporada. Sales con el numero uno y ¿qué pensabas cuando ibas hacia el tramo?

R.- Pues nada (entre risas). Ahora sí que estoy sola. Ha llegado el momento. Pero en mi cabeza siempre estaba David y eso me animaba a estar más tranquila.

P.- A sesenta metros de la meta pasa lo que no querías: te das un golpe. ¿Qué fue lo primero que pensaste?

R.- Realmente me pasaron mil cosas por la cabeza y la primera fue que esto no me estaba pasando a mí. Luego me preocupe por las personas

que se vieron implicadas en el accidente y en seguida en mi hermano que el día anterior me había dicho: "Tu sabes que ese coche es mi vida".

Me gustaría correr un rally en el 2012 con mi hermano David

Proyectos

P.- Pasado el mal trago, ¿cuál es tu siguiente proyecto?

R.- Bueno, los proyectos se vieron mermados por este incidente pero no me he rendido, quiero seguir en las carreras de una u otra forma. Me anime a participar en el

programa de BP y Ford que buscaban nuevos pilotos y me dije: ¿por qué no puedo ser yo?

P.- ¿Cómo te encontraste durante el tiempo que duro el programa de BP?

R.- El primer día me vi abrumada por muchos chicos que sabían un montón de coches y que algunos habían ganado cosas y me pedían que les contara sobre mí. Les contaba mis experiencias como copiloto y, claro, lo de San Miguel salía de una manera o de otra.

P.- Vas pasando cortes y te metes entre los tres mejores.

R.- He aprendido muchísimo en este concurso. Me toco ir a entrenar con Enrique Cruz y David Rivero y aparte de dos amigos me he llevado mucha experiencia tanto de piloto como de copiloto. El camino no fue fácil pero lo he conseguido.

P.- Eres finalista del programa. Llegas a casa y lo cuentas, ¿qué tal fue el momento?

R.- Fue de lo más. Te diré que el fondo de pantalla de mi ordenador es la foto del abrazo que mi hermano y yo nos dimos el día de los resultados.

P.- Para las chicas es más difícil estar en las carreras. ¿Qué le dirías tú a las que quieren empezar en esto para animarlas?

R.- Yo realmente animaría a todas las chicas diciendo que vivan la experiencia que es inolvidable. Que se dejen ver. Que nosotras somos capaces de hacerlo y si no que me llamen que haremos una asamblea de mujeres del mundo del motor.

P.- Para terminar, ¿qué le pedirías al año que viene?

R.- Lo tengo muy claro correr un rally con mi hermano David.

Gracias, Laura, en nombre de los lectores y no solo esperamos que se cumpla tu deseo sino que tengas los mayores éxitos tanto en tu vida deportiva como profesional. Ahí quedan las palabras de una mujer que, aunque pequeña de estatura, es muy grande tanto como persona como en sus convicciones demostrando que las mujeres que valen, para alcanzar algo, no lo reivindicán. Simplemente lo consiguen.

Texto: Redacción Fotos: G. Pimienta



Laura es una mujer de su tiempo. Preparada, con las ideas claras y capaz de conseguir lo que se propone.

Constituído por un parque de unidades perfectamente conservadas El Club Mini Tenerife vuelve a la carga

Nos tomamos un café con José Manuel Moreno Marichal, que se ha recuperado con éxito de "sus averías" y ha pasado recientemente y sin problemas su ITV particular, en la Plaza de Candelaria mientras los muchos transeúntes admiran la cuarentena de Minis cuidadosamente aparcados en el centro peatonal de la explanada.

Inicios del Mini en Canarias

Fue allá por los años 68-69 cuando aparecen los Minis en competición. Tanto Moreno, como Chicho Reyes participaron con Mini Cooper 1.300 en las pruebas de velocidad en el circuito de Ofra. Chicho fue el primer canario en participar, con un Mini, en el Rally de Montecarlo.

José Manuel es uno de los fundadores, allá por el año 2000, del Club Mini que cuenta con muchos más adeptos de los que suelen acudir a las concentraciones sin contar los admiradores y simpatizantes de este ya mítico modelo inglés. En esta ocasión la excursión está dedicada a Pepe Ramírez, otro de los impulsores del inicio del club en Canarias, recientemente fallecido en Gran Canaria.

Volver a empezar

Después de un largo paréntesis no deseado, pero obligado por las circunstancias, el club arranca el año 2012 con las ganas y la ilusión de empezar de nuevo. Con el ánimo de devolver el Club Mini al lugar que le corresponde, un lugar que sea el de todos, donde el respeto, la camaradería y las ganas de disfrutar juntos de sus "pequeñitos" sea lo más importante.

Primera salida de 2012

La primera actividad es una salida al Barrio de la Florida, en La Orotava, donde Cipriano de Km0 ha invitado a comer a los participantes. A partir de las 09:00h se reúnen en el Recinto Ferial de Santa Cruz. A las 10:00h partieron para Candelaria. Reagrupamiento en la plaza de la Pa-

trona de Canarias, café y agradecimiento a La Virgen de Candelaria "por haber llegado hasta aquí".

Sin prácticamente haber hecho publicidad se han juntado cuarenta Minis. Esto da una idea de "las ganas" que tienen los "minimaníacos" de retomar las actividades.

¿Cuánto vale un Mini?

Nos comenta José Manuel que el precio de un Mini, lógicamente, depende de su estado de conservación. Si está perfecto puede costar seis o siete mil euros. Los interesados pueden pasar por su taller y hablar con él.

Siempre conoce dónde se encuentra un buen coche, al-

gún socio que quiere venderlo, etc. Otra característica curiosa es la apertura del club a los propietarios de Minis modernos. Estos ya participan orgullosos con sus nuevos modelos en todas las actividades organizadas por el Club.

Añoranza

Cuando se habla con alguien como José Manuel es imposible no hablar de aquellos rallies "de verdad" en los que empezamos todos.

Él, que corrió con muchas marcas, guarda un recuerdo especial de su flamante Opel Kadet GTE con el que se peleaba por los puestos de cabeza. ¿Cómo no? Es fácil tener un puntito de añoranza.

El Mini, desde el principio, se adaptó muy bien a la orografía canaria.

Proyectos

Para que todo esto sea posible, el Club intentará a lo largo del año organizar diversas actividades de las que irán informando. Pretenden realizar una salida por mes a distintos municipios e intentar recorrer las islas, incluidas Lanzarote y Fuerteventura, a las que todavía no han viajado.

En Fuerteventura, Domingo Berriel, Consejero de Obras Públicas y miembro del club, invita a los socios y espera que este año, por fin, se viaje a la isla mayorera.

La Asociación está pensando organizar el I Rally de regularidad exclusivamente para éste modelo. Es posible que se lleve a cabo en Santa Cruz durante las fiestas de Mayo. Se ha comenzado a contactar con pilotos que hayan participado con este coche, y con algunos propietarios de unidades emblemáticas en la historia de la competición española. Gracias por hacernos disfrutar de estos ingenios mecánicos. Estaremos atentos.

Texto: Redacción
Fotos: José de la Riva



Socios del Club Mini Tenerife.



Incluso los Minis modernos tienen cabida en el Club.



Agradeciendo a la Virgen "haber llegado hasta aquí".



Los Minis aparcados en la plaza de la Patrona de Canarias en el primer paseo del año 2012 dedicado a Pepe Ramírez.

“Ha sido mi Dakar más duro”

Pedro Peñate acaba su quinto Dakar

Un día después de haber logrado completar los más de 8.000 kilómetros del Dakar Argentina Chile Perú 2012, Pedro Peñate analiza la que ha sido su quinta participación en este raid. Para él, la más complicada por las condiciones en que tuvo que afrontar la mayoría de las trece etapas celebradas.

Por primera vez en mucho tiempo, Pedro Peñate ha podido dormir en una cama de verdad. Y aunque el cansancio después de dos semanas recorriendo algunos de los caminos más inhóspitos del planeta era límite tras la ceremonia de meta, hoy la rutina de los madrugones y las prisas han podido con él. El piloto de KH-7 Valsebike ya estaba en pie alrededor de las siete de la mañana. Un buen momento para hacer un primer balance de la que ha sido su cuarta participación en la versión sudamericana del Dakar, quinta si incluimos el Dakar Series que en 2008 cruzó Hungría y Rumanía y que también logró terminar.

“De todos éste ha sido el más duro”, afirma. El tiempo empleado en intentar revivir la moto de su compañera Rosa Romero en la tercera etapa y las consiguientes penalizaciones convirtieron esas primeras jornadas que normalmente son para ponerse en situación y asentarse en carrera en un verdadero calvario. “De repente me vi en el peor de los esce-

narios posibles. Último en la clasificación, con el riesgo de ser alcanzado por los coches y tragando el polvo de los demás participantes. Empalmar prácticamente la tercera con la cuarta etapa fue un suplicio”. Peñate llegó a la meta de San Juan pasadas las cuatro de la madrugada. “Estaba fundido. Fue uno de esos típicos momentos del Dakar en los que te preguntas qué demonios pintas ahí”, reconoce.

Cualquiera de los pilotos que han sido capaces de tocar Lima después de la odisea de un Dakar firmaría repetir en 2013. Pero Pedro ha sufrido tantísimo esta vez que pide tiempo. “Después de la tercera etapa empezó a dar guerra el kit de la moto y llegaron los problemas de temperatura que convirtieron la mayoría de las etapas en un verdadero calvario. Sólo cuando estuvimos a mucha altura y el calor dio una tregua pude estar en el que considero que es mi sitio, cerca de los sesenta primeros. Pero hubo días como la penúltima etapa que fue terrible. Nunca había sufrido tanto encima de una moto como ese día”.

El calor fue sofocante y en esas condiciones la temperatura del propulsor volvió a dispararse, con lo que se quedó sin ninguna potencia y sin tracción. “Tenía que parar a que se enfriara cada dos por tres y cuando volvía a arrancar, la moto se enterra-

ba literalmente en la arena. Las dunas de Perú requieren pasarlas con inercia, rápido, sobre todo porque en la cresta de algunas se formaba como un cráter lleno de ‘fesh-fesh’, lo que lo hacía aún más difícil. Fue otro de los momentos más duros de este Dakar porque después de tantísimos kilómetros, de tanto sufrir y de tanto cansancio, ver que hasta el final iba a estar así... Pero lo cierto es que llegar a la meta en estas condiciones acaba haciendo que tenga mayor mérito. Se ha conseguido una vez más el objetivo, que es lo que cuenta. Aún así, me voy a tomar hasta marzo para decidir si hacemos un sexto Dakar o me doy un respiro”.

Redacción



Esperará hasta marzo para ver si hace su sexto Dakar o se toma un respiro.



Empalmar prácticamente la tercera con la cuarta etapa fue un suplicio.

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



**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.

Tecnología avanzada para un mayor placer de conducción

Nuevo Seat Ibiza: innovación y dinamismo

- Nuevo lenguaje de diseño

- Mayor funcionalidad interior

- Calidad mejorada en todos los detalles

- Tres carrocerías que se adaptan a cualquier estilo de vida

- Ibiza E-Comotive con 89 g/km de CO2

- Motor 1.4 TSI de 150 CV también en el Ibiza ST

SEAT presenta la nueva generación de su modelo de mayor éxito. El nuevo Ibiza despierta emociones por su diseño atractivo y carácter dinámico y añade argumentos racionales con sus tecnologías innovadoras, mayor funcionalidad y calidad mejorada.

El Ibiza es el modelo más vendido de su segmento en España y uno de los modelos más vendidos en su categoría en toda Europa. Además, los compradores del Ibiza son los más jóvenes de esta categoría de vehículos. El diseño siempre ha sido uno de los principales puntos fuertes del Ibiza y, según los clientes, el primer motivo de compra. Con una imagen moderna y renovada, el nuevo Ibiza es una muestra más del desarrollo de las señas de identidad de SEAT

El nuevo diseño

El nuevo Ibiza transmite carácter deportivo y calidad. El lenguaje de diseño de SEAT representa tecnología, precisión y alegría de vivir. En el frontal destaca la parrilla de forma trapezoidal con el logotipo de SEAT. La superficie más alargada de la parrilla y su estructura en forma de nido de abeja, junto con la entrada de aire inferior acentúan la anchura del nuevo Ibiza. Los parachoques son de nuevo diseño y presentan un aspecto aún más impactante en la versión deportiva FR. Asimismo, también destacan los faros antiniebla de grandes dimensiones con función cornering, un elemento que se ofrece de serie en los acabados FR y Style, siendo opcional en la versión Reference.

Carácter claramente deportivo

De perfil, en el nuevo Ibiza destaca la característica Línea Dinámica que se aprecia desde los faros hasta la zaga, pasando por las expresivas formas de los pasos de rueda. Una segunda línea, igualmente acentuada, recorre los hombros hasta los grupos ópticos en la parte trasera. Estas líneas marcadas y las nítidas formas de las superficies le confieren

al Ibiza su porte atlético, tanto en la versión de tres y como de cinco puertas. Incluso el funcional ST transmite una imagen inigualable de dinamismo sin restar un ápice de su excepcional funcionalidad.

“El Ibiza de nueva generación encaja perfectamente dentro de la identidad de marca de SEAT. Tiene un porte sólido y potente y transmite su carácter dinámico, pero se mantiene refinado y seguro de sí mismo,” afirma Alejandro Mesonero-Romanos, Director de Diseño de SEAT.

Acabados de primera calidad

Toda la fuerza emocional del diseño exterior también se ve reflejada en el interior, con un habitáculo minimalista y claramente estructurado. El impacto de la calidad de los acabados, la amplia elección de colores y materiales que abarca hasta la tapicería de piel de los asientos demuestran las exigencias de SEAT. Cada detalle del nuevo Ibiza se ha ejecutado con la más alta precisión: en el volante, en el diseño del climatizador, en las superficies pintadas. Sin embargo, el centro de atención está en la funcionalidad: los instrumentos bajo la nueva

visera son más fáciles de leer y la guantera es considerablemente más grande. Ahora tiene un volumen de 10,7 litros, con cabida suficiente para muchos más objetos que un simple par de guantes.

El modelo más vendido de su segmento en España y uno de los más vendidos de su categoría en toda Europa

Carrocerías

Tres carrocerías diferenciadas, el nuevo Ibiza se adapta perfectamente a cualquier estilo de vida. El Ibiza SC de tres puertas y el Ibiza de cinco puertas están equipados al máximo para afrontar los retos de la vida cotidiana, con un espacio interior considerable para esta categoría de vehículo y un volumen de maletero de 284 o 292 litros. Por su parte, la carrocería del familiar Ibiza ST es altamente funcional y tiene una enorme capacidad de carga de entre 430 y 1.164 litros, con la posibilidad de transportar incluso dos bicicletas con las ruedas delanteras desmontadas.

Motores potentes y eficientes

La gama de motores es igual de amplia, desde el eficiente 1.2 de 60 CV al potente 1.4 TSI con doble sobrealimentación. Con sus 150 CV y caja de cambios DSG de 7 velocidades de serie, el Ibiza acelera de 0 a 100 km/h en apenas 7,8 segundos y alcanza una velocidad punta de 212 km/h. En el nuevo Ibiza, este propulsor ahora también se ofrece en la variante ST. Asimismo, el Ibiza 1.2 TSI Ecomotive presenta un rendimiento particularmente eficiente: este motor de avanzada tecnología desarrolla 105 CV y un par motor máximo de 175 Nm, disponible a las 1.550 vueltas,

con un consumo medio de tan sólo 5,1 litros/100 km y unas emisiones de 119 g/km gracias en parte al sistema Start/Stop que monta de serie.

Rendimiento óptimo

Los motores TDI son aún más eficientes en cuanto a consumos y emisiones. El máximo exponente de la eficiencia es el Ibiza 1.2 TDI CR E-Comotive, que también viene equipado con la función Auto Start/Stop y recuperación de energía. El consumo medio es de tan sólo 3,4 litros, y corresponde a unas emisiones de 89 g/km de CO2, un valor ejemplar en todas sus variantes de carrocería. Aun así, el compacto motor TDI de avanzada tecnología tiene una potencia de 75 CV y un excelente par motor de 180 Nm. Por último, el propulsor más potente en la gama diésel del Ibiza es el 2.0 TDI CR de 143 CV. Ningún rival en el segmento ofrece un motor diésel tan potente y ningún otro combina los valores de rendimiento y eficacia como éste: puede alcanzar una velocidad máxima de 210 km/h con un consumo medio de apenas 4,6 litros.

Eficientes cajas de cambios y máxima precisión al volante

Las cajas de cambios que monta el nuevo Ibiza son igual de avanzadas que los motores. Además del cambio manual de cinco y seis relaciones perfectamente escalonadas, algunos motores vienen equipados con la caja de cambios DSG de 7 velocidades de serie o como equipamiento opcional. Esta transmisión de doble embrague no solo ofrece la suavidad del funcionamiento automático, sino la ventaja de un comportamiento altamente eficiente.

¿Y qué decir del Ibiza Cupra? Por supuesto el modelo deportivo y tope de gama de la familia Ibiza también tendrá sucesor, garantizando un magnífico rendimiento y un excepcional dinamismo, pero no hasta mediados de 2012.



La expresiva carrocería del nuevo Ibiza alberga las soluciones tecnológicas más avanzadas.