



Entrevista: Alfonso Viera- Víctor Pérez Campeones 2008

Páginas 12 y 13

Han hecho las delicias de los aficionados y han animado un campeonato que, en principio, no tenían previsto ganar. Pero ellos fueron los mejores en el asfalto de Canarias en 2008

Doblete para Citroën En el Rally de Irlanda



Como ya sucediera en 2007, los Citroën C4 WRC de Sebastien Loeb/Daniel Elena y Dani Sordo/Marc Martí han logrado un excelente doblete. **Pag. 16**

Prueba Volkswagen Scirocco



Mejor coche de Canarias 2009

Páginas 18 y 19

Novedades: Fiat Gas Licuado / Ford Fiesta / Opel Ampera / Seat Eléctrico

¿Quieres ganar una?

SLIM & LITE

SONY 

PlayStation®Portable

Bases en la pág. 3



Imaginación y ganas para sacar adelante una temporada complicada Los proyectos no se pueden parar ahora

La temporada 2009 comienza ya el próximo 15 de febrero con la primera cita del provincial de MX en San Miguel, como no podía ser menos. Previo a esa cita tendrá lugar la asamblea de la Federación Canaria de Motociclismo donde se decidirán las nuevas directrices para este año y aprobación de calendarios.

Son muchas las incógnitas que hay de cara a este año de dificultad. Si bien no conocemos aún los calendarios, sí sabemos que hay pruebas que

se caen y otras nuevas que surgen. En lo que respecta al calendario regional la incertidumbre es aún mayor, ya que los desplazamientos entre islas de los pilotos se nos antojan muy escasas. Los gastos se han elevado mucho y las citas interinsulares son muy costosas.

Veremos que ideas hay para mejorar esta situación y los campeonatos regionales sean, eso, regionales. La nueva junta directiva de la federación de Las Palmas viene con sabia nueva y muchas ideas, espero

que consigan los apoyos necesarios para llevar a cabo su proyecto.

Si me paro a pensar en cada especialidad el futuro lo veo muy negro, excepto en el motocross, pero la ilusión y la pasión por este deporte me dice que tendremos más campeonatos sólidos. El circuito de San Miguel aporta mucho beneficio al MX, junto a Mesa Mota, y en breve tendremos un paddock asfaltado y con ello la posibilidad de realizar pruebas de supermotard, pitbike, mini-

motos, cambios, scooters. ¡Que buen proyecto!

Sólo espero y deseo que no dejemos que se muera el deporte que más queremos. El MOTOCICLISMO nos gusta, nos apasiona, nos divierte, nos da vida, pues debemos luchar y darlo todo por él. Desde los distintos puntos de vista y cada uno aportando lo que pueda tenemos que hacer que el 2009 sea un año bueno para el mundo de las dos ruedas, tenemos que demostrar que somos capaces de superar cualquier

situación y luchar con trabajo y esfuerzo por nuestras carreras.

Desde aquí, mi tribuna personal, invito a todo el mundo a colaborar con el motociclismo canario, tenemos que hacer las cosas bien y tener todo listo para cuando Néstor esté mejor enseñarle lo que hemos hecho y hasta donde hemos llegado.

Los proyectos no se pueden parar ahora. Quizás mi opinión de marzo tenga nuevas noticias...

Yiyo Dorta

¿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.

“Esto ya está en marcha” Volver a empezar

Tal y como pueda parecer no vamos a hablar de cine en éste tu periódico del motor. Aunque bien pensado saber aprovechar hasta la última esencia, las posibilidades de cada vehículo, se podría considerar arte.

Hablo que en el día de ayer se dio la salida oficial a las competiciones de motor en nuestra isla, tomando como base de las mismas el automodelismo deportivo, sobre todo aquel que se practica con motores de explosión, sin menospreciar a los eléctricos los cuales pueden ser y son más rápidos pero que personalmente al carecer del ruido de motor no me llaman tanto la atención.

Y podemos hablar de automodelismo, entre otras cosas porque un hombre de la talla de Pedro Martínez De La Rosa, al

comenzar a competir, le pidió a su padre un kart y éste para evitar el peligro le regalo un coche de radio control, despertando a la bestia que llevaba dentro y consiguiendo triunfos importantes tanto nacionales como europeos.

El grado de sofisticación que ha alcanzado esta categoría es tal que existen tanto o más parámetros que controlar y que poner a punto que en un vehículo de escala real. Desde suspensiones con muchísimos resortes diferentes, siliconas internas, posición del amortiguador, regulación de caídas de dirección, avances de pivote, alturas del vehículo, chasis de distinta composición que permiten cambiar drásticamente el comportamiento en pista, durezas de neumáticos infinitas y regulación de di-

ferenciales, así como frenos hidráulicos en la escala 1/5 que son dignos de cualquier vehículo de competición real. Casualmente prácticamente todos los participantes son fanáticos de todo lo que monte motor y te los puedes encontrar en cualquier prueba de nuestras islas disfrutando de las mismas.

Como no iba ser menos, también son referente en competiciones nacionales y europeas y también han disputado más de un Campeonato Mundial.

Podemos hablar de pilotos que fueron pioneros en ello. Pero el presente tiene un nombre propio y no es otro que David Pérez, un jovencísimo piloto de apenas siete años, que ya ha ganado un regional de escala 1/5, que ya ha participado

en pruebas nacionales dejando constancia de su buen hacer y que ha retirado a su padre Alfonso Pérez de la más alta competición, con resultados sorprendentes. Todo esto no sería posible sin el esfuerzo de su familia y la posibilidad de tener un lugar de entrenamiento diario, y eso es gracias al esfuerzo de todos los miembros de la junta directiva del Club a Todo Gas de Santa Ursula, que mantienen las exquisitas instalaciones permanentes con constantes mejoras y novedades en la pista, tal como pudimos ver en la prueba inaugural. Desde que los conozco ha habido cambios en su junta directiva y tres cambios en el trazado de la pista, pero todos han aunado esfuerzos para seguir adelante. ¡Bravo muchachos!, quizás lo que más me ha sor-

prendido es la forma de puntuar esta temporada, la cual no acabo de entender si se deben regir por normas establecidas y creo recordar que en su pista esta previsto disputarse 2 ó 3 campeonatos regionales, con la aplicación de puntuaciones diferentes.

Hace ahora un año y sabiendo lo que le gusta a David Pérez el automovilismo, en la salida de la prueba de los Loros en el rally Isla de Tenerife se lo presenté a Víctor Pérez y le comenté que éste iba a ser otro campeón. No nos equivocamos y los resultados comienzan a llegar.

Un saludo y no olviden que esto ya esta en marcha.

José Gregorio Rguez. del Rosario

P	sumario	6	Bautista / Tifón Motor	12	A. Viera y V. Pérez	18	Prueba VW Scirocco
		7	Piloto 2008 / Mx Abona	13	A. Viera y V. Pérez	19	Prueba VW Scirocco
2	Opinión	8	Opel Ampera	14	Entrenamos D. Glez.	20	Isidre Esteve-Dakar
3	Opinión	9	Catedra Seat/Resultados	15	Presentación Husqvarna	21	VW Gana el Dakar
4	Fiat Gas Licuado	10	Nuevo Ford Fiesta	16	Rallye de Irlanda	22	Lexus Nº1 en EEUU
5	Notic.Toyota / Viñ.de Tor	11	Seat Eléctrico	17	VW Líder en Canarias	23	Pasatiempos

Según una encuesta la mayoría de los conductores suspenderían ¿No aprobaríamos de nuevo el carnet?

Está circulando una encuesta en los informativos de las televisiones de España, encargada por la Confederación Nacional de Autoescuelas, según la cual los conductores hoy, si nos tuviésemos que volver a examinar recolectaríamos una cosecha de calabazas como nunca se conoció.

En pocas palabras: la experiencia no nos serviría para nada y estaríamos todos, o una mayoría importante, suspendidos.

Uno se pone a pensar y parece una contradicción. ¿Cómo puede ser que un conductor lleve 20 años conduciendo y no sea capaz de aprobar el examen de nuevo?

Siempre he defendido la idea según la cual la mayoría de los examinados, de carnet de conducir, no están capacitados para manejar un vehículo. "Justito" les viene para aparcar y dar una vuelta, "con el ingeniero de testigo", con muchísimo más miedo que soltura.

Otra cosa puede ser la

teórica. Como todos sabemos se realiza a base de tests. Hacer pruebas de test hasta la extenuación, aprendiendo de los errores, hace que el examinando acabe, prácticamente, sabiendo las respuestas de memoria.

Y aquí está el truco. Hay muchas preguntas en los test que son de auténtica pega. No tienen ninguna lógica se mire por donde se mire. Son para cazar al aspirante y, claro, como no estamos entrenados, lo normal sería que no los superáramos.

Preguntas como: "Circulando por una carretera con niebla, ¿Qué alumbrado deberemos encender?: A: Delantero; B: Trasero; C: Delantero y trasero". Bien la respuesta que yo diría es la "C", pero no, la correcta es la "B". Seamos serios, ¿En qué coche se puede encender solamente la luz trasera? Que yo sepa en ninguno. ¿Es o no es de pega la preguntita?.

Otra "Circulando dentro

de un túnel, ¿Cuál será la distancia que deberemos mantener con respecto al vehículo que circule delante del nuestro? Se barajan tres respuestas y sorprendentemente la correcta es 100 m. Cualquiera que haya circulado por muchos túneles por Europa o de España no habrá visto JAMAS que nadie practique esta respuesta. En un túnel, pongamos en Los Alpes, con 20 Kms de longitud se organizaría buen embotellamiento. O en Canarias, túneles de Güimar, cuando llegamos detrás de otro coche a 50m, al entrar en el túnel, ¿frenamos para dejar 100m de distancia?. Algo anda mal. Si es cierto que no se cumple, ¿es porque es imposible? ¿Entonces?...

O "Un vehículo pone el intermitente izquierdo cuando inicia el adelantamiento del coche que va delante. ¿Cuándo debe apagar el indicador? Respuestas: A: Cuando haya terminado el desplazamiento; B: Cuando vuelva al carril

derecho o C: Cuando haya rebasado al vehículo y antes de volver a la derecha. Creo que la contestación de todos los que, posiblemente, suspenderíamos sería la "B". Pues tendríamos otra incorrecta porque la correcta es la "A". Para mí, utilizando bien el castellano "el desplazamiento termina cuando llego al punto de destino" y... hasta entonces ¿No debo apagar el intermitente?.

Está claro que van de caza. La única explicación de que haya alguien que apruebe es que entrena y "se las sabe" porque de otra forma es imposible.

Pero, cuidado, hay un trasfondo económico. Todo esto viene a cuento porque la Confederación Nacional de Auto Escuelas está pensando que lo mejor (para sus economías) y "para los conductores", sería que al renovar nuestros permisos de conducir pasáramos por caja haciendo unos test "para ponernos al día".

Es serio. A los principiantes no les enseñan a conducir como deberían y más teniendo en cuenta las complicadas características de nuestro tráfico.

Pero han tenido una idea brillante. Si convencen al Sr. Navarro no tardaremos en ver cómo encarga al poder legislativo la correspondiente ley que nos obligue a ponernos como locos a practicar las respuestas de los test antes de pasar a renovar nuestro carnet. Y, si no aprobamos a la primera, ¿tendremos que esperar sin conducir hasta que superemos el trámite? Para alguien que vive de su carnet, que lleva "toda su vida conduciendo", si no consigue sacarlo pronto, lo puede pasar mal...

Y, de esta forma, ¿seremos capaces de conducir mejor?. Seguramente conoceremos mejor "la teórica y sus trucos actualizados" pero en la práctica no habrá más que una diferencia: Más dinero para la DGT y para las autoescuelas.

José de la Riva

¿Quieres ganar una?

SLIM & LITE



PlayStation®Portable

SONY



Puede ser tuya.

Envía un correo electrónico a:

redaccion@informamotor.com

Dinos dónde consigues tu ejemplar de *informamotor*, lo que te gustaría encontrar en el periódico o sencillamente tu opinión ¡La necesitamos!. Gracias por tu atención.

¡Participa en el sorteo!

Fiat amplía su oferta ecológica con nuevos motores de GLP

Fiat Punto, Bravo y Panda de Gas Licuado

• Fiat ofrecerá versiones de Gas Licuado del Petróleo (GLP) para el Punto, Bravo y Panda. Estos tres modelos estarán disponibles en España en el segundo trimestre de 2009.

• El GLP es, actualmente, el combustible alternativo con una mayor red de distribución en el mercado europeo.

• Estos modelos de GLP conservan la posibilidad de ser alimentados por el motor de gasolina: el paso de un carburante a otro puede ser efectuado en marcha mediante un pulsador específico, para obtener una mayor autonomía.

Fiat continúa con su compromiso ecológico para ofrecer vehículos sostenibles con tecnologías disponibles y accesibles. El último lanzamiento de la marca en la búsqueda de combustibles alternativos se centra en el Gas Licuado del Petróleo (GLP), con el lanzamiento de tres modelos

propulsados con este gas. Se trata del Punto, Bravo y Panda, que estarán disponibles en el mercado español en el segundo trimestre de 2009.

El Panda GLP adopta un motor 1.2 de 60 CV de potencia, con un nivel de emisiones de tan sólo 116 g/km. El Punto, disponible en 3 ó 5 puertas, cuenta con un propulsor 1.4 de 77 CV y unas emisiones de 119 g/km. El Bravo, por su parte, adopta un propulsor 1.4 de 90 CV y unas emisiones de 134 g/km.

Estos nuevos modelos convivirán con la gama "Natural Power" de gas natural, con la que Fiat lidera el mercado de vehículos de gas con un 70% de la cuota de mercado en Europa. Frente al Gas Natural, el GLP ofrece como ventaja una mayor red de distribución con 13.726 estaciones en 26 países europeos (frente a las 1.642 del Gas Natural).

Desarrollados en colaboración con FPT (Fiat Power Train) y Landi Renzo, los nuevos modelos ofrecen una doble

alimentación GLP-Gasolina, ofreciendo, de fábrica, la máxima integración y seguridad entre ambos combustibles.

En detalle, los propulsores para las versiones GLP disponen de un sistema de aspiración específico, para acoger los inyectores de GLP, además de la instalación eléctrica suplementaria ya integrada. La bombona de GLP, de tipo helicoidal, está colocada en el vano de la rueda de repuesto para no restar espacio al equipaje (es de serie el kit de emergencia).

Según los modelos, el depósito de gasolina ofrece una capacidad diferente al de las versiones estándar (el valor tiene ya en cuenta el límite del 80% del llenado del depósito previsto por la normativa vigente): 38 litros para el Punto, 41 litros para el Bravo y 31 litros para el Panda. De hecho, el vehículo a GLP conserva la posibilidad de ser alimentado a gasolina: el paso de un carburante a otro puede ser efectuado en marcha mediante un

pulsador específico, para obtener mayor autonomía

El GLP

El GLP (Gas Licuado del Petróleo) es un hidrocarburo que se obtiene directamente del proceso de refinado del petróleo crudo o por extracción, derivando tanto del gas natural como del petróleo. Con respecto a la gasolina y al gasoil, el GLP genera menos emisiones y, lo que es más importante, no produce partículas PM10, principales causantes de la contaminación atmosférica. En concreto, las principales ventajas de este combustible en la automoción son:

• Emisiones de CO2 similares al diésel, y por tanto un 15% menores que la gasolina

• Un 96% menos de emisión de NOx que el diésel y un 68% menor que la gasolina

• 95% menos partículas contaminantes

• Reducción de vibraciones y ruido del motor hasta un 50%

• Menor consumo que gasolina y diésel para los mismos kms

• Mayor duración del motor

• Menos cambios de aceite

Redacción



La marca italiana sigue haciendo esfuerzos por hacer del automóvil un medio cada vez más respetuoso con el desarrollo sostenible.



Subida al Mayorazgo, 6 - 38108 Santa Cruz de Tenerife

Citas: Tel.: 922 882 783 - 922 209 602 Fax: 922 882 835

email: atencionalcliente@estiauto.com

Horario de atención de lunes a viernes de 07:00 a 17:00 horas

Recojemos y entregamos su vehículo en toda la isla



Fundación Canaria para el Fomento del Transporte Adaptado Acuerdo con **Toyota Canarias**

Toyota Canarias cede un vehículo a la Fundación Canaria para el Fomento del Transporte Especial Adaptado.

En las instalaciones de Toyota Canarias en Las Palmas de G.C. se firmó un Convenio Específico de Colaboración entre la Fundación Canaria para el Fomento del Transporte Especial Adaptado y Toyota Canarias S.A. para la donación de un vehículo adaptado al transporte para personas de movilidad reducida. Una Toyota Hiace, será el nuevo medio de transporte de la Fundación.

El vicepresidente del Cabildo de Gran Canaria y presidente de la Fundación Canaria para el Fomento del Transporte Especial Adaptado, Román Rodríguez, y el presidente de Toyota Canarias, Ángel Ferrera, valoraron positivamente la utilidad y beneficios en la mejora de las condiciones de movilidad que supone una donación de estas características.



Redacción

Don Angel Ferrera, presidente de Toyota Canarias, y Don Román Rodríguez, vicepresidente del Cabildo de Gran Canaria, tras la firma del convenio.



El piloto del Mapfre Aspar aceptó el reto para saltar en paracaídas. Álvaro Bautista prueba la velocidad vertical

La aventura tuvo lugar hace unas semanas a propuesta del programa Discovery Challenge que se emite en la cadena estadounidense Discovery Channel. El piloto Álvaro Bautista aceptó la aventura planteada por el programa, consistente en llevar a cabo un salto en caída libre desde una altitud de 4.000 metros.

El desafío protagonizado por el talaverano en la Escuela Internacional de Paracaidismo Skydive de Empuriabrava, en Gerona, forma parte de una serie de tres episodios, que serán emitidos a partir del día 19 de enero en España y Portugal.

La iniciativa enfrenta a un joven talento a alguno de los cuatro elementos: tierra, agua, aire y fuego. Bautista se enfrentó al aire con un salto que tuvo una caída libre de 50 segundos y una sucesiva suspensión con el paracaídas abierto hasta el aterrizaje que duró dos minutos aproximadamente.

“Cuando abrieron las puertas, pensé: ¡madre mía

dónde me he metido!”, ha explicado el piloto de Talavera de la Reina. “Creo que la parte más difícil fue lanzarme al vacío. Después sueltas muchísima adrenalina cayendo a 250 km/h. Sientes el aire con tanta fuerza que apenas percibes la sensación de vacío. Y cuando se abre el paracaídas parece que te quedas flotando en el aire, es un gran contraste”.

“Si me dieran a elegir entre velocidad horizontal o vertical, me quedaría con la horizontal porque es la que controla. La vertical es muy extraña y diferente a cualquier situación que se pueda vivir en la vida normal. De todas formas, ha sido una experiencia realmente fascinante de principio a fin”, concluyó el piloto de Aspar, quien reanudará su actividad deportiva habitual a final de mes, cuando realice el primer test de la pretemporada 2009 en el circuito de Jerez.

Moto GP



A pesar de la “euforia del momento”, Álvaro Bautista, prefiere la velocidad horizontal que es la que controla

Único representante para toda la provincia de Santa Cruz de Tenerife Tifón Motor concesionario oficial Aprilia

La empresa Tifón Motor celebró en La Casa del Vino, en el Sauzal, la presentación de su reciente nombramiento como único concesionario oficial de la marca Aprilia para la provincia de Santa Cruz de Tenerife.

Con este motivo Aprilia y Tifón Motor quisieron reunir a los agentes de la marca, es decir a todas las tiendas que a partir de ahora pondrán en el mercado las motos de la marca italiana.

De esta manera Aprilia tendrá como concesionario oficial en la provincia a Tifón Motor que distribuirá directamente y a través de todos sus agentes una más de las marcas del Grupo Piaggio, que se une a Piaggio, Vespa, Gilera y Derbi.

Tanto los directivos de Aprilia como el gerente de Tifón Motor, presentaron a los agentes y medios de comunicación lo que será el proyecto para el año 2009. Jesús Chércoles, director comercial de Aprilia España,

comentó durante la presentación la apuesta que a partir de ahora va a hacer Aprilia para mejorar su servicio y aumentar su cuota de mercado. Chércoles destacó que el Grupo Piaggio es el primero en el ranking de ventas en Tenerife de scooter y lanzarán durante este año 4

novedades de Aprilia con lo que completarán una gama de 17 modelos de scooter y 20 de motocicletas.

Por otra parte, desde Aprilia, quisieron recalcar la importancia de la mejora en el servicio de recambios, pues desde hace unos días se ha conseguido que los repuestos

que se necesiten en Tifón Motor serán traídos directamente desde la fábrica de Aprilia, en Noale, Italia, en un plazo de 72 horas, aunque la inversión del concesionario en stock de repuestos es muy alta. Sin duda, el tiempo de espera por un recambio se reducirá considerablemente lo que

mejorará en gran medida la calidad del servicio prestado al cliente.

Aprilia y Tifón Motor mostraron una representación de las motocicletas de la marca, mientras obsequiaban a los asistentes con un aperitivo.

Redacción



Directivos y agentes de Aprilia en la provincia de Santa Cruz de Tenerife

La Peña Racing La Verga eligió el “Piloto del Año” en S/C de Tfe. Roberto Negrín fue el nominado en 2008

Como ya es costumbre, un año más, la Peña Racing La Verga reunida en su sede social ha realizado su votación de **Piloto del Año en la Provincia de Santa Cruz de Tenerife** recayendo, en esta edición, en el joven y rápido piloto **Roberto Negrín Ramos**.

En una reñida votación el segundo lugar fue a parar a manos de Víctor Delgado, y el tercer puesto un triple empate entre Pedro Tomas Reyes, Francisco Delgado y Víctor Fariña.

La Peña Racing La Verga quiere agradecer a los pilotos la vibrante y espectacular temporada realizada, y desearles a todos un 2009 lleno de éxitos.



Redacción

Roberto es un piloto espectacular pero rapidísimo

El Cabildo mejora el circuito de motocross de San Miguel Para celebrar el Campeonato de España

El Cabildo de Tenerife inicia las obras de mejora del circuito de motocross de San Miguel, tras la firma del acta de comprobación de replanteo. **La Corporación insular invertirá 186.669,07 Euros** en el asfaltado del paddock y de la zona de parrilla de salida, así como en mejorar las canalizaciones y arquetas de conexión necesarias para la instalación de tres torretas de iluminación en la zona de paddock. Los trabajos serán realizados por la empresa Traysesa y tienen un plazo de ejecución de dos meses.

El consejero de Deportes, Dámaso Arteaga, indica que “**hoy se ha firmado el acta de replanteo de los trabajos y el lunes comenzarán las obras en el circuito. Nuestra intención es que las mismas**

estén finalizada a finales de febrero, ya que el objetivo es tener preparada la instalación lo antes posible de cara a la prueba del Campeonato de España que se celebrará el 22 de marzo”.

Arteaga señala que “**desde el Cabildo, el Moto Club Abona y el Ayuntamiento de San Miguel estamos trabajando para que todo salga bien en esta prueba del Nacional, una aspiración que teníamos todos desde que se puso en marcha el circuito. Con estos trabajos se trata de adecuar la instalación a las exigencias de la Federación Española de Motociclismo y estamos seguros de que la competición será un éxito”.**

Redacción



El Consejero de Deportes del Cabildo de Tenerife, Don Dámaso Arteaga, en una visita al circuito de San Miguel

Incorpora la innovadora tecnología GM Voltec El Opel Ampera en el Salón de Ginebra

Opel ha anunciado que el nombre para su revolucionario vehículo eléctrico de autonomía extendida será "Ampera". El Opel Ampera de cinco puertas y cuatro asientos será desvelado en el Salón del Automóvil de Ginebra 2009 (5-15 de marzo).

"Con el Ampera, Opel será el primer fabricante de automóviles europeo en proporcionar a los clientes cientos de kilómetros de conducción eléctrica ininterrumpida", ha dicho Alain Visser, Director Ejecutivo de Marketing de General Motors Europe.

La innovadora tecnología de propulsión eléctrica de GM, llamada Voltec, funciona de forma diferente a otros sistemas de propulsión avanzados. Para trayectos cortos de hasta 60 kilómetros, el Ampera funciona sólo con la energía de la batería de ion de litio cargada en un enchufe estándar de 230v. Para distancias más largas, el coche seguirá funcio-

nando con la energía que genera un pequeño motor de combustión interna.

El Ampera será apropiado para los hábitos diarios de conducción de la mayoría

de los clientes europeos. Por ejemplo, aproximadamente el 80 por ciento de los conducto-

res alemanes conduce diariamente menos de 50 km.

Redacción



El Opel Ampera será capaz de recorrer cientos de kilómetros de conducción con tracción eléctrica ininterrumpida.

¡Hacemos ganar dinero a nuestros clientes!

PUBLICIDAD · DISEÑO GRÁFICO · MULTIMEDIA · EXTERIORES · STANDS · PRENSA · EDICIÓN



Especializada en Comunicación a Medida, en esta empresa estudiamos caso por caso los soportes más convenientes para cada proyecto.

Con 15 años de experiencia en el sector, en 2004 obtuvimos la CERTIFICACIÓN ISO 9001:2000, garantía de nuestro hacer en beneficio del cliente.



Avenida Tres de Mayo 30
Edificio Ahlers 2ª planta
38005. Santa Cruz de Tenerife
Islas Canarias - España



Tel. 922 235 544 | Fax. 922 235 304
accionmm@accionmm.com

www.accionmm.com

Promueve el "Forum Internacional de las TIC en la Automoción" Organizado por la Cátedra **Seat**

SEAT promueve el 'Forum Internacional de las TIC en la Automoción'

La Escuela Técnica Superior de Ingeniería Industrial de Barcelona (ETSEIB) acoge la primera edición del "Forum Internacional de las TIC en la Automoción" (FITICA'09), organizado por la Cátedra SEAT y con el patrocinio de la marca automovilística española y de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), entre otros. Se trata de un espacio científico y tecnológico para divulgar y debatir los últimos avances de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) aplicadas a la automoción, las infraestructuras viarias y la seguridad activa y pasiva.

En este marco se han realizado diversas conferencias, por parte de especialistas de primera línea, tanto de empresas como Telefónica I+D, FICOSA, T-Systems, AT4 Wireless, GMV y del Centro Técnico de SEAT; así como las Universidades de Alcalá de

Henares, la ETSEIB y el Instituto Biomecánico de Valencia.

El acto de inauguración ha contado con la participación de Jordi Gené, piloto del equipo

SEAT Sport, ganador del Campeonato del Mundo de Turismos (WTCC), que habló sobre la aplicación de las TIC en la competición.

Asimismo, el gerente de Desarrollo eléctrico y electrónico del Centro Técnico de SEAT, Juan Manuel Marco, destacó la importancia de las

TIC en el presente y futuro de la automoción, así como la necesidad de información en tiempo real de la situación viaria.

Redacción



Una imagen de la presentación

Aumenta sus ventas a nivel mundial en un 8,4% Buenos resultados de **Kia Motors** en 2008

- 1.375.738 vehículos se vendieron en 2008

- Las ventas en China, en los mercados generales y en Corea crecieron un 34,2%, 30,5% y 16,2% respectivamente en 2008.

- En el segmento C, el Cerato sigue siendo líder por tercer año consecutivo.

Kia Motors Corporation anunció esta semana que sus ventas globales (exportaciones, ventas interiores y ventas de plantas en el exterior) de vehículos de pasajeros, vehículos de recreación (RVs) y camiones ligeros registraron 1.375.738 vehículos, representando un incremento del 8,4 con respecto al año anterior.

En 2008, China (151.085 unidades vendidas) y los mercados en general (262.166 unidades vendidas) han experimentado el mayor crecimiento del año de un 34,2% y 30,5%, respectivamente. En el acumulado de ventas también experimentaron incrementos Corea (un 16,2% de aumento con 316.432 unidades ven-

didas), mientras que Europa (decrece un 2,3% con 335.138 unidades vendidas) y América del Norte han experimentado descensos (8,6% de disminución con 310.917 unidades vendidas). En diciembre, China experimenta un significativo aumento con respecto al año anterior con la venta de 16.909 unidades (un 36,2% de incremento). Los mercados generales y Corea también experimentaron aumento vendiendo 22.381 unidades (un 15,3% de incremento) y 27.507 unidades (un incremento del 10%), respectivamente, mientras que Europa y América del Norte vendieron 19.966 Uds. (un 33,6% menos) y 16.286 Uds. (un 37,2% de disminución), respectivamente. Durante este mes, Kia vendió 103.049 unidades a nivel mundial.

Hyoung-Keun Lee, Vicepresidente Ejecutivo Senior y COO de la División de Comercio Internacional dijo: "Si bien América del Norte y Europa experimentaron algunas pérdidas con respec-

to al año anterior debido a una ralentización de las ventas en el último trimestre, Kia ha experimentado aumentos de la cuota de mercado en muchos mercados de estos dos territorios.

Además, hemos experimentado importantes avances en toda China, y en los mercados generales y en Corea. A pesar de las condiciones económicas, estamos seguros de que estamos bien

posicionados, con relación a otras marcas, los que nos hará ganar cuota de mercado para satisfacer la demanda de vehículos fuel-efficient y los compactos." Lee continuó, "Kia Motors Corporation continúa con prudencia supervisado y gestionado su negocio de cara al actual panorama económico mundial, que está afectando a la demanda de vehículos en muchos mercados de todo el

mundo. La empresa sigue siendo fuerte con el lanzamiento de los nuevos productos, el nuevo SOUL y la nueva generación de Cerato (conocido como "Forte" en algunos mercados) a principios de 2009, así como la actualización Kia cee'd y un modelo totalmente nuevo del segmento B programado para ir salir a la venta en el mercado europeo a finales de 2009."

Redacción



En el segmento C, el Cerato sigue siendo líder por tercer año consecutivo.

En la planta de Ford en Valencia Se inicia la fabricación del nuevo Fiesta

• Valencia seleccionada como una de las cinco plantas de producción en el mundo para fabricar el primer coche Global de Ford.

• La fábrica ha recibido una inversión de 300 millones de euros para adaptarse a la producción del nuevo Fiesta.

La planta de Almussafes ha comenzado el 21 de Enero la producción del nuevo Ford Fiesta, el primer modelo de Ford de la nueva generación de productos globales. Dadas sus excepcionales cualidades Valencia ha sido seleccionada como una de las cinco plantas de Ford donde se va a producir el primer automóvil Global de Ford.

La producción comenzó el año pasado en Colonia (Alemania); ha comenzado en Nanking (China) y desde ahora hasta el 2010 se iniciará su fabricación en Valencia, Rayong (Thailandia) y en Cuautitlán (México). En los próximos cinco años, Ford prevé fabricar más de un millón de unidades de vehículos del Segmento B, al que pertenece el nuevo Fiesta.

El acto de inauguración del comienzo de la producción celebrado hoy en Almussafes, ha contado con la presencia del Presidente de la Comunidad Autónoma de Valencia, D. Francisco Camps, la Consejera de Industria, Belén Juste; José Manuel Machado, Presidente de Ford España y Antonio Adés, Director de Fabricación de la planta de Almussafes, así como de numerosas personalidades de ámbito político y social de la Comunidad Valenciana.

José Manuel Machado, Presidente de Ford España, durante su discurso inaugural, destacó que “estamos muy orgullosos de que Valencia haya sido elegida para la fabricación del nuevo Fiesta, lo que ha supuesto una inversión de más de 300 millones de euros para la reestructuración y la modernización de la fábrica de Valencia para adaptarse a la producción; esta inversión supone casi el 70 por ciento del Acuerdo de Inversión adquirido en el 2007”.

El Presidente de Ford España añadió: “Tan sólo dos meses después del inicio de su comercialización, el nuevo Fiesta está teniendo una gran

aceptación en el mercado que ha hecho que junto con el resto de la gama de productos, hayamos finalizado 2008 como líderes de ventas en España”.

El Director de Fabricación de la Planta de Almussafes, Antonio Adés, ha declarado que “en el marco de la situación económica actual, es una excelente noticia que la producción del nuevo Fiesta sea en Valencia. Este coche no es un modelo más de nuestra gama, sino que representa un icono para la industria del automóvil que se ha mantenido vivo durante 30 años; además, Valencia está emocionalmente

vinculada al Fiesta ya que marcó el comienzo de esta fábrica en 1976”.

La primera generación del Fiesta comenzó su producción en la planta de Valencia en 1976. Se han fabricado desde entonces más de 12 millones de unidades en todo el mundo, de las cuales, más de 4,68 millones han sido fabricadas en Valencia. Durante 2008, la fábrica de Valencia ha producido un total de 357.600 coches (Ka, Fiesta y Focus). Aproximadamente el 82 por ciento de los vehículos producidos en Valencia el pasado año fueron exportados a más de 60 países. La planta de Valencia emplea directa-

mente a más de 7.000 personas.

La creación de este nuevo modelo de Ford, viene de la mano del equipo europeo de Desarrollo de Producto Global, y está considerado como el modelo de trabajo a seguir para futuros proyectos de desarrollo e implantación global. La producción del nuevo Fiesta ha conseguido aunar la demanda y expectativas de los consumidores a nivel mundial y es el resultado de la colaboración de los diferentes equipos de Desarrollo de Producto Global de Europa, América y Asia.

En España, el nuevo Fiesta ha ganado el premio “Coche de la Mujer 2009”.

Redacción



D. Antonio Adés, Dña. Belén Juste, D. Francisco Camps y D. José Manuel Machado

LA PUBLICIDAD

NO ES UN GASTO

NO ES CARA NI BARATA.
ES EFECTIVA O ESTÉRIL

FORMA PARTE DE LA SIEMBRA



LA PUBLICIDAD EFECTIVA

CONSULTA CON NOSOTROS EN REDACCION@INFORMAMOTOR.COM



Dentro de un Plan Global de Movilidad Sostenible para 2014 Seat presentó su proyecto de coche eléctrico

El prototipo con propulsión eléctrica presentado muestra el potencial de la tracción 'Twin Drive' para un vehículo de gama compacto.

Esta tecnología incorpora la tracción eléctrica en circuitos urbanos, mientras que en recorridos interurbanos se complementa con un motor de combustión.

Las primeras unidades se podrían comercializar a partir de 2014.

SEAT presentó al ministro de Industria, Turismo y Comercio, Miguel Sebastián, un primer prototipo de coche con tracción eléctrica en el que trabaja la marca española. Se trata del proyecto SEAT León Twin Drive Ecomotive, un vehículo equipado con un motor eléctrico, para circuitos urbanos, que se complementa de forma inteligente con un motor de combustión para trayectos interurbanos, lo que permite alcanzar el óptimo de consumo y emisiones.

El acto, que tuvo lugar en el Centro Técnico de SEAT,

contó además con la asistencia, entre otras personalidades, del secretario de Industria y Empresa de la Generalitat de Catalunya, Antoni Soy; y de los alcaldes de los municipios donde se ubican las instalaciones de SEAT.

También participaron Francisco García Sanz, miembro del Comité Ejecutivo de Volkswagen y presidente del Consejo de Administración de SEAT, y Erich Schmitt, presidente de SEAT.

García Sanz destacó la importancia de este vehículo por la inversión que significa, no sólo en términos medioambientales, sino en el futuro de la empresa: "Si a mediados del siglo pasado contribuimos decisivamente a movilizar a toda una generación, hoy, 50 años más tarde, queremos también ser los primeros en iniciar el proceso de desarrollo e industrialización en España de este tipo de vehículo que combina el motor eléctrico con el de combustión: el SEAT León Twin Drive".

No obstante, ha subrayado

la necesidad de involucrar a todos los entes implicados para garantizar esta movilidad sostenible en el futuro: "La tecnología de producto, por sí sola, no constituye una garantía de éxito si en el proyecto no se ven implicados, además, el sector eléctrico y las Administraciones, puesto que su participación es esencial para asegurar la movilidad y autonomía de los usuarios".

Este plan, con un horizonte a 2014, tiene por objeto investigar en el ámbito de la tecnología de propulsión híbrida "plug-in" la progresiva disminución de intervención de los motores de combustión con el fin de poner en el mercado modelos SEAT con reducidos consumos y niveles de emisiones de CO₂, y por tanto altamente respetuosos con el medio ambiente.

Posteriormente, la comitiva pudo conocer los aspectos técnicos del proyecto SEAT León Twin Drive Ecomotive. Un vehículo que el ministro de Industria ha tenido

la oportunidad de probar como ocupante.

INFORMACIÓN TÉCNICA

Proyecto SEAT León 'Twin Drive Ecomotive',

El primer prototipo de coche eléctrico de la marca automovilística española está basado en un León al que el tradicional motor de explosión ha sido sustituido por un motor eléctrico. Asimismo, se han modificado algunos elementos como la caja de cambios, el servofreno, la calefacción y refrigeración, y gran parte de la electrónica del coche, entre otros. Este motor se alimenta a través de un conjunto de baterías de litio-ion que van ubicadas en la parte posterior del vehículo, permitiéndole alcanzar una potencia sostenible de 35 kW y una velocidad autolimitada a 100 km/h.

Este prototipo va a permitir a los ingenieros del Centro Técnico de SEAT investigar las particularidades de la propulsión eléctrica y sobre todo mejorar una de sus principales

desventajas: la recarga rápida de sus baterías y su autonomía de uso, que en el caso de este prototipo es de 50 km.

El proyecto Twin Drive Ecomotive es el paso previo a un coche 100% eléctrico, y consiste en el desarrollo de un vehículo híbrido que combinará la eficiencia ya conocida de las versiones Ecomotive de SEAT con las ventajas que aporta la propulsión eléctrica.

Así, se conseguirá una reducción drástica de las emisiones de CO₂, disponiendo de una autonomía de uso y unas prestaciones destacables.

SEAT, con su gama Ecomotive, ya ofrece a los clientes el Ibiza Ecomotive con unas emisiones de 98 g/km de CO₂, el León Ecomotive con 119 g/km y el Alhambra con 159 g/km. Precisamente, dos de estos modelos, el Ibiza y el Alhambra son los vehículos con menor nivel de emisiones en sus respectivos segmentos.

Redacción



Momentos de la presentación del nuevo proyecto



Aspectos del prototipo



El proyecto es muy importante para el futuro de la marca y de la industria española



En Canarias fueron los mejores en 2008 y esperan repetir en 2009

Dos cracks: Alfonso Viera y Víctor Pérez

En muchos medios especializados hemos podido ver la imagen de los Campeones de Canarias de Rallyes de Asfalto 2008: Alfonso Viera y Víctor Pérez.

Desde informaMOTOR, y para nuestros lectores, nos hemos puesto en contacto con ellos para que contesten en profundidad a algo de lo mucho que a todos nos gustaría saber.

Alfonso Pérez, el piloto. Para empezar por el principio: Donde y ¿Cuándo naciste?

En Las Palmas de GC, el 8 de octubre de 1976

¿A que te dedicas en tu vida laboral?

Gestiono parte de una empresa familiar.

¿Por qué practicas automovilismo?

Supongo que porque desde que recuerdo me gusta la velocidad y todo aquello que se mueve gracias a un motor

¿Tienes a alguien de tu familia que te inculcó la afición?

Absolutamente a nadie. Sólo un dato como ejemplo: la tercera carrera que fui a ver en mi vida ya tenía el casco y el mono puesto y fue con 27 años... En mi familia no hay ninguna tradición automovilística.

¿Cuándo empezaste a correr?

En la Subida de los Marteles en 2004.

¿Qué haces para estar en forma?

Me gusta practicar todo tipo de deportes de raqueta, frontón, squash, padel... Y también suelo salir a hacer footing cuando no encuentro con quien practicar esos deportes

¿Cuál fue tu primer coche de carreras?

Un Seat Ibiza 1.8 Turbo

¿Por cuantos has pasado después?

Por unos cuantos la verdad. Seat Ibiza de tierra 1.6, Seat Ibiza Gr A "junior" de tierra, Renault Megane, Subaru Impreza WRX Gr N tierra, Mitsubishi Lancer Evo 8, Mitsubishi Lancer Evo 9 y Ford Focus WRC 06

Tienes en tus manos un FORD "pata negra". ¿Consideras que lo dominas plenamente?

Sinceramente creo que si lo domino plenamente. Pero que nadie se lleve a engaño. Eso no quiere decir que no se pueda ir más rápido. Por supuesto que si. Pero eso es ya mas difícil y a mi no me apetece correr con ese riesgo...

En el automovilismo, y sobre todo cuando se va deprisa, uno se puede dar alguna vez un susto del que escapa "por los pelos". ¿Nos puedes contar alguno?

Pues el que tengo más reciente es el trompo que hicimos en una curva rápida en el Rally de Canarias. Según la telemetría, el ingeniero, nos di-

jo que lo hicimos a 137 km/h... ¡Todavía tengo pesadillas!

Los que te vemos desde las cunetas hemos visto una cierta progresión. Personalmente creo que "has aprendido" mucho y rápidamente. Ahora tu forma de conducir se parece más a "los gordos del mundial". El coche evoluciona y se comporta en las curvas como un verdadero 4x4 en asfalto. ¿Cuánto tiempo transcurrió hasta que lo conseguiste?

Como dije desde el principio es un coche fácil de conducir pero difícil de pilotar. Llegar a un llevar un ritmo elevado me ha costado bastantes carreras. Te diría que hasta el Rally Villa de Adeje no lo llegue a llevar suficientemente rápido y esas son muchas carreras. Pero es el precio que hay que pagar si no quieres darte un golpe, hay que ir poco a poco.

Hablamos del copiloto. ¿Crees que un copiloto no gana rallyes pero ayuda a perderlos? O crees que un buen copiloto es un puntal imprescindible...

Esa frase típica es un desastre... desde mi punto de vista. Los copilotos son parte fundamental de este deporte, sin ellos es muy difícil que un piloto evolucione. Lo que ocurre es que muchos aficionados sólo ven la labor que éstos hacen el día de la carrera. Pero un copiloto tiene muchas res-

ponsabilidades antes, durante y después de las carreras. Los Rallyes son un deporte de equipo y hay tres piezas que son igual de importantes: equipo (jefe de equipo, coche, mecánicos, ingenieros, logísticos...), copiloto y piloto. Si falla una de las tres mal asunto.

Llevas al lado un copiloto de mucha, mucha categoría. ¿Has aprendido algo de Víctor Pérez?

Mucho. Sobre todo a tener paciencia y a saber que este deporte es duro y que si quieres llega a algo tienes que hacer las cosas poco a poco. Evidentemente, durante mucho tiempo, estuvo corrigiéndome como piloto. No hay que olvidar que él fue copiloto de grandes pilotos de los que ha aprendido mucho. Quizá no será capaz de hacer lo que hay que hacer a los mandos. Pero la teoría la sabe toda y a mi me ayudó mucho.

A pesar de que estamos en "el año de la crisis" sabemos que Copi, "el jefe", está haciendo todo lo posible por sacar el presupuesto que os permita seguir corriendo en el 2009. ¿Alguna novedad con respecto al año pasado?

En estos tiempos si no hay noticias es que son: ¡buenas noticias! Bromas aparte te diré que hay alguna pequeña evolución prevista para el coche y que el programa de carreras puede hacernos visitar alguna isla que el año pasado no visitamos.

Has ganado tu primer Campeonato Regional. ¿Qué esperas del automovilismo?

Ya he recibido del automovilismo mucho más de lo que esperaba nunca conseguir. Aspiraba a conseguir una parcela dentro de la historia de este deporte que es tan importante en Canarias y creo que lo he conseguido. Ahora te diré que cuanto mayor sea esa parcela mejor y que seguiré luchando por ganar allá donde vaya.

¿Te gustaría participar en el nacional o incluso en el mundial?

Los que me conocen saben que tengo una asignatura pendiente en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra. campeonato al que espero volver y luchar, como siempre lo he hecho, por hacerlo lo mejor posible.

Por nuestra parte nada más. Tienes a tu disposición el espacio suficiente para que te dirijas a los aficionados y lectores de informaMOTOR. ¿Qué les dirías?

Les daría las gracias mil veces y mil más. Se han portado de maravilla conmigo y con mi equipo. Eso me ha hecho vivir grandes emociones. Se que han tenido paciencia y me han tratado con mucho respeto. Por eso espero seguir dándoles alegrías allá por donde pase con el Ford Focus WRC.

Muchas gracias

(Sigue en la pág. 13)



El equipo de Copi Sport supo sacar el rendimiento suficiente para ganar el Campeonato en 2008 que, en principio, se habían planteado como un año de transición. Enfocan el 2009 con mucha moral y optimismo

(Viene de la pág. 12)



Víctor Pérez (izq.) y Alfonso Viera. La pareja Campeona del Regional de Rallyes de Asfalto 2008 en Canarias.

Víctor Pérez, el copiloto. Donde y ¿cuándo naciste?

En Barlovento el 23 de mayo de 1973.

¿A que te dedicas en tu vida laboral?

Prácticamente solo hago rallyes. Pero aparte de esto tengo una pequeña empresa de servicios y mantenimiento de casas y edificios.

¿Por qué practicas automovilismo?

Hoy día son varios los motivos. Pero lo que me llevó a iniciarme en este maravilloso deporte fue la enorme afición que tenía y tengo. Digamos que es lo que, de alguna manera, más sentido le ha dado al día a día de mi vida. Al menos hasta hoy.

¿Tienes a alguien de tu familia que te inculcó la afición?

Nadie. Más bien todo lo contrario. Piensa que este deporte se ve como algo muy peligroso y en mi casa no iba a ser diferente. A mis padres les costó mucho habituarse a ver a su hijo dentro de un coche de rallyes.

¿Cuándo empezaste a correr?

El 15 de abril de 1991, Rallye Isla Bonita.

¿Has participado alguna vez de piloto?

Si una vez. Fue un desastre. Me salí justo delante de toda mi familia. Así no han vuelto a verme competir. Je je je...

¿Te gustaría?

No me gustaría repetir. Esa es la verdad. Yo soy copiloto de afición, vocación y profesión.

Pase lo que pase eres un copiloto en toda la regla...

Efectivamente.

¿Con cuantos pilotos has corrido? ¿Los puedes nombrar?

Francisco Santana, Juan Luis Cruz, José Luis Ferraz, "padre" Damian, Goyo Picar, Flavio Alonso, Tato Suárez, Quique Garcia Ojeda, Nacho Sanfilippo, José Antonio Torres, Armide Martin, Glicerio Rodriguez, Miguel Fuster, Evelio Rodriguez y Alfonso Viera. Si no me he olvidado de alguno estos son todos, 16.

Sin contar a Alfonso, ¿con cual de todos te lo has pasado mejor?

Con todos ha habido muy buenos momentos... ¡Y malos claro! Pero siempre hay alguno con el que, por el momento en que trabajé con él, fue determinante en mi vida y ese es Goyo Picar. Aunque también con Torres, con Sanfilippo en el mundial etc... En fin buenos recuerdos con todos.

¿Puedes hacer una relación de los títulos que has ganado en tu vida deportiva?

En ese sentido he sido un deportista con suerte o éxito. He sido varias veces Campeón del Provincial de Tenerife de Rallyes de Asfalto, de La Palma y de Las Palmas de Gran Canaria. En el 2000 y 2008 Campeón Regional de Rallyes de Asfalto. En el 2000 Campeón Regional de Rallyes de Tierra. Campeón Regional de Gr. N 1994. Provincial Gr. N de las 2 provincias varias veces. Puntuar para el mundial de Gr N en Finlandia 2001 y Campeón de España de Rallyes de Tierra 2001.

En el asiento derecho, además de disfrutar de los triunfos y de todo, cuando las cosas salen según lo previsto, también uno está sujeto a tragarse algún que otro susto. Cuéntanos tu susto más impresionante.

¡Uf!, no te sabría decir me he dado muchísimos. Tengo dos en Atogo muy fuertes con sendos vuelcos. Uno en 4ª con Viera y otro en 5ª con Glicerio. Pero segurísimo que si alguno de los muchos otros sustos que nunca llegaron a ser salida de pista, hubieran terminado como tal, las cosas quizás hubieran sido un poco peores de lo que han sido. O sea que

gracias a Dios siempre se han quedado en susto.

Has disfrutado de una dilatada y exitosa carrera deportiva como copiloto. ¿A qué aspiras?

He llegado mucho mas lejos de lo que habría esperado al principio. Mi ilusión era llegar a ganar y dedicarme a esto. Pero lo cierto que llevo 14 temporadas haciendo de los rallyes una forma de vida en todos los sentidos y he ganado muchos más rallyes y campeonatos de los que igualmente había imaginado. Por tanto mi aspiración pasa por poder seguir haciendo carreras con Alfonso y poder culminar y aprobar alguna asignatura que tenemos pendiente por tierras peninsulares.

Hablamos de una hipótesis. Supongamos por un momento que no estás corriendo con Alfonso y recibes una llamada verdadera de Citroën Francia para que seas el copiloto de Sebastian Loeb. ¿Les dirías que sí?

Bueno eso, como bien dices, es una hipótesis. De entrada tendríamos un gran problema, y al día de hoy insalvable, en forma de idioma. Por otro lado hoy día no se me pasa por la cabeza dejar de trabajar para Alfonso Viera. Es un piloto con el que he vivido muchos

momentos. No en vano es el segundo piloto con el que más carreras he hecho y no me apeetece dejar esta buena relación deportiva por iniciar algo que nunca se sabría si iría bien. Vamos que, para dejar de ser su copi, tendría que echarme a golpes por muy buena que fuera la oportunidad que me pudiera surgir.

Dinos algo, un comentario, para los lectores de informaMOTOR y para la afición canaria.

Podría decir muchas cosas. Tenemos una muy buena afición, muy entendida y muy culta en esta especialidad de rallyes.

Me gustaría decir, también, que me siento muy agradecido por tener la enorme oportunidad de trabajar con un equipo como Copi Sport y un vehículo como el Ford Focus WRC. Y he de decir públicamente y mostrar mi agradecimiento a la persona de Fernando Capdevila.

En fin espero que la temporada 2009 empiece pronto y sea igual de fructifera para nosotros. Y un cordial saludo para todos los lectores a los que esperamos ver en las cunetas de los rallyes en este año.

Campeón Provincial de MX Veteranos, Dirt Track y TT Entrenamos con **David González**

La temporada 2008 ha sido la gran temporada de David González. El piloto lagunero del MC David Domínguez ha cuajado la mejor temporada de su vida deportiva. Con más de 10 títulos regionales en motocross y TT, este equilibrado piloto nos ha dado una lección de constancia y de buen hacer en el mundo de las dos ruedas.

Después de un año casi sin competir hace tres temporadas volvió a la competición en la especialidad de supermotard. Grandes actuaciones le avalan, independiente de los títulos, pero la temporada 2008 supuso un reto para David. Su proyecto principal pasaba por el título de supermotard, pero no quiso perderse otras disciplinas. La recién creada categoría de veteranos en motocross fue la piedra de toque para que el dorsal 111 volviera a competir en la especialidad. Logró el campeonato provincial ganando todas las mangas excepto una.

Y tampoco dejó pasar la oportunidad de competir en el

Campeonato Provincial de Dirt Track, donde se midió a pilotos de la talla de Pedro Tavío y el mismísimo Néstor Jorge. Su extraordinaria regularidad le dieron el título, David se caracteriza, sobre todo, por ser muy regular y no cometer fallos. Es muy difícil verle caer.

También se animó a los T.T. y consiguió otro meritorio Campeonato Provincial.

En supermotard fue Subcampeón Regional y Provincial, consiguiendo triunfos parciales durante la temporada, y con "peleas" de gran espectáculo con Pedro Tavío y Aito Martín. En el campeonato de España celebrado en Tenerife también tuvo una gran actuación.

En informaMOTOR quisimos pasar un día junto a este gran piloto que ha servido de referencia para muchos pilotos esta temporada. David es un ejemplo de deportividad y de pundonor. Ha competido en motocross contra los grandes campeones canarios como son Miguel de la Rosa, Pablo de la

Rosa, Nareme Martín, Aitor Santana, Jonay Rodríguez, así como en el resto de especialidades.

David nos dio la opción de probar su moto de motocross, dirt track y TT: la Kawasaki 250 dos tiempos. Una moto muy alegre, con mucho empuje y que David lleva con gran maestría. Las pistas del Poris nos permitieron comprobar su seguridad y buen hacer sobre esta dos tiempos. Además, y gracias a la colaboración de Berto Sánchez, piloto de supermotard, y a Julio Martín, nos subimos sobre una KTM 125 cc, una Montesa Cota 345 y una pitbike de cross.

Desde estas páginas queremos agradecer la atención de David González que ha puesto a nuestra disposición todo su material para que lo podamos disfrutar directamente. Aceptamos su ofrecimiento y en próximas ediciones tendremos la prueba de su KTM de supermotard.

Texto: Yiyo Dorta
Fotos: Eva Ávila



La Kawasaki 250 dos tiempos se mostró muy explosiva



La 125 de KTM ideal para comenzar el entrenamiento



David González, Pablo Sánchez, Yiyo Dorta, Julio Martín y Berto Sánchez

En el circuito de San Miguel y como primicia mundial Finalizó la presentación de Husqvarna

Los responsables de la firma italiana pusieron punto y final a la presentación mundial para la prensa de la nueva Husqvarna TC 250 X. Durante los cinco días que la marca italiana ha utilizado el circuito de San Miguel de Abona, periodistas probadores de las mejores revistas especializadas del mundo han tenido la oportunidad de probar la nueva montura, que se empezará a fabricar a partir del mes de marzo.

Durante estos días tanto Antoine Meo, piloto oficial de la marca con sede en Barrese, como Andrea Bartolini, el piloto probador y encargado del desarrollo de la nueva TC 250 X, han hecho el rodaje de las 10 unidades que Husqvarna ha desplazado hasta la isla de Tenerife. Bartolini, ex campeón del mundo ha sido uno de los grandes responsables de que esta presentación mundial se haya realizado en nuestra isla: **“Me encanta este circuito y ya es la cuarta vez que vengo. Los saltos son fantásticos y la ubicación, el paraje es ideal, solo echo de menos una parte técnica que lo harían aún más perfecto. Cuando Husqvarna me preguntó dónde se podía hacer la presentación pensé en San Miguel porque querían una pista bonita en un lugar encantador y éste reúne todas las condiciones. Como siempre que he venido, estoy encantado por el apoyo y el trabajo que ha hecho el MC Abona”**

El MC Abona ha obtenido según Husqvarna, una nota sobresaliente, pues tanto el equipo como los periodistas venidos desde todas las partes del mundo, han alabado no sólo la pista, sino también el resto de las instalaciones del circuito de San Miguel, además del excelente trabajo realizado por los hombres y mujeres que forman el equipo del MC Abona.

El MC Abona ha desarrollado un duro trabajo durante estos días y ha contado con la colaboración tanto de las consejerías de Deportes, Turismo, y Agricultura del Excmo. Cabildo de Tenerife como del Ilmo. Ayuntamiento de San Miguel de Abona. La ayuda de estas instituciones es y seguirá siendo fundamental para el desarrollo de la actividad en el circuito de San

Miguel. Coplaca, Becks, Coca Cola, Antonio Suárez Baute e Hijos, Hotel Golf Plaza, Niza Cars, Shell Costa del Silencio y Autobuses Sierra y González son algunas de las empresas tinerfeñas que no han dudado en apoyar al MC Abona en este especial evento y a quienes desde aquí queremos agradecer su colaboración.

El MC Abona desea agradecer especialmente a los medios de comunicación el interés mostrado por este evento, único en la historia del circuito de San Miguel, así como la difusión que se ha hecho del mismo.

Redacción
Fotos: Yiyo Dorta



Andrea Bartolini al atardecer en el circuito de San Miguel



Con la nueva Husqvarana pudimos ver imágenes como ésta



El circuito lució sus mejores galas para el evento



12 fueron las unidades de la marca que se rodaron en San Miguel

Rallye de Irlanda, primero de la temporada, del Cto. del Mundo Doblete de Citroën para empezar año

Como ya sucediera en 2007, los Citroën C4 WRC de Sebastien Loeb/Daniel Elena y Dani Sordo/Marc Martí han logrado un excelente doblete en el Rallye de Irlanda. Tras haber tomado el control de la carrera en la mañana del viernes, los cinco veces Campeones del Mundo comenzaron a distanciarse gradualmente de todos sus adversarios, al tiempo que sus compañeros españoles seguían su estela y hacían posible que Citroën sumará la cantidad máxima de puntos posible para el Campeonato del Mundo de Constructores.

Los neumáticos: la clave

Tras dos días de lluvia incesante, los pilotos se han encontrado hoy con sol y un día seco en el norte de Irlanda para la tercera y última etapa del rallye. La elección de neumáticos volvía a acaparar la atención esta mañana en el parque de asistencia de Sligo, donde los pilotos dudaban entre volver a montar los Pirelli Sottozero de nieve de los dos últimos días o cambiar al neumático PZero de asfalto. Basándose en la información disponible, los pilotos e ingenieros de Citroën optaban por seguir con los Sottozero.

Satisfacción "del jefe"

"Si hubiésemos buscado aumentar el rendimiento sobre el asfalto mojado de esta mañana, no habríamos dudado en elegir el neumático PZero," explicaba el Director de Operaciones de Citroën Sport Didier Clement. "Sin embargo, teniendo en cuenta la ventaja de la que disponían Sebastien y Dani esta mañana, optamos por la opción más segura. Ambos se habían adaptado ya al agarre que ofrecían los Sottozero en estas especiales y todos hemos creído que era lo mejor."

El tercer y último día de competición se dividía en dos fases, con un bucle inicial de tres especiales en las inmediaciones de Sligo (Geevagh, Arigna y Lough Hill), seguido por dos nuevos tramos en la zona de Donegal (Donegal Bay y Donegal Town).

Loeb feliz

En su regreso al parque de asistencia tras el primer bucle, Loeb se mostraba satisfecho de

haber cedido únicamente unos cuantos segundos con Mikko Hirvonen, que sí había apostado por los neumáticos PZero: "A decir verdad, me sorprendió no haber perdido algo más de tiempo con Mikko," reconocía Loeb. "Creo que los neumáticos para nieve fueron una elección al borde de lo aconsejable con las condiciones de esta mañana, pero no me arrepiento de mi decisión."

Sordo a defender posición

Sordo solo cedió unos cuantos segundos y mostraba las mismas sensaciones que Loeb. "Creo que los neumáticos de nieve eran la mejor elección en esas circunstancias, aunque no fueran los ideales para el asfalto que se iba secando rápidamente. Como ayer, mi principal objetivo era defender mi segunda posición."

Perfecto el C4 WRC

Gracias a su ventaja, los dos pudieron recorrer tranquilamente las dos pasadas por el tramo de Donegal, con Loeb y Elena asegurándose su 13ª victoria consecutiva en asfalto, la décima con el C4 WRC. "Aunque no llevábamos las gomas ideales para el primer bucle, podíamos controlar desde el primer puesto,"

comentaba el francés. "No me malinterpreten, la victoria de este fin de semana no ha sido ningún paseo. Dadas las condiciones, era esencial tener un coche fácil de pilotar y mi C4 WRC ha sido perfecto de principio a fin. La victoria de hoy sin duda ha sido el mejor comienzo para el Campeonato de este año."

Inyección de confianza

Sordo siguió a su compañero en segundo lugar y también se mostraba satisfecho

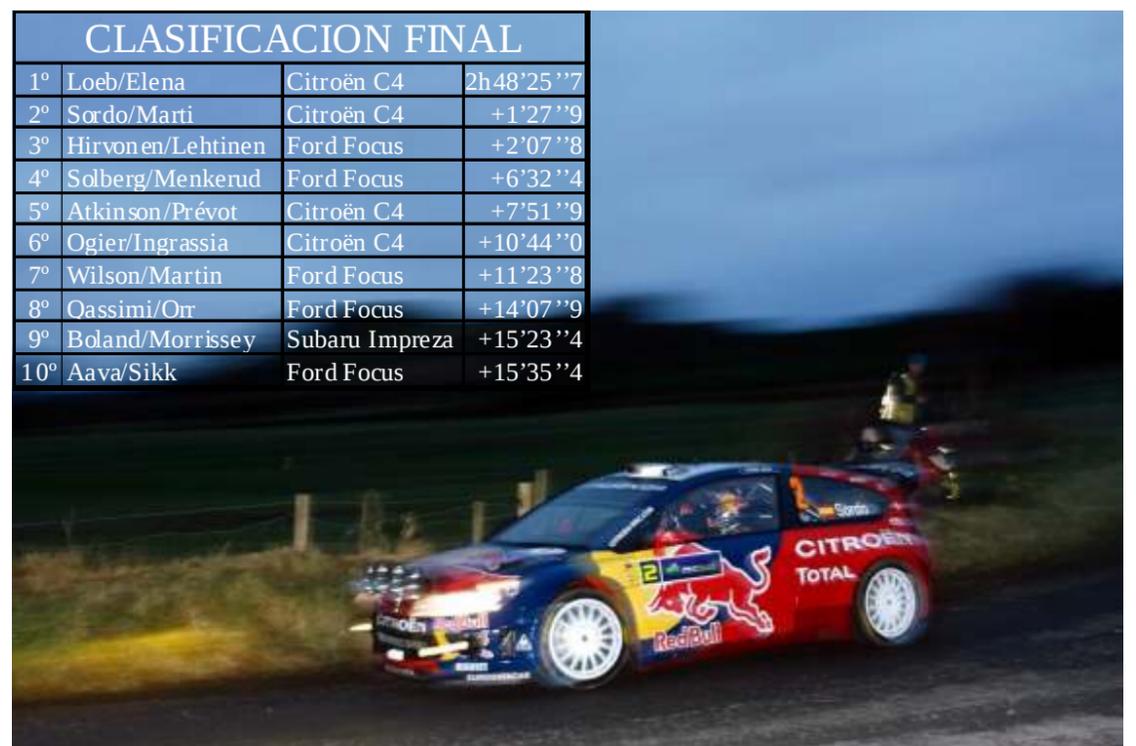
con su resultado: "Estoy muy contento porque llegar segundo significa que Citroën deja Irlanda con la máxima cantidad de puntos de constructores y ha sido genial no tener ningún problema. Las condiciones eran muy difíciles y recorrer toda la distancia sin cometer errores era un reto en sí mismo. Este resultado supone una enorme inyección de confianza para el resto de la temporada."

Con hambre de victoria

El Director de Citroën Sport, Olivier Quesnel, estaba encantado con el doblete: "Nuestro equipo no ha perdido su hambre de victoria y todo el mundo ha desempeñado su papel a la perfección, incluyendo nuestros dos pilotos, por supuesto, que han hecho una gran actuación dadas las terribles condiciones. Este año se pagará un precio muy alto por cualquier error."

Redacción

CLASIFICACION FINAL			
1º	Loeb/Elena	Citroën C4	2h48'25''7
2º	Sordo/Marti	Citroën C4	+1'27''9
3º	Hirvonen/Lehtinen	Ford Focus	+2'07''8
4º	Solberg/Menkerud	Ford Focus	+6'32''4
5º	Atkinson/Prévot	Citroën C4	+7'51''9
6º	Ogier/Ingrassia	Citroën C4	+10'44''0
7º	Wilson/Martin	Ford Focus	+11'23''8
8º	Qassimi/Orr	Ford Focus	+14'07''9
9º	Boland/Morrissey	Subaru Impreza	+15'23''4
10º	Aava/Sikk	Ford Focus	+15'35''4



Dani Sordo/Marc Martí lograron, con el segundo puesto, materializar el doblete para Citroën



Sebastien Loeb/Daniel Elena "no perdieron el ritmo del año pasado" y ganaron el Rallye de Irlanda

Primer puesto en las cifras de ventas en el archipiélago canario Volkswagen Canarias lider en 2008

Volkswagen vuelve un año más a ser líder en Canarias a pesar de la situación del sector

Volkswagen Canarias ha finalizado 2008 como número uno en las Islas, consolidando el primer puesto en las cifras de ventas en el archipiélago, que ocupa desde el año 2005. La difícil situación del sector en Canarias ha provocado una caída en las ventas del mercado en general y también en las de Volkswagen, pero la marca ha conseguido afianzar su liderazgo en ventas e incrementar su cuota de mercado en las Islas.

En 2008, Volkswagen vendió 7.705 unidades en Canarias, de las cuales 6.408 fueron turismos, alcanzando una cuota en ese mercado del 15,7%, lo que representa un incremento de 0,6 puntos porcentuales con respecto a la cuota de mercado de la marca en 2007.

Con estos resultados, Volkswagen Canarias se consolida como líder en las Islas por cuarto año consecutivo. En estos últimos años, la marca ha experimentado un crecimiento continuado en sus cifras de ventas, exceptuando en 2008, año en el que la situación del sector ha provocado una caída en sus cifras de ventas.

En Europa, Volkswagen también se ha afianzado durante 2008 como marca líder en ventas en toda la región.

La compra de un modelo de Volkswagen es un valor seguro, por su calidad, sus innovaciones tecnológicas, por la trayectoria de éxitos del fabricante alemán y por su trabajo en el cuidado del medio ambiente. Ésta ha sido la base del éxito de la marca en Canarias en los últimos años y, especialmente, en la difícil situación que atraviesa el sector del automóvil, en la que el cliente apuesta por los valores seguros a la hora de comprar un vehículo.

El Golf es uno de los productos con más éxito de Volks-

wagen y con una excelente relación calidad/precio.

En 2008, la marca presentó en Canarias la sexta generación de este legendario modelo, del que se han vendido en el mundo más de 26 millones de unidades. El nuevo Golf es el más eficiente de todos los tiempos: las novedosas tecnologías utilizadas en el motor y las cajas de cambios han reducido el consumo hasta un 28%. La sexta generación del Golf es ahora más valiosa que nunca y redefine el concepto de calidad y confort en su segmento de una forma completamente nueva.

En 2008, Volkswagen Canarias también presentó dos nuevos modelos muy importantes para la marca: el Passat CC, el primer coupé de cuatro puertas de la marca, y el regreso de un modelo mítico de Volkswagen, el Scirocco, que ha supuesto una revolución en el segmento de los vehículos deportivos.

Los modelos Polo y Golf continúan siendo un éxito seguro para Volkswagen Canarias. Además, el pasado año la marca entró en un nuevo segmento de mercado con el nuevo Tiguan, que ha supuesto un éxito rotundo en ventas.

En 2009, llegarán a las Islas nuevos modelos del fabricante alemán, entre los que destacan el nuevo Golf GTI y el innovador Golf GTD.

Junto a la calidad, diseño e innovación de la gama de modelos de Volkswagen, la marca cuenta también con una Red de Concesionarios muy consolidada en Canarias, con nuevas aperturas durante el pasado año como la del Centro Comercial Las Terrazas en Gran Canaria o de Guamasa en Tenerife. La Red Volkswagen Canarias continúa además siendo pionera en la apertura de sus exposiciones todos los domingos del año, con objeto de facilitar la visita de todos sus clientes a las exposiciones.



Redacción

Volkswagen en Canarias ha sido un año más la marca con más matriculaciones



Subida al Mayorazgo, 6 - 38108 Santa Cruz de Tenerife

Citas: Tel.: 922 882 783 - 922 209 602 Fax: 922 882 835

email: atencionalcliente@estiauto.com

Horario de atención de lunes a viernes de 07:00 a 17:00 horas

Recojemos y entregamos su vehículo en toda la isla



Acaba de ser designado “Mejor Coche de Canarias 2009” Probamos el Volkswagen Scirocco

Presentado en Canarias a primeros de Octubre de 2008 (34 años después de la llegada del primer Scirocco). Tras conseguir la nominación como Coche del Año 2009 en Canarias hemos tenido la ocasión de probar el nuevo Scirocco.

El nuevo deportivo de Volkswagen posee un completo equipamiento exterior e interior a un excelente precio, que hacen él un sueño al alcance de muchos.

Las tecnologías más innovadoras se unen en un perfecto y asombroso comportamiento dinámico, un alto nivel de confort y un sorprendentemente amplio espacio interior, todo ello acompañado de un marcado diseño deportivo.

Diseño exterior

La nueva generación del Scirocco ha sido concebida por sus diseñadores como un puro deportivo. En comparación con el primer Scirocco de los años 70 y la segunda generación de los 80, el nuevo Scirocco posee un habitáculo más amplio. Al contrario que sus predecesores, la parte trasera nos es oblicua, sino más elevada, con un techo largo y un maletero elevado.

El Scirocco adquiere claramente el diseño de un deportivo y, al mismo tiempo, ofrece en la parte trasera espacio para dos adultos y suficiente equipaje. El alerón del techo, integrado en la parte trasera, refuerza esta imagen de dinamismo y deportividad.

Con una longitud similar al Golf, concretamente mide 4,26 metros. Sin embargo, es claramente más bajo (1,40 m) y casi tan ancho como el Passat (1,81 m). El habitáculo ofrece cuatro confortables plazas para adultos. El volumen del maletero es de 292 litros, pero abatiendo los dos respaldos de las plazas traseras, el volumen del maletero aumenta hasta los 755 litros.

Diseño interior

Sus cuatro plazas y su largo techo ofrecen suficiente espacio para que cuatro adultos viajen cómodamente, convirtiéndose así en un deportivo para todos los días del año.

En la parte trasera, dos asientos individuales ergonómicos y contorneados garan-

tizan la comodidad de dos pasajeros que pueden viajar cómodamente gracias a la amplia distancia con respecto a la parte delantera.

Las líneas de diseño del prototipo del Scirocco, presentado en agosto de 2006, se han aplicado al modelo de serie, sin casi tener que realizar modificaciones. Algunas de estas líneas son el techo combi-coupé, que es único en este tipo de diseño; la atlética silueta; el diseño del capó y la parte trasera con sus hombros extremadamente anchos. Sólo la parrilla ha sido modificada por los diseñadores, que decidieron conferirle un diseño más elegante e intemporal.

Los asientos delanteros incorporan de serie el sistema Easy Entry, para facilitar la entrada y salida de los pasajeros de las plazas traseras, que permite que los asientos delanteros se desplacen hacia delante tras haber sido abatido el respaldo y vuelven después automáticamente a su posición inicial.

Motorizaciones

El Scirocco está disponible en Canarias con tres motorizaciones en gasolina y una diesel:

- 1.4 TSI 122CV Manual
- 1.4 TSI 160 CV Manual yDSG7
- 2.0 TSI 200 CV Manual yDSG6
- 2.0 TDI CR 140 CV Manual yDSG6 (c/filtro part.)

El Scirocco viene equipado opcionalmente con el sistema de Control Adaptativo de la Suspensión, que no sólo controla la suspensión del vehículo, sino también su maniobrabilidad electromecánica. Este Control Adaptativo de la Suspensión ofrece tres programas: Normal, Deportivo y Confort, que mejoran las características de conducción del Scirocco, incluso en el modo Normal, ya que la suspensión se adaptan de forma constante a la carretera y a las características de la conducción.

Equipamiento

En el equipamiento exterior de serie destaca su diseño deportivo e incluye, entre otros elementos, las llantas de

aleación 17 Long Beach y de 17 Spa en el motor TSI de 200 CV, suspensión deportiva, retrovisores exteriores con diseño deportivo, antena tipo aleta de tiburón, faros principales halógenos, intermitentes integrados en retrovisores y rueda de repuesto de espacio reducido.

Interior

Es un deportivo de 4 plazas con asientos deportivos (los delanteros regulables en altura), respaldos de los asientos traseros plegables, apoyabrazos central delantero, volante en cuero con diseño deportivo, insertos de aluminio en el salpicadero, dispositivo de entrada Easy Entry y tapizado en tela diseño Merlin. Incorpora también un amplio abanico de elementos que lo convierten en un completo deportivo, como el Climatronic Bi-zonal, radio CD RCD310 con lector MP3 y 8 altavoces, ordenador de a bordo Plus, retrovisores exteriores con ajuste eléctrico y térmico por separado, cierre centralizado con control remoto, apertura del maletero desde la puerta del piloto y elevallas eléctricas.

Incorpora, además, un completo equipamiento de seguridad, que incluye 6 airbags, ESP y ABS con EDS y ASR, faros antiniebla delanteros y traseros, 2 reposacabezas delanteros, 2 reposacabezas traseros integrados en los asientos, espejo interior anti-deslumbrante manual, anclajes ISOFIX y sistema de inmovilizado electrónico.

En su equipamiento opcional, el Scirocco posee un techo levadizo panorámico transparente, que se prolonga desde la columna A hasta la columna B, proporcionando al habitáculo una luminosidad incomparable. El techo panorámico transparente se eleva hasta 39 milímetros pulsando un botón y su cristal absorbe el 99% de los rayos ultravioleta, el 97% de los rayos infrarrojos (calor) y el 80% de la luz visible.

Precio

En la Red Oficial de Concesionarios Volkswagen de Canarias desde 20.800 €.



Con el anterior modelo, el nuevo Scirocco, tiene en común el nombre



A pesar de no ser de xenon los grupos ópticos ofrecen una buena iluminación



No se puede negar la fuerte personalidad incluso mirado por la parte trasera



El escudo VW cambia su colocación de la parrilla al capot

(Viene de la pág.18)



Los asientos delanteros ergonómicos y bien acabados



Los asientos traseros ofrecen dos cómodas plazas



La palanca, en piel, maneja un cambio de 6 velocidades



Un atractivo techo solar confiere amplitud interior



El galardonado motor TSI: magnífica potencia y consumo contenido



En la carrocería del Scirocco se respira diseño por todos los rincones



En definitiva el nuevo Scirocco tiene suficientes argumentos para haber sido el ganador del galardón Coche del Año 2009 en Canarias

Ejemplo de sacrificio y pundonor. Consigue terminar el Dakar 2009 Isidre Esteve con su **SsangYong Kyron**

No hace ni un año de su vuelta a la competición y muchas son las metas alcanzadas por Isidre y su equipo.

Hagamos un poco de historia. En la mañana del 8 de febrero de 2008 Isidre, de la mano de las compañías SsangYong y Prosegur, nos anunciaba la consecución de un sueño que un año atrás, tras el grave accidente sufrido en moto, poco habrían augurado.

Y lo hacía de la mano de un fabricante de automóviles como SsangYong y de un patrocinador como la compañía Prosegur primerizo en estas lides de la alta competición pero seguros de la fiabilidad y fortaleza de esa montura que preparaban para el piloto ilerdense. Fiabilidad que a la postre y pese a la desconfianza de algunos se ha revelado como la mayor de las virtudes del SsangYong Kyron con el que Isidre ha afrontado esta su primera temporada como piloto de coches.

Puesta a punto

Pues bien, el estreno en carrera del equipo tampoco se hizo tímidamente. La prueba más dura y exigente del calendario nacional de rallyes todo terreno, la Baja Aragón, edición por cierto, la del 2008, que será recordada como una de las más duras de cuantas se han celebrado, sirvió de marco de bienvenida para Isidre y su equipo. Y no defraudaron. Primera carrera, un piloto inexperto, al menos sobre las cuatro ruedas, vehículo nuevo, sin antecedentes de competición y estructura de medios y personal recién formada no hicieron sino avivar la ilusión de que el otrora gran piloto de motos también lo sería pilotando sobre cuatro ruedas.

Las siguientes citas deportivas se saldaron con excelentes resultados, Baja Aragón (puesto 41º scratch de 190 participantes); La Baja Tierras del Cid (11º) en Burgos y la Montes de Cuenca (11º y 4º de su categoría) que permitieron a piloto, copiloto y máquina afinarse como una pequeña orquesta.

Un Dakar Dakar

La edición del Dakar 09 se presentaba, a priori como menos Dakar. Bien por no disputarse en tierras africanas, lo que provocaba en parte el des-

vanecimiento de ese halo de aventura del que siempre había hecho gala, bien porque el recorrido en tierras sudamericanas parecía desmitificar la dureza de esta prueba. ¡Qué error! Ahora nadie se atrevería a decir, ni en voz baja, que el Dakar en tierras de Argentina y Chile ha perdido un ápice del espíritu de aventura, dureza y sacrificio que ha caracterizado Dakar en sus 30 ediciones anteriores. Es más muchos apostarían porque esta edición será recordada como una de las más duras de cuantas se han disputado.

Y claro, no podía ser de otra manera. Isidre y su equipo, no imaginaron estreno internacional más acorde con su ilusión que el Dakar más duro de los últimos años.

Las dos primeras jornadas no fueron fáciles para el equipo. Lo que en principio se diagnosticó como una anomalía en la electrónica que producía constantes pérdidas de potencia y la adopción del programa automático de emergencia del motor, resultó tratarse finalmente de una anomalía en el funcionamiento del turbo provocada por la suciedad acumulada en un microfiltro de la válvula de depresión.

Dos jornadas interminables de más de 14 horas de conducción cada una que hicieron mella en la fortaleza física y mental de todo el equipo que veía como se hundían en la clasificación.

La mañana de la tercera jornada, con la avería solucionada parecía prometer nuevos horizontes a Isidre y a su copiloto Eric Augé.

Etapas interminables, altísimas temperaturas, dunas insalvables, la altitud, e infinidad de obstáculos podrían a prueba a todos los participantes del Dakar, incluido Isidre y a sus monturas. Por no hablar del esfuerzo realizado por los equipos de mecánicos que cada noche recomponían el vehículo maltratado por lo duro de los recorridos y la duración de cada jornada.

Etapas tras etapas desaparecían nombres de la lista de competidores en carrera. Equipos, a priori, más potentes, experimentados y con más medios que el Prosegur SsangYong Rally Raid Team liderado por Esteve. Parecía que piloto y coche se iban haciendo más fuertes cada día y que, pese al sufrimiento, la falta de sueño, la fatiga y el agotamiento de cuerpo y máquina no cejaban en su determinación de seguir adelante. Ni el vuelco sufrido en la cuarta etapa ni el impacto de un enorme camión Kamaz contra el SsangYong parecían causar el desánimo.

Un respiro

Así llegamos a la etapa de descanso en la ciudad de Valparaíso, ya en tierras chilenas. Etapa para curar llagas en un cuerpo dolorido. Jornada, de nuevo, agotadora para José Luis León, director técnico del equipo y sus mecánicos. La sola esperanza de alcanzar Buenos Aires insufla de moral a todos y cada uno de los componentes del equipo.

Sólo les separa de la ciudad del tango un nombre: Atacama, el desierto más árido del planeta. No podía ser de otra forma para un equipo dispuesto una vez tras otra a los retos. Temperaturas más altas, más aún; motores incandescentes; la altitud que dificulta la concentración y merma la potencia; dunas altas muy altas, como edificios; nieblas que comprometen la seguridad. Parece que el Dakar sudamericano quería dar más muestras de que él no era menos Dakar que el africano.

Vuelta a Argentina

El paso fronterizo de San Francisco a 4700 m de altitud que hacía regresar la carrera a territorio argentino parecía también dejar atrás el sufrimiento, pero no, todavía aguardaban sorpresas a los pocos supervivientes. Calificada por Miller, piloto oficial Volkswagen, como los 200 kilómetros más duros de su vida deportiva. La etapa 12ª se puede calificar de esas caracterizadas por una navegación imposible. Parecía estar diseñada para perderse. Esta etapa ha sido una de las más duras de este Dakar'09. Un aplauso especial en esta jornada entre Fiambalá y La Rioja para Eric Augé, copiloto desde hace una año de Isidre, mecánico de su confianza en su etapa de motos. Experiencia total como copiloto: tres pruebas el campeonato de España y este Dakar. De verdad Eric, gracias por hacernos disfrutar.

Supercombustible: las ganas

Ya sólo quedaban dos días para la meta y, visto lo sufrido, sólo el estado de salud de Isidre podría ya separarle de Buenos Aires. Lidia, su compañera, preparadora física y ángel de la guarda nos confiesa muy preocupada: **“las llagas son enormes y no dejan de sangrar. Isidre está físicamente muy mal pero su cabeza y sus ganas no le dejan darse cuenta”**.

Será ese espíritu del Dakar el que impulsa en esos momentos a Isidre y a su equipo. Y será sin duda el que cada año empuja a todos sus participantes a renovar la ilusión por alcanzar su meta. Será que Dakar sólo hay uno.

Como siempre ocurre en esta carrera atrás quedarán los nombres de aquellos que perdieron su vida en esta la más dura carrera del mundo. Dakar. Un recuerdo para ellos y sus familias.

Por fin: ¡Gracias!

Así llegamos al final, en la seguridad de que con esperanza y esfuerzo todo es posible, que todo el sufrimiento ha merecido la pena y que algunos que vaticinaron malos tiempos para Isidre y su equipo, se equivocaban. Otros, que no confiaban en la mecánica del SsangYong Kyron, también se equivocaron. Y otros muchos que no quisieron creer en este proyecto, hoy deberán hacerlo. Este equipo: Eric Augé, Lidia Guerrero, José Luis León y su equipo técnico, y las empresas, SsangYong, Prosegur, VSD, ... hicieron posible el sueño. ¡¡ Isidre Esteve ha vuelto!! ¿Alguien lo duda?

Redacción



Isidre Esteve sufrió un accidente cuando participaba, en moto, en el Dakar 2007. Su parapleja no le ha impedido volver a participar, con coche, en el Dakar más duro.

Primer y segundo puesto del podio con los Race Touareg Diesel Volkswagen gana el Dakar 2009

Volkswagen se ha proclamado vencedor del Rally Dakar 2009 por partida doble, ya que ha alcanzado la primera y segunda plaza del podio con dos unidades del Race Touareg TDI. Por primera vez en los 30 años de historia del Dakar, dos vehículos con motor diesel finalizan esta dura prueba en primera y segunda posición.

La pareja formada por el sudafricano Giniel de Villiers y el alemán Dirk von Zitzewitz fue la vencedora de un Rally que, por primera vez, abandonó África para llevar a cabo un recorrido de más de 9.000 kilómetros en Argentina y Chile.

La retirada del piloto español Carlos Sainz, por un problema en el libro de ruta tras varias jornadas como el líder indiscutible del Dakar, fue un duro golpe para el equipo de Volkswagen Motorsport. Sin embargo, dos Race Touareg consiguieron tomar el relevo y situarse a la cabeza de la competición. La segunda plaza fue para Mark Miller y Ralph Pitchford, que completaron el dúo ganador.

Volkswagen estuvo presente en el Rally Dakar con 4 unidades del Race Touareg 2, equipado con un motor TDI de 5 cilindros en línea con 280 CV de potencia y sistema de cambio manual de 5 velocidades. Con esta victoria, el fabricante alemán ha demostrado que el motor diesel de 280 CV de Volkswagen es el más fiable y rápido, capaz de soportar la dureza de un Dakar.

El Race Touareg incorpora tracción permanente a las 4 ruedas, suspensión delantera y trasera de paralelos deformables y chasis fabricado en fibra de carbono. Alcanza una aceleración de 0 a 100 en 6.9 segundos y su velocidad máxima es de 190 kilómetros/hora.

El liderazgo de Volkswagen en este Dakar ha sido constante. La marca se ha mantenido en primera posición en 12 de los 14 días de carrera. Junto a estas dos plazas en el podio para Volkswagen, otro Race Touareg finalizó en 6ª posición.

Esta victoria y segundo puesto alcanzados en el Rally Dakar 2009 se suman a la extensa historia de éxitos de Volkswagen en esta competición. Desde 2004 hasta el Dakar de 2007, Volkswagen ha finalizado con excelentes resultados. El equipo siempre se ha situado entre los primeros puestos de la clasificación general y en 2006, finalizó en 2ª posición. Además, ha alcanzado numerosas victorias por etapas en cada año.

Redacción



Carlos Sainz demostró que es capaz de ir muy rápido y solamente un error pudo hacerle abandonar



Los ganadores del Dakar 2009 en un momento inolvidable



Los alemanes Depping y Gottschalk formaban el equipo del coche que acabó en sexta posición en la general



El sudafricano Giniel de Villiers y el alemán Dirk von Zitzewitz fueron los vencedores absolutos

Por noveno año consecutivo

Lexus la marca más vendida en EEUU



En el interior los acabados y el confort están muy presentes



El innovador diseño forma parte de Lexus



Una berlina que satisface plenamente el gusto de los norteamericanos y no desmerece entre los modelos europeos



Presentación del cuarto híbrido de Lexus, el sedán HS 250h, en Detroit 2009.

El Premium más vendido

Lexus es la marca Premium más vendida en Estado Unidos por noveno año consecutivo, con 260.087 unidades matriculadas. Conocida por la calidad y alta tecnología de sus vehículos, como avalan los catorce premios consecutivos como marca más fiable del mercado, la estrategia de Lexus se basa en distinguirse por la experiencia del cliente y por la excelencia del servicio. En 2008 Lexus ha sido, un año más, la marca Premium con mayor fidelidad. El 60% de los clientes Lexus que adquirieron un coche nuevo decidieron permanecer en la marca.

Imagen de marca

La imagen de Lexus en USA está relacionada con personajes de notoriedad preocupados por el respeto al medio ambiente, con el mundo del cine y con distintos eventos deportivos y culturales. Lexus es, por ejemplo, vehículo oficial del Open de Tenis, del U.S. Open de Golf o la gira de Alicia Keys. Además, Lexus patrocina con un millón de dólares el encuentro Lexus Eco Challenge, que ha reunido a 3.500 estudiantes y donde se proponen innovaciones para preservar el medio ambiente.

Tecnología híbrida

Lexus, la primera marca en introducir la tecnología híbrida en los automóviles de alta gama, con más de 157.000 Lexus Hybrid Drive vendidos en todo el mundo, lanzará el próximo otoño en el mercado americano su cuarto modelo híbrido de altas prestaciones. Presentado como prototipo en el salón de Detroit 2009, el HS 250h montará un motor de gasolina de ciclo Atkinson con cuatro cilindros y 2.4 litros de cilindrada. El sistema híbrido entrega en este sedán una potencia de 187CV, a la vez que consigue la clasificación SULEV (Super Ultra Low Emissions Vehicle) en la exigente normativa del estado de California. No está previsto que este modelo se comercialice en Europa.



Nuevo
AVENSIS

El sabor del éxito.

Emisiones de CO2 en ciclo cobinado entre 154 y 164 g/km.

