



F1GP Silverstone Webber

Un campeonato donde reina la igualdad. Las ocho carreras anteriores las ganaron pilotos diferentes a excepción de Alonso, que fue el primero en ganar dos veces, haciendo levantar las gradas del circuito valenciano en una carrera histórica adelantando posiciones si o si. En Silverstone, Mark Webber, sería por poco, el piloto que repite victoria en una carrera dominada por Alonso desde el principio hasta, casi, el fin. Una vez más las estrategias de Ferrari dejaron mucho que desear y perdieron una carrera que tenían ganada.

Pág. 15

MotoGP Assen Stoner no falló

En "La Catedral" peleada lucha en Moto3 que se saldó con victoria de Maverick Viñales. En Moto2 Pol Espargaró se fue muy pronto al suelo dejando el camino libre para su máximo rival que, además, acabó ganando la carrera. En MotoGP mala suerte para Jorge Lorenzo que, en la primera curva fue embestido por un fogoso Álvaro Bautista que se pasó de frenada y dió un vuelco al campeonato. Venció Stoner que iguala a puntos con Lorenzo. La lucha empieza de nuevo en la próxima carrera.

Pág. 13



XXXIX Subida a Güimar

Pág. 9

Novedades: Dacia Lodgy (Pág. 8) - Kia cee'd (Pág. 8) - Range Rover Evoque (Pág. 7)
Renault Clio y Megane (Pág. 11-12) - Toyota Yaris y Prius (Pág. 6) - Volkswagen up! (Pág. 14)

VEN A MOTOR ARISA Y CELEBRA NUESTRO
¡¡UN CUMPLEAÑOS SINGULAR MERECE REGALOS SINGULARES!!

¡FELIZ CUMPLEAÑO!



¡Una TABLET SAMSUNG GALAXY Tab 2 de 7 pulgadas de Regalo con tu Renault Nuevo!*



¡O un TomTom XXL con tu nuevo Dacia o Vehículo de Ocasión de cualquier marca!*

Y además:

¡REVISIÓN GRATUITA de los 14 Puntos de Control vitales de tu coche!***

¡CHEQUES DESCUENTO! para tus próximas visitas al taller.***

Y nos vamos poniendo viejos

El tiempo pasa...

La verdad que poner esto de título puede parecer un tanto fuera de lugar pero tiene su explicación. Esta frase se corresponde a una bonita canción de Pablo Milanés que forma parte de mis favoritas. Y es muy cierta, el tiempo pasa y los años también. Pero hay muchas maneras de ponernos viejos. La más clara es físicamente, y por mucho que intentes evitarlo no es posible.

Pero existe el tiempo emocional. Ese sí que lo podemos acercar un poco más a nuestra necesidad y hacer que sea más lindo y llevadero.

El pasado día 23 de junio, víspera de San Juan, tuvo lugar en Montmeló un acontecimiento que esperaba con mucha ilusión. Con motivo de las 100 carreras del campeonato de España de Velocidad se aprovechaba la ocasión para homenajear a algunos de los

grandes pilotos que han pasado por el CEV, que son unos 2000 con 19 campeones del mundo. No está mal.

Este campeonato tiene mucho más de 15 años, y más de 100 carreras, seguramente sean más de 30 años y más de 700 carreras, pero la era moderna sí que pasa por ese año 1998 donde se inicia el conocido CEV.

Fui haciendo alguna carrera y en el 2000 fueron varias para iniciar mi andadura interrumpida desde el 2001. La verdad que han sido muchos los momentos fantásticos vividos y también algún rato malo y de emociones crueles, pero hoy puedo decir que el balance es bueno. El tiempo ha pasado y seguimos aquí disfrutando de cada carrera como si fuera la última.

Ese sábado viendo y hablando con pilotos que he

visto crecer desde muy pequeños, como Pol Espargaró, Toni Elías, Marc Márquez, Aleix Espargaró, Efrén Vázquez, Maverick Viñales, otros con los que he vivido en paralelo como Javi Del Amor, Javi Forés, Jordi Torres, y algunos que me han dado un poco más de experiencia como Javier Rodríguez, Oriol Fernández, con ellos y en diversas etapas analizas el tiempo y llega un momento mágico como fue las 4 de la tarde en Barcelona donde el tiempo se para y no te haces viejo, te haces una persona de ese segundo, de ese minuto y la tierra deja de dar vueltas para que podamos disfrutar. El reencuentro con personas que no veías desde hace muchos años y con los que has vivido cosas muy lindas, es fantástico. Volver a recordar mil anécdotas y vivencias, mirar fotos de cómo

éramos hace 15 años y como somos. Es impresionante y por ello agradecer a toda la gente que ha compartido conmigo esos ratos, con todos aquellos que han formado parte de mi vida, los que están y los que se han ido, pero siempre ellos. Dar nombres sería muy largo y me olvidaría pero no por ello quiero dejar fuera a los tres que me han dado casi todo en las motos, José Sousa, que me puso en el camino correcto del CEV, a Toni Calvo, mi mentor, mi amigo que un día confió en mí sin conocerme de nada y me dio el primer pasé permanente de mi vida y que hasta ahora conservo, y a Marcelo Carbone, que me metió del CEV al periodismo.

La celebración de los 15 años o las 100 carreras fue emotiva, sobre todo porque se recordó a la mayor pérdida del CEV, Rubén Torres, el

único piloto que ha perdido la vida en un circuito en el CEV. Unos minutos de gran ovación y de llorar y llorar. Gracias #9. Pero eché en falta a muchos. Son todos los que están pero no están todos los que son. Y ahí se crítico tanto a la RFME como a Dorna por dejarse fuera a muchos pilotos, 35 campeones de España de esta era y donde solo había 9.

Creo que faltó un poco de ilusión para que pudieran estar todos. Pero así suele pasar. Quizás a las bodas de plata estén todos invitados.

Han pasado unos minutos desde que comencé a escribir este texto y ya soy más viejo. Pero con ganas de que llegue el 22 de julio para estar en Albacete.

Yiyo Dorta
@yiyodorta

Casi media temporada

Distintas varas de medir

Hola compañeros. Cuando ya casi podemos decir que la temporada en los distintos campeonatos del motor llegan a la mitad de su periplo, las cosas, si quitamos el Campeonato del Mundo de Rallyes donde ese galo volador va encaminado a ganar un nuevo entorchado y van... La F1 se encuentra más abierta que nunca y demostrado esta que no solo valen las manos de los pilotos sino la suerte que les acompañe en cada momento. Sino ¿Cómo explicar el triunfo de Alonso en Valencia? Todas las circunstancias le fueron favorables. Tenía todos los planetas bien situados. Lo que le faltó a Hamil-

ton. En cuanto al Campeonato del Mundo de Motociclismo, tengo que confesar que la nueva categoría de Moto3 me ha sorprendido. Siempre me he confesado un romántico confeso del motor de agujeros, ya cuando desapareció la categoría de 500 me costó asimilar el cambio. Con el cambio de 250 a Moto2, salimos ganando pero se perdió el encanto del chillido de un 2 tiempos. De acuerdo que las motos parecen más de serie pero solo en apariencia. Se han querido controlar costes y los equipos con los cambios constantes de proveedor de chasis gastan verdaderas fortunas para poder ser competitivos. Todos

los fines de semana de carreras parece cosa de dos, Marc y Pol, pero yo no me fiaría ni del último del pelotón. "Ahí nadie es manco" y a poco que tengan material competitivo van a luchar por salir en la foto. Y en la categoría reina de MotoGP los más fuertes son los previstos, pero mucho me temo que al final entre Lorenzo y Stoner se repartirá el bacalao. Pedrosa me da la sensación de que es un quiero y no puedo. O tiene todo por la mano o no acaba la faena. Por otro lado comprensible si no tienes plena confianza en el rendimiento de todos los componentes de tu moto. A 340 km/h te lo piensas. En lo que ya no estoy

tan de acuerdo es la diferente vara de medir de los responsables de Dorna. Entiendo que el error de Bautista en el último gran premio disputado fue enorme, y acabo con 25 puntos de ventaja de Lorenzo en la cabeza. Él fue el primero en asumirlo y no creo que le apeteciera acabar tan rápidamente su participación en el mismo. Pero de ahí a obligarlo a salir el último en Alemania lo considero desmesurado. ¿Hubiera pasado lo mismo si hubiese tirado a Barbera, Alex, Espargaró o al mismísimo Valentino? Las declaraciones de Lorenzo tras la caída las considere fuera de lugar, aunque parcialmente entendibles por las

circunstancias. Pero ¿estamos de nuevo en época de vacas sagradas como cuando Doohan levantaba la mano ante la lluvia y se paraba la carrera? ó ¿como en aquella ocasión que Barros lideraba y levanto la mano? Bueno, le faltó ponerse de pie sobre el tanque para que lo vieran y pararon cuando al final la levanto Doohan? Recuerdo en el año 1998 el adelantamiento de Loris a Harada sacándolo de la pista y proclamándose campeón del mundo, no recuerdo sanción ninguna y se decidió un campeonato.

Bueno al final, lances de carrera ¿ó no?

Un saludo.

J. Gregorio Rguez. del Rosario

informaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

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

Correo electrónico: josedelariva@informamotor.com

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com

Página web: www.informamotor.com

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

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

Fotomecánica: informaMOTOR Impresión: Tfe Print S.A.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

Resultados de la campaña de vigilancia en carreteras secundarias

Última campaña DGT: >20.000 multados

Concienciar/controlar el comportamiento

El pasado 21 de junio el Ministerio de Interior a través de la Dirección General de Tráfico presentó los resultados de la última campaña de vigilancia en carreteras secundarias, que se puso en marcha el pasado 11 de junio y finalizó el 17. Hay que decir que más de mil personas murieron en carreteras secundarias en 2011, una cifra que supone el 79 por ciento de los fallecidos en vías interurbanas. Durante este año, desde enero hasta la fecha, se han registrado 512 personas que han perdido la vida en vías interurbanas, de las que 398 se han producido en las de carácter secundario, motivo por el cual se inició esta campaña.

El objetivo de esta campaña ha sido concienciar a los conductores y controlar su comportamiento mientras circulaban por aquellas vías que no disponen de separación física de ambos sentidos de circulación y que pese a tener una menor densidad de tráfico, presentan una mayor siniestralidad.

Los datos de la campaña de la DGT

- 428.794 vehículos han sido controlados.
- 21.721 vehículos han sido denunciados.
- 333 denuncias por adelantamientos indebidos.

- 8.833 denuncias por exceso de velocidad.

- 285 denuncias por no respetar STOP y 102 denuncias por no respetar CEDA EL PASO.

- 991 denuncias por pruebas de alcoholemia positivas y 22 denuncias por pruebas de drogas positivas.

- 2.674 denuncias por el no uso de cinturón de seguridad y 136 por el no uso de otros sistemas de retención.

- 1.006 denuncias por el uso de teléfono móvil y 107 denuncias por el uso de cascos y auriculares de música.

- 20 denuncias por manipular otros dispositivos electrónicos.

- 237 denuncias por conductas que provocar distracciones en la conducción.

- 656 denuncias por infracciones en la documentación del conductor.

- 1.358 denuncias por infracciones en la documentación del vehículo.

- 1.205 denuncias por deficiencias técnicas del vehículo y 64 denuncias por inmovilización del vehículo por deficiencias técnicas.

- 4.510 denuncias no clasificadas / OTRAS (específicamente formuladas en vías secundarias y durante la presente campaña).
- 22.539 denuncias totales.

La velocidad, el alcohol, el móvil y el no uso del cinturón de seguridad, principales infracciones de los conductores.

La velocidad es la infracción que más denuncias ha generado durante la campaña. En total, han sido 8.833 conductores los que han sido sancionados por rebasar el límite de velocidad establecido. No hay que olvidar que la velocidad, es uno de los factores concurrentes que está detrás de las salidas de la vía, un tipo de accidente que en las carreteras secundarias representa el 32%.

Los adelantamientos anti-reglamentarios también han sido la causa de las 333 denuncias interpuestas por realizar esta maniobra de forma indebida y que en numerosas ocasiones es la causa de colisiones frontales. Pese al alto porcentaje del uso del cinturón de seguridad entre los conductores y pasajeros de los vehículos, todavía existe un pequeño reducto de conductores y usuarios que no hacen uso del mismo. Durante la campaña, 2.810 personas han sido denunciadas por este motivo. El uso del cinturón de seguridad es en muchas ocasiones la diferencia entre la vida y la muerte.

Y 1.133 personas han sido denunciadas por hacer uso del teléfono móvil o por manipular pantallas, monitores o navegadores durante la conducción. A estas añadir 237 personas más denunciadas por provocar distracción en la conducción.

Pese a las recomendaciones que se hacen desde distintos organismos de no conducir después de haber ingerido alcohol o drogas, más de 1.000 conductores han sido sancionados por dar positivo en estos tipos de test, concretamente 991 por alcohol y 22 por drogas.

El próximo mes de julio, Tráfico comenzará una campaña en la que se harán controles masivos de alcohol y drogas. El objetivo es sacar de las carreteras a aquellos conductores que ponen en peligro la vida del de los demás y la suya propia.

El usuario: el más interesado en mejorar su comportamiento

Y otras campañas que no se hacen

Estoy seguro y no pongo en duda que la DGT con esta y otras campañas que nos esperan para el verano persiguen un buen fin, el reducir el número de accidentes y de víctimas, fallecidos y lesionados. Y a buen seguro que muchos conductores necesitan enmendar su comportamiento al volante y deben llevarse su preceptivo correctivo, vamos una multa de unos cientos de euros y la retirada de varios puntos en el carnet de conducir.

Pero la sociedad espera y reclama la misma vara de medir y rigor para denunciar también y dar parte a las autoridades civiles competentes, del mal y pésimo estado de algunas de las carreteras llamadas secundarias, de la falta de limpieza y mantenimiento de otras tantas carreteras y autovías, de la omisión de señalizaciones, de la falta o negligencia de colocar una mala señalización vertical en la vía, de las obras o servicios de mantenimiento mal señalizadas, de las señales olvidadas en una obra sin fin, etc. Y es que todos estos factores causan graves y mortales accidentes, y no aparecen en sus estadísticas. Pues que sepan que son hechos imputables a la Administración responsable como titular del servicio de vías públicas y que la gente les reclamará ahora más que nunca. Y es que no nos sirve que vengan ahora a decirnos que las únicas causas son la velocidad del vehículo por temeridad del conductor, el estado de embriaguez, la climatología adversa, el mal estado del vehículo o por último culpable la crisis.

Por cierto ahora con el tema del posible aumento de la velocidad a 130 Km/hora en ciertas autovías/autopistas, porque dicen que lo están estudiando, debe ser para examinarse en septiembre... pero de qué año.

José Antonio Fernández López

NUEVO KIA CEE'D. DISEÑADO PARA VIVIRLO

Desde: **13.295€**

Hay algunas ocasiones en las que hay que elegir entre belleza e inteligencia. Ésta no es una de ellas. El Nuevo Kia CEE'D, diseñado en Europa, para Europa, ofrece calidad artesanal para disfrutarlo y vivirlo todos los días.



EMISIONES: CO2 (g / km): Urbano: De 4.1 / 109 a 7.2 / 189
CONSUMO COMBINADO: (l / 100km) De 3.7 / 97 a 6.0 / 139.

Nuevo KIA Cee'd, 1.4 Concept, 5p. Descuentos promocionales de marca y concesionarios incluidos. Impuesto municipal y gastos de matriculación, no incluidos. Desde 13.295€ para vehículos financiados a través de Santander Consumer EFC S.A. Importe mínimo a financiar 7.000€. Duración mínima de financiación 48 meses. Oferta válida para clientes particulares hasta el 30 de agosto de 2012.



www.kiacanarias.es



Con tecnologías marcadamente innovadoras

Presentado el nuevo Lexus GS 450h

El nuevo Lexus GS 450h, presenta un exterior y un interior completamente nuevos, que reflejan un desarrollo más avanzado de la filosofía de diseño L-finesse, única de Lexus. Su nuevo diseño exterior, atrevido y dinámico, incluye un tratamiento frontal más agresivo que proporciona al nuevo GS la presencia fuerte y dominante en la carretera, correspondiente a una berlina con el rendimiento Lexus.

El nuevo interior representa una continuación del concepto de diseño interior de los Lexus de nueva generación. Un salpicadero centrado en el conductor, con diseño ergonómico, dos zonas diferenciadas y con tecnologías avanzadas de interfaz hombre máquina, hace posible que los clientes permanezcan atentos y estén cómodos durante largos periodos de tiempo.

Numerosas tecnologías altamente innovadoras aparecen por primera vez en la gama de modelos del nuevo GS. Un sistema nuevo de aire acondicionado con S-Flow con

ahorro de energía y tecnología "nanoe"; una interfaz táctil de control remoto (RTI) conectada con la pantalla de información múltiple más grande del mundo y un sistema de sonido

que ofrece una potencia y una claridad incomparables.

El interior bellamente trabajado del GS, ofrece un espacio más amplio y una mayor comodidad para todos

los ocupantes. Los pasajeros delanteros se benefician de un aumento del espacio para las piernas de hasta 30 mm y de una altura libre adicional. Gracias al packaging inteligente de la batería híbrida en un formato apilado, el volumen para equipaje del GS 450h se ha ampliado más de un 60%.

El paquete F SPORT, disponible en el nuevo GS 450h, presenta unos elementos de diseño exterior e interior exclusivos y un ajuste de la suspensión a medida.

El GS 450h es la primera berlina Premium de alto rendimiento del mundo con el motor en la parte delantera y tracción en las ruedas traseras, que se ha equipado con un sistema full hybrid con un motor eléctrico de altas prestaciones combinado con un motor de gasolina V6 de ciclo Atkinson con la tecnología D-4S.



Con una potencia total de 340 cv, el GS 450h acelera de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos y tiene una velocidad máx. de 250km/h.

Participando en causas solidarias

Noticias Automotor y GC Motor

Automotor y GC Motor, distribuidores oficiales de Peugeot para Canarias, dentro de la política de responsabilidad social corporativa, Más Por Ti, se han sumado a la acción solidaria: Tapones para una Vida, desde el mes de abril.

Esta asociación sin ánimo de lucro que colabora a nivel nacional con el caso de niños con enfermedades complejas, y que concretamente desde Canarias se apoya esta iniciativa, ya que no somos ajenos a este tipo de circunstancias, dándose numerosos casos de este tipo en nuestras islas.

En el día de hoy se ha hecho entrega a la entidad destinada a la recopilación de tapones de envases la cantidad recaudada por todos los trabajadores de Automotor y GC Motor en todos sus centros. Entre todos han supuesto una cantidad importante que sin duda aportará un granito más de arena en esta causa tan importante y solidaria.



Redacción

No es la primera vez que, Automotor y GC Motor, participan en acciones solidarias de las que tan necesitada está la sociedad.

La coyuntura no propicia el desarrollo de mejores alternativas Del estancamiento tecnológico del coche

¿Por qué hay un estancamiento tecnológico a día de hoy en lo que al vehículo particular se refiere?

No parece que, después de más de veinte años de puesta en escena, los vehículos eléctricos sean una solución a lo que a la movilidad, del individuo que se desplaza en coche mayormente, se refiere. La poca autonomía y sobre todo los pocos puntos de repostaje siguen siendo un hándicap casi insalvable para lograr una penetración real en el mercado, más aún si consideramos países como el nuestro en el que la energía eléctrica es casi en su totalidad obtenida a base de consumir productos derivados del petróleo.

Los híbridos

Aparecen, con especial protagonismo de los Japoneses los vehículos híbridos (Ej.: Toyota Prius), y no son, a mi juicio, una solución definitiva porque dependen todavía demasiado del motor térmico en serie y los penaliza lógicamente en su peso. En su contra su elevado coste de fabricación y, por lógica, su posterior precio final que hace que el cliente lo piense mucho. Porque aún hoy un buen diesel, de última generación, puede incluso mejorar la relación €/Km.

Hidrógeno y Pila de combustible

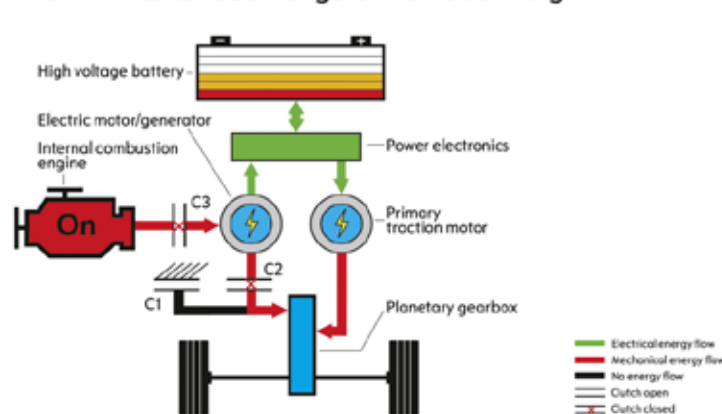
También se pusieron muchas esperanzas en impulsar

el coche con hidrógeno y con la pila de combustible. Estas soluciones aunque más limpias, en lo que a emisiones se refiere, están muy lejos de ser una opción real. Enfriar un volumen de hidrógeno lo suficientemente digno para desplazarnos sin recargar el gas al menos 500 Km penalizaría o bien el maletero o el habitáculo del vehículo. A esto habría que añadir que en nuestro país estamos en pañales en puntos de cambio o recarga del valioso gas. La pila de combustible, como dispositivo electroquímico de conversión de energía, se basa en convertir el hidrógeno y el oxígeno en agua. En esa transformación se genera la electricidad pero que en el caso de mover una masa como la de un turismo se me antoja, de momento, insuficiente.

Autonomía extendida

Más tarde entra en escena el vehículo de "Autonomía extendida" (Ej.: Opel Ampera con tecnología E-REV, recientemente nombrado Coche del Año, capaz de recorrer más de 500 Km de autonomía sin repostar gasolina o sin enchufar a la corriente). Aporta la tecnología de asociar un generador eléctrico que se recarga con un pequeño motor térmico que en este caso solo se pone en funcionamiento para recargar el primero. Se obtiene de esta asociación gran aceleración y altos niveles de prestaciones. A destacar su por mo-

Two Motor Extended-Range Combined Driving



Esquema teórico del sistema de Autonomía Extendida de Opel.

tor silencioso e instantáneo. La tracción en todo momento transmitida a las ruedas tiene su origen en el propulsor eléctrico. Se han conseguido en algunos casos hasta 60 Km en ciclo combinado sin gastar 1 ml de gasolina y, lo que es más importante, "0" emisiones.

Eléctrico 100%

Aún muy lejos de ser factible, solo Renault (Fluence Z.E., Kangoo Z.E) y Nissan (Leaf) han apostado fuerte por esta tecnología. En alguna comunidad tienen una subvención del Gobierno local (700€ máximo). Pero lo que no nos cuentan en su publicidad, por ejemplo Renault, es que el precio franco fábrica no incluye la batería que es alquilada a un precio mínimo de 82€/mes para un contrato mínimo de 36 meses y para no más de 10.000 Km al año (si hacemos más Km, el precio subirá). A esto habría que añadir las recargas que corren de nuestra cuenta, claro. Con 82€ un

vehículo compacto diesel con un consumo medio por debajo de 6 l/100 Km de media ponderada haría, al precio medio del Gasóleo hoy, casi 1.500 Km sin coste adicional del flujo eléctrico para recargar las baterías (> 6 horas para su óptima carga) equivalente en la facturación actual a una cantidad nunca inferior si utilizamos los (10.000 Km / 12 meses = 833,33 Km/mes según contrato) de otros 50 Euros de incremento en nuestro recibo de la luz mensual, (>6 recargas para un uso moderado). Todo esto los hace por ahora inviables si me apuran incluso a las versiones más económicas equivalentes en gasolina. En definitiva, las circunstancias, por su coste y viabilidad real para su uso cotidiano no aconsejan ni animan aún al usuario a la compra del vehículo totalmente eléctrico.

Ha de pasar tiempo

Desgraciadamente no es un secreto para nadie que en

las gasolinas más del 60 % de lo que se nos factura son impuestos. Es la solución más fácil y a mano que tienen todos los gobiernos para taponar los agujeros producidos en sus presupuestos muchas veces por su ineptitud.

Lo último que hemos visto, aplicar en algunas comunidades unos céntimos para financiar sanidad, como si ya no se pagara poco por tener un automóvil como para encima tener que soportar sus pifias en los balances públicos.

Por ello quizás a medio plazo el híbrido o el más conseguido de autonomía extendida pueden ser una opción. Pero, a día de hoy, sigue siendo más viable un coche de carburante procedente del petróleo. Hay compactos diesel por encima de los 100 HP de potencia y 20 Nm de par con consumos de media inferiores a 5 l/100Km y más de 1000 Km de autonomía. Hay motores a gasolina que, con solo 1000 c.c. y 3 cilindros (Ej.: Ford Focus Ecoboost, o el correspondiente del Grupo VW) son capaces de igualar esas prestaciones y consumo.

Solo una fuerte apuesta, que se me antoja difícil en los tiempos que corren, en forma de subvenciones a la compra de esos alternativos vehículos más limpios haría que ocuparan una cuota de mercado por ahora prácticamente despreciable.

Daniel Celso Palma Pérez



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

La marca japonesa continúa con la expansión de la familia Prius

Presentado el Toyota Prius+

El exclusivo sistema Hybrid Synergy Drive® (HSD) del Prius supuso un hito de primer orden del sector en cuanto a movilidad sostenible, y su nombre, que en latín significa "pionero", devino rápidamente en símbolo de un vehículo que apareció incluso antes de que la conciencia medioambiental se convirtiera en una preocupación social generalizada.

La tecnología Hybrid Synergy Drive® ha sido desarrollada específicamente con un carácter modular y para poder ser adaptable a diversas fuentes de energía. Su aplicación en el nuevo Prius plug-in hybrid (híbrido eléctrico enchufable) y los continuos esfuerzos de investigación de Toyota en el campo de los vehículos eléctricos (EV, Electric Vehicles) y los vehículos híbridos de pila de combustible (FCHV, Fuel Cell Hybrid

Vehicles), ofrecen la posibilidad de reducir aún más las emisiones de vehículos en un futuro inmediato.

Tras la introducción del Prius y el Auris hybrid, el lanzamiento del Yaris hybrid en 2012 ha supuesto poner la tecnología híbrida combinada Full Hybrid de Toyota al alcance de una base de clientes aún más amplia. La continua expansión de la gama de modelos híbridos combinados Full Hybrid de la compañía incluirá el lanzamiento de unos diez híbridos Toyota para 2015. El objetivo de Toyota es ofrecer la mayor parte de sus modelos europeos con una versión con sistema Hybrid Synergy Drive® lo antes posible en la década de 2020.

A la cabeza del desarrollo medioambiental y tecnológico durante más de una década, el multipremiado Prius es además el híbrido más vendido

del mundo, con más de 2,6 millones de unidades. Prius es ahora más popular que nunca, y la tercera generación del modelo, lanzada en 2009, ya ha

vendido más de un 1.270.000 unidades.

Durante el primer trimestre de 2012, las ventas mundiales de Prius superaron a las de

Corolla, y lo convirtieron en el vehículo más vendido del mundo.

Redacción



Desde 1997, Toyota Motor Corporation ha vendido más de 4 millones de híbridos combinados Full Hybrid en todo el mundo.

Revolución en el segmento B

Presentado el nuevo Toyota Yaris Híbrido

- Buque insignia del modelo más vendido de Toyota en Europa.

- Único sistema híbrido combinado Full Hybrid del segmento B: el vehículo urbano definitivo.

- La ingeniosa disposición del sistema Hybrid Synergy Drive® ofrece un gran ahorro de combustible y emisiones reducidas sin renunciar al espacio.

- La avanzada tecnología híbrida combinada Full Hybrid de Toyota, más accesible que nunca.

- La gama Yaris ofrece una selección única de tres tipos de motor, ahora que el híbrido combinado Full Hybrid está disponible junto al gasolina y el diésel.

- Único fabricante que produce la tecnología híbrida combinada Full Hybrid en dos plantas en Europa.



Es una elección ideal con el consumo de combustible más reducido del segmento, de solo 3,1 l/100 km en ciclo urbano.

El nuevo Yaris Híbrido es el primer híbrido combinado Full Hybrid en salir a la venta en el segmento B europeo. El buque insignia dentro de la

gama del modelo Yaris supone una propuesta nueva y única en el segmento de mayor volumen de ventas de Europa, y acercará las ventajas de la

tecnología híbrida combinada Full Hybrid a un abanico de clientes más amplio que nunca. Es el modelo más vendido de Toyota en Europa, con unas

ventas acumuladas de más de 2,5 millones de unidades. Actualmente, se trata del único vehículo del segmento B que permite a los clientes elegir entre tres tipos de motores distintos: híbrido, diésel o gasolina.

Combinando el ingenioso diseño y la agilidad urbana de la gama Yaris con la eficiencia y la experiencia de conducción única del sistema Hybrid Synergy Drive (HSD) de Toyota, el Yaris Híbrido supone un nuevo gran paso adelante en la estrategia de despliegue europeo de la tecnología híbrida.

Con un bajo consumo de combustible, un reducido impacto medioambiental, una potente aceleración, una gran maniobrabilidad y unas capacidades únicas en modo eléctrico (EV), el nuevo Yaris Híbrido constituye el vehículo urbano definitivo.

Redacción

El "peque" de la familia viene pisando fuerte

Probamos el Range Rover Evoque

Indicase puso en nuestras manos el Range Rover Evoque TD4. Se trata del Range Rover más pequeño, ligero y eficiente fabricado por la marca inglesa Land Rover. Cuenta con las tecnologías más avanzadas consiguiendo un rendimiento deportivo y el consumo de combustible más bajo de toda la gama Range Rover. El hecho de que su diseño final sea tan fiel a su prototipo inicial, el LRX, lo hace todavía más atractivo. Lo podemos encontrar en sus dos versiones, cinco puertas y coupé, además este modelo contará con 3 temáticas o equipamientos que permiten adaptarlo a cada tipo de cliente: Pure, la versión más fiel al prototipo LRX, Prestige, el Evoque más lujoso y Dynamic, el más deportivo.

Exterior

El Evoque no pasa desapercibido gracias a su estética moderna y atrevida. Sus líneas delatan un minucioso y refinado trabajo llevado a cabo por la marca. Sus líneas, desde todos los ángulos, son muy atractivas y propias de un coche más deportivo. Equipado con faros de última generación, luz fija de día y anti-neblanas.

Interior

El interior del vehículo, pese a tratarse de un todocamino es muy amplio y elegante a la vez deportivo y sofisticado como sello de identidad única del Evoque. No falta detalle. Desde la calidad de sus acabados, la tapicería de cuero, asientos con ajustes eléctricos. Su equipo de música con 9 altavoces que dispone de Radio CD, con entradas AUX, USB y conexión Bluetooth tanto para llamadas de teléfono como para música desde iPod o desde iPhone. Su rendimiento es extraordinariamente satisfactorio. Todo controlado desde el volante multifunción. Igualmente los dispositivos para control de velocidad y el ordenador multifunción proporcionan una comodidad solamente asociada con un vehículo muy moderno.

Su palanca de cambio automático es otro detalle de buen gusto. El motor arranca y para sin llaves. Cuando paramos, la palanca se pone en posición de aparcamiento y se conecta el freno de mano que funciona eléctricamente.

Un completo equipo acondicionado permite viajar cómodamente y elegir por zonas la temperatura al gusto de los pasajeros.



Variedad de motores donde elegir.



Detalle del mando del cambio.



Ajuste eléctrico de los asientos.



Botón de arranque y parada del motor.

Motores

Están disponibles el motor diesel 2.2 con 150CV, con cambio manual o automático y con tracción 4x2 o 4x4, la otra versión diesel 2.2 con 190CV con cambio manual o automático y tracción 4x4 y por último, el motor de gasolina 2.0 240CV con cambio automático, manejable de forma secuencial desde las levas in-

corporadas al volante, y tracción 4x4.

El consumo, por debajo de los 7l/100Km, es otro punto fuerte del Evoque TD4 dadas sus prestaciones.

Precio

El Evoque, en Canarias, está disponible desde 32.424€

Redacción
Fotos: José de la Riva



Desde cualquier punto de vista destaca su moderno y deportivo diseño.



Un moderno difusor que incluye las salidas de escape.



En el frontal destaca su espectacular paragolpes y los faros con luz diurna.



El Range Rover Evoque es un todo-camino que seduce por sus cualidades estéticas pero también mecánicas.

Crece la familia en Motor Arisa

Presentado el nuevo Dacia Lodgy

En el incomparable entorno del Parque Martiánez del Puerto de la Cruz con representantes de la marca, agentes y medios de comunicación tuvo lugar la presentación del nuevo modelo de Dacia. Queremos agradecer al Ayuntamiento del Puerto de La Cruz, al Complejo Turístico Costa Martiánez, y a su Gerente David Pérez por la magnífica acogida que nos brindaron durante la celebración del acto.

Lodgy es la denominación comercial. Proviene de la palabra inglesa "lodge", que evoca la virtud principal de este nuevo modelo: su capacidad de dar servicio a toda una familia y su equipaje. Dacia crece con la llegada del nuevo Lodgy, un auténtico monovolumen disponible en cinco y siete plazas. Fiel al espíritu de la marca, Lodgy ofrece un gran espacio a bordo y prestacio-

nes al más puro estilo Dacia, cubriendo todos los aspectos esenciales que interesan a esta tipología de clientes: habitabilidad, robustez, funcionalidad y diseño, a un precio imbatible. Lodgy está destinado a aquellas familias que buscan un modelo polivalente y equipado con todo lo necesario.

Con 4,50 m de largo y 1,75 m de ancho, las dimensiones de Lodgy son las de un monovolumen del segmento medio al precio de uno del segmento pequeño.

Robusto y funcional

En la parte frontal, los paragolpes y la calandra, que se extiende alrededor del logotipo y presenta una gran barra cromada, anuncian la nueva identidad visual de la marca Dacia. De perfil, la proporción entre la carrocería y la superficie acristalada refuerza la sen-



Dispone de una oferta de motorizaciones de gasolina y diésel modernas, sobrias y eficaces.

sación de robustez, subrayada por una línea de carrocería envolvente. En la parte trasera, las luces de atractivo diseño enmarcan el gran portón.

Los diseñadores han mimado hasta el último detalle para poner de manifiesto la calidad y la robustez, características fundamentales de Dacia.

Los retrovisores exteriores y las empuñaduras se han rediseñado para plasmar un estilo sólido y seductor.

Redacción

Más bajo, más largo, más estilizado

Presentado el nuevo Kia cee'd

- Segunda generación del modelo más vendido de Kia en Europa

- Potentes motores de gasolina GDI de hasta 135 CV y Diesel de 128 CV

- Consumo de carburante y emisiones de CO2 mejorados, desde solo 97 g/km

- Diseño, ingeniería y fabricación exclusivamente europeos

El nuevo Kia cee'd hace su debut ahora en Canarias como la gran apuesta de la marca: Más sofisticado, más eficiente, más refinado y con una experiencia de conducción más atractiva que su predecesor, se espera que el nuevo cee'd aumente el éxito del modelo original, consolidando aún más a Kia como una de las marcas automovilísticas líderes en Europa y con cada vez más presencia en Canarias.

El primer cee'd, que empezó a comercializarse en 2007, fue un hito y un modelo que supuso todo un cambio en Kia.

"El cee'd original fue un cambio paradigmático para Kia, y puso a la compañía en el altamente disputado segmento C con un automóvil verdade-

ramente competitivo", declara Paul Philpott, Presidente Ejecutivo (eOO) de Kia Motors Europe. "Este nuevo modelo representa un nuevo salto

para la marca, tanto en términos de aptitud y sofisticación del vehículo como del impulso adicional que proporcionará a nuestras ventas europeas".

Desde el lanzamiento de la familia cee'd (5 puertas, 3 puertas pro_ceed y SportyWagon) se ha vendido más de 430.000 uds. en Europa occidental, y en Canarias, las ventas de la familia cee'd han representado el 21,95% del total de ventas de toda la marca.

"El notable éxito de nuestros últimos lanzamientos, el Picanto, el Rio, el Venga, el Sportage y el Sorento, tiene mucho que ver con el impacto que causó el cee'd original y la innovadora Garantía Kia de 7 Años que introdujimos con ese modelo", concluye Philpott.

La renovación del resto de familia continuará.



Diseñado, desarrollado y fabricado en Europa, el cee'd fue el primer contrincante serio para las marcas europeas.

Redacción

Record, reencuentros, público y espectáculo

XXXIX Subida al Mirador de Güimar

Y llegó una de las citas por excelencia del campeonato de montaña. La mítica Subida al Mirador de Güimar. Y no defraudó el público que asistió en gran cantidad aunque el tiempo pidiera otra cosa. Pero los ingredientes fueron lo suficiente atractivos para que se quedaran en la rampa guimarrera. Ingredientes como la reaparición en la competición de Manolo Mesa que, después de muchos años de inactividad, volvía y de qué manera con una unidad de Mitsubishi propiedad de Félix Brito. Más ingredientes fueron la mayor inscripción de la temporada, por el momento, y buen puñado de pilotos espectaculares tanto en barquetas como en carrozados.

Entrenos

Había expectación en cuanto a saber cómo andaba de manos Manuel Mesa después de más de una década de inactividad deportiva y no defraudó colocándose en la quinta plaza con esta unidad desconocida en competición para él. Su tiempo fue de 2:50.922 a escasas 788 milésimas de Félix Ramón García que paró su tiempo en 2:50.134 quedando en esta manga a menos de un segundo del tercer escalón de pódium que era propiedad en ese momento de Antonio I. Díaz con su Saxo VTR dejando registro de 2:49.940. En la segunda plaza se instalaba un Eduardo Quintero siempre rápido con 2:482.49.

Desde el principio Jonathan Morales ponía su candidatura al título, parando el crono en 2:30.316, metiendo más de 7 segundos a Javier Afonso que, como es su costumbre, iría de menos a más. El tercero en discordia a más de 12 segundos era Fran Suarez que con la BRC 05 daba cuanta de José Afonso que era el cuarto a más de 700 milésimas de Fran que acusaba en demasía problemas de suspensiones. Orlando Méndez, sabedor que anda aprendiendo, hizo su subida acercándose mucho a Afonso pero quedándose a más de 800 milésimas de él.



2º en barquetas: Javier Afonso.



1º en barquetas: Jonathan Morales.



3º en barquetas: Fran Suárez.



2º en carrozados: Nicolás Mesa.



1º en carrozados Eduardo Alonso.



3º en carrozados: Cristo Padilla.



Los vencedores en barquetas



Los vencedores en carrozados

1ª oficial

En carrozados se imponía Nicolás Mesa con el Ford rebajando su tiempo en dos segunditos y parándolo en 2:42.294. A menos de medio segundo Cristo Padilla que se empezaba a mostrar muy rápido marcando en meta 2:42.927. Tercero era Félix Ramón García que subía un escalón y dejaba un tiempo de 2:43.138. Cuarto sería para Manuel Mesa que también subía una plaza dejando un tiempo de 2:43.247. En quinto lugar aparecía Armando Díaz que además de dar espectáculo y ayudar y mucho en la organización se marcaba un registro de 2:45.122.

En barquetas Morales bajaba su registro y quedaba con una mejor marca de 2:24.229. Y, como no podía ser menos,

Afonso hacia lo propio con el suyo y lo dejaba en 2:27.321 poniendo presión al líder momentáneo en esta categoría. En tercera posición se colocaba el otro Afonso, o sea José que, eso sí a más de 9 segundos de su hermano. La cuarta plaza recayó en Orlando Méndez que dejaba la última plaza para Fran Suarez con problemas de neumáticos.

2ª oficial

En esta manga apareció un hombre, Eduardo Alonso, que venía desde atrás y calladito pero que hizo correr su BMW M3 y se llevó el gato al agua marcando un 2:40.730. Nicolás Mesa ocupaba el segundo puesto del cajón marcando 2:41.202 mejor registro propio en el día pero obviamente más lento que el ganador. La

tercera plaza fue para un sorprendente Cristo Padilla que también bajaba su registro dejándolo en 2:41.300. No muy lejos la cuarta plaza fue para el reencontrado en el mundo de competición Manolo Mesa que dejaba su mejor registro en 2:41.597 y al que esperamos verle de nuevo en competición.

En barquetas Jonathan, con su record de la prueba en la manga anterior, y Javi pegadito a él todo estaba en el aire y a la espera en que llegaran a meta. Claro que primero llegaría Orlando con un tiempo malo con respecto a los anteriores. Detrás venía Fran Suarez que, bajando el último registro suyo en más de 19 segundos, se colocaba tercero de la general a la espera de los tiempos de José Afonso

que llegaba después marcando un tiempo de 2:37:705 empeorando su tiempo anterior incluso dejando que le tercer cajón de pódium se decantara por Fran Suarez que ya esperaba ver en qué orden se colocaban los dos compañeros por llegar y que le acompañarían en tanto llegaba el hombre record de la prueba con un tiempo sensiblemente inferior al anterior pero con las expectativas de ver qué haría Javi que tenía que correr mucho y además hacer record para ganar y no pudo ser aunque lo intento seguro. Los que le conocemos sabíamos que lo intentaría.

A continuación bajaban camino de la Plaza San Pedro donde se entregarían los trofeos a los ganadores y donde se hablaba de la muy buena organización, de la cantidad de aficionados y de los éxitos conseguidos por unos y por otros. Uno de los mayores éxitos fue que terminaran todos en meta sin problemas.

Féminas

En esta prueba contamos con dos de ellas. Una de familia de corredores y aficionados al motor. No obstante compartió prueba con su padre. Inmaculada Cruz que se colocó 16ª de la general dando un pequeño repaso a su progenitor Aquilino.

Y la otra fémina era Silvia Alonso con un coche BMW naranja y verde, muy conocido, como si fuera de la casa, propiedad del padre de su marido, Armando Díaz, cedido para que se estrenase en esto de la competición desde dentro y no como sufridora viendo correr a su marido. Fue 28ª de la general aunque esto solo es una anécdota ya que ha prometido volver a intentarlo próximamente

Felicitar a todos, organización, comisarios y público por el perfecto desarrollo. La escudería del valle de Guimar ya trabaja para la, nada más y nada menos, la que será su 40ª Edición.

Presentación Renault en el Circuito de Maspalomas

Nuevos Megane RS, Clio RS y Twizy

En un magnífico y soleado día de junio, invitados por Motor Arisa con responsables de Renault España, los medios especializados del motor de Canarias, acudimos al Circuito de Maspalomas en Gran Canaria, donde tuvo lugar la presentación oficial y pruebas dinámicas de los nuevos Renault: Megane RS, Clio RS y Twizy.

Uno a uno, cada uno de los asistentes, pudimos comprobar el comportamiento de los coches sobre el asfalto del circuito con pruebas de velocidad, estabilidad, frenada, etc.

Se agradece poder conducir sin preocuparse de la circulación, los semáforos, los radares, la policía y otros elementos que estropean la conducción como nos gusta a los que amamos los coches.

Impresiones

El Clio resulta divertido tiene muy buena estabilidad. Se comporta como un coche en el que se han cuidado los detalles. Sus 207 CV con una caja bien escalonada, sus asientos envolventes, su buena ergonomía, hacen que el Clio resulte divertido tanto en recta como en terreno virado.

El Megane es un peldaño más alto. Sus 265CV se dejan notar. En alta suena realmente a coche de carreras. Todo en su interior está también preparado, "ambientado" pa-

ra sentir que, sean las que sean las condiciones, el coche se adapta y nos permite disfrutar de una conducción, rápida pero muy segura, en cualquier circunstancia.

Para el Twizy la organización había preparado un recorrido por carretera y por las calles de una zona urbanizada. Dado que en nuestro número 74 (ver en www.informamotor.com Mayo de 2012 pág. 5) ya informamos ampliamente del eléctrico nos dedicaremos en esta ocasión a hablar exclusivamente de los otros dos modelos presentados.

Renault Clio RS

Los principales cambios, con respecto al modelo anterior, que podemos apreciar en el nuevo Renault Clio RS los localizamos en su frontal, concretamente en el paragolpes. En la parte baja, un accesorio aerodinámico, que recuerda al estilo de los frontales de los actuales Fórmula 1, canaliza mejor el aire hacia el motor y los frenos.

En la trasera, podemos ver un nuevo diseño en el difusor, completamente funcional.

Su aerodinámica, derivada de la tecnología usada en el Fórmula 1, se ha mejorado. Aparte de los añadidos al nuevo paragolpes delantero y el difusor trasero, los extractores de aire de las aletas delanteras se han optimizado para reducir las turbulencias generadas por los pasos de rueda ensanchados.

Interior

El interior del Renault Clio RS se ha hecho más deportivo que en sus hermanos más pequeños gracias a los nuevos pedales y reposa pies de aluminio, volante en cuero perforado con el marcador de posición en cuero amarillo y un tacómetro con fondo amarillo. En el cuadro de mandos está

presente también un avisador de cambio con señales acústicas y visuales.

Motor

Es el mismo que en la anterior generación, el conocido 2.0 16V (código interno F4R RS), pero se ha mejorado gracias a retoques en el mapeado de la electrónica y la distri-

bución variable y una nueva culata. Su potencia ha subido en 36 CV, dejándolo en 203 CV entregados a 7.100 rpm. El par máximo se mantiene en 215 Nm. Sus consumos andan por los 8,2 L/100 km en ciclo mixto y las emisiones llegan se quedan en 195g CO2/km.

(Sigue en la pág. 11)



8,2 l/100 km en ciclo mixto y emisiones de 195g CO2/km.



El comportamiento en el circuito resulta divertido.



El Clio RS alcanza en 6,9 segundos los 100 km/h, y llega hasta 225 km/h.

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



(Viene de la pág. 10)

Megane RS

Exterior

El estilo exterior, extremadamente evocador de Megane R.S., es la expresión de su elevado nivel de potencia y tecnología. Su parte delantera impresiona, la parrilla delantera equipada con una lámina aerodinámica inspirada de la F1 y sus faros de tecnología LED. En la parte trasera, el difusor específico ilustra la fuerza de un poderoso diseño.

La amplia elección de llantas de 18' ó 19', el Amarillo Sirius o el pack RS Red Design permiten configurar un vehículo adaptado a los deseos de cada uno.

Interior

Los diferentes respuntes amarillos o rojos (según las tapicerías) demuestran la atención prestada a los detalles que caracteriza el ambiente interior. Volante, contadores, palanca de cambios, pedales de aluminio y asientos, están pensados para la eficiencia y la eficacia. El Mégane R.S., equipado de serie con los asientos Sport de sujeción lateral reforzada, puede estar dotado opcionalmente de asientos RECARO para un uso más orientado al Circuito. La climatización automática regulada bizona ofrece un confort térmico personalizado, que permite que cada pasajero delantero seleccione la temperatura que prefiera. El modo Auto ofrece una gestión equilibrada de la temperatura, los modos Fast o Soft favorecen, a elección de los pasajeros, la temperatura o la acústica.

Chasis

Para el contacto con el suelo, se sirve del célebre tren delantero con pivote independiente, que garantiza la transmisión eficaz de la potencia en las ruedas motrices. Como opción, un diferencial de deslizamiento limitado amplía aún más los límites del chasis.

El R.S. Dynamic Management hace posible un vehículo con varios rostros. En modo Normal, todos los dispositivos de seguridad están activados y el consumo limitado. En modo Sport, el amplificador de frenada está desactivado, los parámetros del ESP adaptados a una conducción más deportiva y la reacción del pedal es más



En el interior se ha cuidado hasta el último detalle.



Tres cómodas plazas traseras.



Detalle del piloto trasero del Megane RS.



Foto recuerdo de la presentación con los responsables de Renault fábrica y distribuidores en Canarias.



El Megane RS dispone del R.S. Monitor, auténtico sistema de telemetría embarcada, que permite seguir y modificar diferentes parámetros del vehículo.

rápida. En modo ESP Off, el ESP está totalmente desactivado, permitiendo que el talento del piloto se exprese totalmente.

Motor

Dispone de un motor de 2.0 l de gasolina 16 V turbo con una potencia de 265 cv (195 kW) a 5.500 rpm y un par

de 360 Nm a partir de 3.000 rpm. Este motor ha destacado en particular gracias al récord logrado en el circuito de Nürburgring (categoría tracción

delantera). La sonoridad ha sido trabajada para el placer de los sentidos, tanto en el escape como en el habitáculo.

CEV. Montmeló. 4ª de 7

Un nombre propio: Jordi Torres

Con la cita de Montmeló llegamos al ecuador del CEV, un campeonato corto donde cualquier error puede dar al traste con toda una temporada. Pero donde hemos vivido carreras que levantan al espectador más paciente de su asiento y donde la emoción puede tocar muchas sensaciones ocultas. Un héroe brilló con luz propia en esta cita de Montmeló: Jordi Torres. El piloto de Rubí demostró quien es el mejor en Moto2 y además, el sábado en un sentido aplauso homenaje a su hermano Rubén que perdió la vida hace 6 años en este circuito, dio una lección de pundonor, de saber estar, de ser uno de los grandes, de tener casta y raza y de buena gente. Gracias Jordi Torres.

Moto3.

Los pequeños del campeonato están empeñados en ponernos los pelos de punta y además de llegar muy juntos a la meta. En Aragón fueron 3 pilotos los que entraron con apenas 52 milésimas a la meta. Sí, es cierto lo que digo, de auténtica foto finish, pero en Montmeló fueron 74 milésimas entre los tres primeros. Y es que la categoría está muy apretada. Si bien el equipo que lidera Emilio Alzamora goza de cierta ventaja con motos que andan muy bien, el resto no quiere ni se deja amedrentar y luchan hasta el último suspiro por la victoria. La carrera fue en grupo con algunos pilotos que entraron y salieron pero al final eran cinco los que se jugaban la victoria. Los del Caixa Catalunya Bagnaia, Márquez y Baldassarri, el alemán Luca Amato y el del Conil Marcos Ramírez. Y aunque todos intentaron liderar la carrera y escaparse nadie lo consiguió y las posiciones se intercambiaban con mucha facilidad. Márquez tenía mucho ritmo y en las últimas vueltas no dejaba la cabeza de carrera, y sabía que no sería fácil. En sala de prensa declaraba que "las carreras en grupo nunca las tienes controladas". Y así

fue. Un error de Baldassarri le dejó fuera de la lucha por la victoria y además excluyó al joven Ramírez que tenía su mejor actuación en el CEV. El más listo fue Bagnaia que aprovechó la situación para ganar la carrera por 3 milésimas sobre Márquez y Amato que entraba a 71 milésima. Ajustada llegada y emoción al límite.

Stock Extreme

Carmelo Morales venció con claridad en la última vuelta la carrera de stock extreme. No lo hacía en el circuito desde el 2007 pero esta temporada parece intratable. Se hizo con la pole pero no salió bien y esperó que todo se normalizara para atacar a última hora ya que tanto Forés con su BMW del equipo Motorrad Competición que lidera Manuel Alonso, como Javi del Amor, con su Suzuki 34, tenía la mejor actuación de la temporada y lideraron la prueba durante muchas vueltas. Pero un error de Forés en las últimas vueltas con muchos problemas en el tren delantero hicieron que Carmelo cogiera unos metros de ventaja que junto a la presencia de los doblados hicieron imposible que Forés pudiera recuperar la diferencia y del Amor a su rueda se conformaba con la tercera plaza del podio. Bonita carrera y en Albacete las espadas en todo lo alto porque habrá nueva lucha. Carmelo lidera la provisional con mucha ventaja sobre el resto de perseguidores.

Moto2

Jordi Torres dio la mayor lección de fuerza y sacrificio de los últimos tiempos. El martes antes de la carrera se caía entrenando en su bici y estaba a punto de fracturar su tobillo. Se saldo con un esguince de grado 2 y la suerte de intentar correr. El viernes solo dio unas vueltas para ver como estaba, su equipo preparó un cambio especial para poder reducir marchas y obtuvo la pole con gran amplitud. No quería dejar nada para nadie. En carrera y tras salir



Albert Arenas, en su mejor carrera, rodó muy cerca del grupo de cabeza.



La mejor carrera esta temporada para del Amor que exprimió al máximo su Suzuki.



El joven italiano "Peco" Bagnaia se apunta su segunda victoria en el CEV.



Morales no tuvo que mirar para atrás en la última vuelta. Venció con claridad.



Jordi Torres nos dio toda una demostración de sacrificio y pilotaje

mal, como casi siempre, pudo ver como iban sus principales rivales, donde estaban un sobresaliente Kenny Noyes y Román Ramos. Tanto el americano como el cántabro protagonizaron un duelo de titanes. Jordi supo aguardar unas vueltas y al ver "mucho colín vibrando" se dio cuenta que iban con ciertos problemas y decidió tirar a ver que pasaba.

El resultado es que se quedó solo en cabeza y llegó a tener 4 segundos de ventajas sobre sus dos perseguidores que luchaban vuelta tras vuelta. Román era más rápido en curvas y frenada pero Kenny le superaba por aerodinámica y motor en las rectas sin dificultad. Al final fue Kenny quien pasó en segunda posición mientras Jordi ganaba con claridad. El

piloto de Rubí no tiene rival este año en moto2, y se acerca a renovar ese 1 o 9 o 18 que puede llevar en su carenado.

El circuito donde su hermano perdió la vida hace 6 años ya ha visto a Torres ganar y ganar. Y esta vez sacando fuerza y su mejor pilotaje. Gracias Jordi.

GP de Assen. Holanda

Golpe de efecto

El gran Premio de Holanda, que como siempre se celebra en sábado, nos dejó uno de los momentos más importantes de la temporada y que sin duda dará mucho que hablar. Álvaro Bautista se pasa de frenada y acaba con Jorge Lorenzo en el suelo en la primera curva. Como el refrán: tiempo al tiempo.

Pero también se vivieron otros momentos para no olvidar: Marc Márquez, "súper Marc" y Maverick Viñales, "súper Maverick".

Moto3.

La carrera de Moto3 nos dio unas primeras vueltas que no sabíamos donde mirar: los primeros 20 pilotos estaban en fila de a uno y sin espacio entre ellos. Carrera bonita y muchos adelantamientos para ir tomando las riendas. Pero como dice Alex Márquez, las carreras en grupo nunca las tienes controladas. Y Maverick viñales, a pesar de ser muy joven, de esto sabe mucho y sobre la 7 vuelta dio un tirón que acabó con las aspiraciones de podio que algunos veían al alcance de la mano. El pelotón se estiró y solo cinco pilotos formaron ese grupo de elegidos para el triunfo final. Y una vez más las milésimas juegan a favor del más inteligente y Viñales logra una meritoria victoria por 3 milésimas sobre su máximo rival en la lucha por el título, el alemán Sandro Cortese, y por delante de Dany Kent, compañero de Cortese. El que se llevó la peor parte, si un cuarto puesto se puede llamar así, fue el mallorquín Luis Salom que estuvo mucho tiempo luchando por la victoria. Maverick amplía así su ventaja sobre Cortese que sigue segundo en el campeonato.

Moto2.

Después de lo ocurrido en Montmeló entre Pol Espargaró y Marc Márquez, los dos pilotos españoles se veían las caras en la pista, ya en Montmeló con motivo de las 100 carreras del CEV y el 15º

aniversario del campeonato se habían visto pero fuera de la pista, y todo estaba por ver. Pol quería demostrar que puede hacer frente a Márquez y ponerle complicado el campeonato y la mejor manera fue haciéndose con la pole y con un gran ritmo de carrera. Marc iba con mucha más calma y no quería cometer errores, sabe bien lo que es perder un campeonato por una caída insignificante.

Y pronto Pol quería dejar claro quien era el favorito para esta carrera tomando el mando de la prueba pero cometiendo un error muy grande que le llevó al suelo en las primeras vueltas mientras marchaba líder. Grave error del de Granollers que dejaba el camino libre a Márquez, a su vez beneficiado por la caída de Luthi por error de Vilayrot. Y a río revuelto... Iannone se marchó del grupo donde un soberbio Scott Redding se las tenía con Márquez. Un grupo de cuatro y cinco pilotos jugaban a ocupar la segunda plaza del podio ya que Iannone iba a su ritmo y se distanció hasta los 4 segundos. Pero Marc tenía algo guardado y cuando logró superar a Redding y tomar unos metros pudiendo marcar su ritmo. Un ritmo que iba acortando la distancia con Iannone y en apenas tres vueltas lo tenía a medio segundo. De ahí al final fue una mano a mano que Marc venció sin problema y conseguía una fabulosa victoria en tierras holandesas. Redding completó el podio y Marc es más líder.

MotoGP

Jorge Lorenzo arrolló a sus rivales en Montmeló y partía como claro favorito a repetir victoria. Si la pole era para Casey Stoner, el que mejor ritmo tenía era Jorge. Pero... en la primera curva del circuito Álvaro Bautista se pasa de frenada y se lleva por delante a Lorenzo acabando así con todas sus opciones para la carrera, además a punto de fracturar huesos de la pierna y perderse el gran premio de Alemania.

Pedrosa, que salía desde la segunda plaza, no tuvo problemas para situarse primero, como siempre, e intentar tirar con Stoner pegado a su rueda. Y era evidente que con Jorge fuera solo ellos dos podían ganar, salvo error. Y pedrosa lideró la prueba durante el

primer tercio de carrera hasta que Stoner dijo basta y se fue a por la victoria. La tercera plaza fue para Dovizioso que beneficiado por las múltiples caídas logró subir al podio por segunda vez esta temporada.

Lorenzo perdió su ventaja de 25 puntos sobre Stoner y

a partir de ahora comienza el campeonato para ellos dos con igualdad de puntos.

La próxima cita de Alemania nos dirá si Jorge se ha recuperado físicamente y Stoner mentalmente después de anunciar su retirada.

Texto Yiyo Dorta
Fotos: Yiyo Dorta, Dorna y Redacción



Podio de Moto3: 1º Viñales, 2º Cortese y 3º Kent.



Podio de Moto2: 1º Márquez, 2º Iannone y 3º Redding.



Alex Espargaró lucha con su compañero De Puniet por ser la mejor CRT.



Stoner vuelve a lo mas alto de podio con Lorenzo fuera de carrera en la primera curva.

Premio Euro NCAP Advanced 2012 por su Asistente de Frenada

Probamos el Volkswagen up!

Tamaño y diseño ideal

Con una longitud de 3,54 metros, una anchura de 1,54 metros y una altura de 1,48 metros, el up! se convierte en uno de los automóviles de cuatro plazas más pequeños del mundo.

Uno de los rasgos distintivos de la silueta del nuevo up! es el perfil que parte del corto y pronunciado capó y se prolonga hasta la parte trasera, pasando por el parabrisas y el techo. Desde la zaga desciende hacia el parachoques, pasando por la ventana lateral, dibujando un arco casi vertical. Este trazado de líneas individual es la huella dactilar del nuevo up!.

Las grandes luces traseras del up! están unidas firmemente a la carrocería. El parachoques domina el tercio inferior de la zaga con su ancho soporte para la placa de la matrícula y la moldura que lo rodea. El nuevo up! ofrece de serie parachoques delanteros y traseros del color de la carrocería.



Interior moderno y acogedor.

Interior

Varios elementos permiten aprovechar el espacio de manera excepcional, como una de las batallas más largas del segmento, el motor ubicado en una posición más avanzada y los ejes rediseñados. El conductor, el acompañante y los dos pasajeros de la parte trasera viajarán cómodamente en un automóvil que a pesar de su diseño compacto, no es ni mucho menos estrecho, sino todo lo contrario.

251 litros de volumen de carga en el maletero son mucho mayores de lo habitual en el segmento, y si abatimos los asientos, el volumen de carga aumenta hasta los 951 litros. El interior es indudablemente el gigante entre los pequeños.

El interior del nuevo up! se caracteriza por la clara estructuración de sus elementos, numerosos detalles inteligentes, un diseño muy divertido y un nivel de calidad que sin lugar a duda enriquecerá el segmento.

En el ámbito de los instrumentos e interfaces para el manejo hay tres unidades centrales: el cuadro de instrumentos situado delante del conductor, el módulo de interruptores situado en la consola central para el manejo de la radio/CD y el climatizador y la unidad de información, entretenimiento y navegación desmontable (maps+more).

Una de las novedades técnicas a bordo del nuevo Volkswagen es el sistema "maps+more", una unidad portátil de Info entretenimiento. El objetivo de los diseñadores era desarrollar un sistema de navegación, telefonía, información del vehículo y entretenimiento que fuera tan económico como el propio up! y pudiera ser actualizado con las últimas versiones de software.

La pantalla táctil del "maps+more" realiza varias funciones, por un lado sirve para activar y controlar las funciones de navegación, tele-

fonía e infoentretenimiento y, por otro lado, indica información importante del vehículo.

Asistente de Frenado

El nuevo up! cuenta de manera opcional con el "Asistente de Frenada de Emergencia Automática en Ciudad" que detiene el vehículo automáticamente a velocidades de 5 a 30 km/h en caso de emergencia. Un sensor láser explora el espacio de 10 metros por delante del up! y detecta, de esta manera, el peligro de una colisión inminente.

Equipamiento

Volkswagen Canarias ofrece 2 niveles de equipamientos: la línea Move up! y la línea High up!, además de una versión especial denominada Black o White up!.

En cualquier equipamiento el up! cuenta con Programa de Estabilidad electrónico ESP, Radio CD 215 y Aire acondicionado "Climatic".

La línea Move up! por su parte, ofrece llantas de acero de 14 pulgadas, la carcasa de los retrovisores exteriores y los tiradores de la puerta en color de la carrocería. La cara interna de los faros integra elementos cromados que les confieren un carácter muy

elegante y los biselados de las salidas del aire del interior y la zona del control del aire acondicionado y del audio son de color negro brillante. En el Move up! el Dash Pad ofrece un lacado decorativo del tipo negro perla o beige claro.

La línea de equipamiento High up! presenta diferencias con la versión Move up! en las llantas de aleación ligera de 15 pulgadas "Spoke", los faros antiniebla, insertos cromados, el volante, caja de cambio y la empuñadura del freno de mano en cuero y retrovisores ajustables eléctricamente. El panel Dash Pad del interior puede ser seleccionado en los colores negro perla, blanco puro, rojo, azul luminoso o plata oscuro.



Motores con bajo índice de emisiones.

Motores

Dos motores de gasolina de 1.0 c.c. de 3 cilindros con cambio manual:

- 60 CV, un consumo de 4,5 l/100km y unas emisiones de 105 gr de CO₂.

- 75 CV, un consumo de 4,7 l/100km y 107 gr de CO₂.

Precio

Desde 9.250€ en la Red de Concesionarios Oficiales de VW Canarias.

Redacción



El Volkswagen up! está también disponible en cinco puertas con las mismas medidas.



Un diseño atractivo que no pasa desapercibido y se integra de maravilla con el entorno urbano de nuestras ciudades.

Alonso, una vez más perjudicado por una estrategia equivocada, 2º F1 GP Silverstone 2012. Venció Webber

Cuando todavía resuena en las mentes de todos los componentes de la F1, y de los aficionados, el mazazo del tremendo accidente de María de Villota, que se recupera poco a poco de las terribles secuelas, el circo sigue su ritmo y se celebra la carrera de Silverstone.

Entrenamientos

Emocionantes y marcados por una bandera roja que los paró cuando el agua anegó la pista. Fernando estaba a punto de ser eliminado cuando se sacó de la chistera uno de sus recursos, correr más y mejor que los demás, y consiguió una pole de la que estaba muy lejos. Segundo en la salida Marc Webber y en el tercer puesto Michael Schumacher.

Carrera

Con los antecedentes del sábado se preveía una carrera complicada. Pero la climatología respetó la zona permitiendo que pudiera celebrarse en seco.

Marc Webber se convierte en el segundo piloto, en lo que va de temporada, que repite triunfo. Con la primera posición Fernando arrancó con neumáticos duros (cuando la mayoría empezó con blandos) y tiró liderando la carrera hasta que cambió a blandos y, faltando cuatro vueltas, fue superado por Marc Webber que con los duros llegó más fresco al final de carrera.

El asturiano consiguió no ser adelantado por el otro de Red Bull que se había alzado hasta la tercera plaza. En cuarto lugar un inspirado Massa que, tras un inicio de temporada algo cuestionado, realizó una magnífica carrera que de alguna forma confirma la mejoría de los Ferrari. Kimi Raikkonen, que fue quinto. Otro destacado Romain Grosjean que cayó al puesto 22 en un incidente de carrera acabó en un meritorio sexto puesto.

Un tanto decepcionante, la actuación en casa, de los McLaren así como Schumacher que había conseguido la tercera posición en la salida.

HRT

Decidieron que Pedro de la Rosa saliera a una parada a la espera de una hipotética lluvia durante la carrera que nunca llegó. "Sabíamos que era una estrategia arriesgada, pero si hubiera llovido, hubiéramos podido hacer algo interesante en la carrera", comenta el

piloto catalán, que fue 20º en cruzar la meta y el único que cambió neumáticos una sola vez.

Próxima cita del Campeonato, el Gran Premio de Alemania, que regresará al circuito de Hockenheim del 20 al 22 de julio.

Texto: José de la Riva
Fotos: Redacción

Clasificación provisional de pilotos Mundial F1 2012

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Ptos.
1º	Fernando Alonso	Español	Ferrari	129
2º	Mark Webber	Australiano	Red Bull Racing-Renault	116
3º	Sebastian Vettel	Alemán	Red Bull Racing-Renault	100
4º	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	92
5º	Kimi Räikkönen	Finlandés	Lotus-Renault	83
6º	Nico Rosberg	Alemán	Mercedes	75
7º	Romain Grosjean	Francés	Lotus-Renault	61
8º	Jenson Button	Británico	McLaren-Mercedes	50
9º	Sergio Perez	Mejicano	Sauber-Ferrari	39
10º	Pastor Maldonado	Venezolano	Williams-Renault	29

Hasta 18 clasificados



Al podio acudió un mítico piloto a entregar los trofeos: el escocés Jackie Stewart

G.P. BRITÁNICO DE FÓRMULA 1 SANTANDER 2012

Pos	Nº	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Sali.	Ptos.
1º	2	Mark Webber	Red Bull Racing-Renault	52	1:25:11.288	2	25
2º	5	Fernando Alonso	Ferrari	52	+3.0 segs	1	18
3º	1	Sebastian Vettel	Red Bull Racing-Renault	52	+4.8 segs	4	15
4º	6	Felipe Massa	Ferrari	52	+9.5 segs	5	12
5º	9	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	52	+10.3 segs	6	10
6º	10	Romain Grosjean	Lotus-Renault	52	+17.1 segs	9	8
7º	7	Michael Schumacher	Mercedes	52	+29.1 segs	3	6
8º	4	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	52	+36.4 segs	8	4
9º	19	Bruno Senna	Williams-Renault	52	+43.3 segs	13	2
10º	3	Jenson Button	McLaren-Mercedes	52	+44.4 segs	16	1
11º	14	Kamui Kobayashi	Sauber-Ferrari	52	+45.3 segs	17	
12º	12	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	52	+47.8 segs	14	
13º	16	Daniel Ricciardo	STR-Ferrari	52	+51.2 segs	12	
14º	17	Jean-Eric Vergne	STR-Ferrari	52	+53.3 segs	23	
15º	8	Nico Rosberg	Mercedes	52	+57.3 segs	11	
16º	18	Pastor Maldonado	Williams-Renault	51	+1 Vta	7	
17º	20	Heikki Kovalainen	Caterham-Renault	51	+1 Vta	19	
18º	24	Timo Glock	Marussia-Cosworth	51	+1 Vta	20	
19º	25	Charles Pic	Marussia-Cosworth	51	+1 Vta	24	
20º	22	Pedro de la Rosa	HRT-Cosworth	50	+2 Vtas	21	
21º	23	Narain Karthikeyan	HRT-Cosworth	50	+2 Vtas	22	



Alonso dominó la carrera, que no debió perder, hasta que faltaban cuatro vueltas.



Magnífica y envidiable, una vez más, la estrategia del equipo Red Bull que consiguió llevar sus dos coches hasta el podio

PASATIEMPOS

6 Errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

SUDOKUS SENCILLO

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

MEDIO

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

DIFICIL

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



Gama Peugeot 208: Consumo mixto (L/100 km): entre 3,4 y 5,6. Emisiones de CO2 (g/km): entre 67 y 135

AUTOMOTOR. C/ Subida El Mayorazgo, 26 A. Tel.: 902 10 90 10 S/C de Tenerife. www.automotor-canarias.com

G.C. MOTOR. C/ Dr. Juan Domínguez Pérez, 8. (El Sebadal). Tel.: 902 10 90 10. Las Palmas de Gran Canaria. www.gcmotor.com

NUEVO PEUGEOT 208 MOTION & EMOTION



Incertidumbre y pelea hasta la bajada de la bandera a cuadros XXI Rally de Granadilla. Abreu/Rguez.

Muy disputada la XXI edición del Rallye Villa de Granadilla como se presumía. Los dos primeros espadas de esta edición estuvieron casi todo el día disputándose el triunfo. A tres tramos del final no había un ganador claro. En cuanto a la tercera plaza era cosa de familia ya que los Reyes se la disputaban durante toda la prueba cayendo al final del lado de Alberto en detrimento de Cristofer al que al final se le acercaba el C2 de Antonio Gorrín.

1ª Sección Lauren a por todas

Lauren e Iván García salieron a por todas ante un Toyota WRC con mucha mas potencia que el pequeño Súper 1.600 pero eso no fue excusa para el equipo de Antonio Suarez Baute que después de dos tramos dejaba a Víctor Abreu a mas de 3 segundos. En cuanto al tercer puesto aquí la lucha andaba mas igualada entre Alberto y Cristofer Reyes así como Antonio Gorrín y Adrian Garcia todos en un pañuelo. En cuanto a la promoción Francisco García lideraba seguido de cerca por Neftalí Martín. En la Copa Corsa, Asael Hernández, era el líder de momento. Con esta situación salían rumbo a las asistencias para corregir posibles defectos en las monturas.

2ª sección. Víctor a poner todo en su sitio

Víctor Abreu intentaba llevar su coche por lo negro ya que tenía acusados problemas de suspensión en la parte delantera. Esto no evitó imponer la superior potencia sobre el vehículo de Lauren. A pesar de todo seguía presionado a Víctor para forzar errores. La diferencia entre ambos después de terminar la sección era de tan solo 50 milésimas. Lo que daba buena talla de la competitividad entre ambos. Ya en el tercer puesto Alberto Reyes ponía tierra de por medio entre él y Cristofer haciéndose con su montura después del golpe en el Rallye Norte.

La diferencia rondaba los 11 segundos entre ambos. Pero no había que dormirse ya que Antonio y Adrian les seguía muy de cerca.

3ª sección y tres tramos a disputar

El piloto de VL Motorsport comenzaba a poner tierra de por medio sacando 4 segundos al finalizar esta sección a Lauren que apretaba y mucho en Arico donde gano el tramo aunque con una diferencia muy corta. En la lucha por el tercer puesto Alberto dejaba a Cristofer a más de 6 segundos mientras Gorrín seguía a lo suyo intentando meterse cuarto. Por detrás perdimos a Adrian García y Néstor Gómez por salida de pista sin consecuencias. Buena carrera llevaban hasta el momento en cuanto al trofeo promoción. Francisco García seguía manteniendo a raya a Neftalí y en la Copa Corsa Azael Hernández hacia lo propio con Eduardo Álvarez.

4ª sección

El tramo de Chiquerón fue neutralizado y no se disputo en su segunda pasada ya que tras una salida de pista tuvieron que intervenir las grúas y no pudieron finalizar a tiempo para que se disputase. Ya sabiendo que era el único tramo en el que los Hermanos García podían restar tiempo a Víctor Abreu y Luis A Rodríguez. Solo podíamos esperar la sentencia de la prueba en la que Víctor Abreu y Luis A Rodríguez se hacían con el título de esta edición del Villa de Granadilla y que además era la primera victoria absoluta de este equipo en Rallyes. La segunda plaza se la adjudico el quipo formado por los a Hermanos García que hacían correr de lo lindo a su Peugeot 206 afianzándose con estos puntos en el campeonato provincial. En la tercera plaza se colocaba como todo el día Alberto Reyes. La cuarta posición era para Cristofer Reyes que cada vez se encontraba mejor con su montura dejando la quinta plaza para Antonio

Gorrín que con su Citroën C2 hizo una más que espléndida carrera.

El trofeo Promoción fue a parar a manos de Fran Gracia y Mayte González con el Nissan Micra. Gran carrera para ellos. Y la segunda plaza para Neftalí Martín y Zebenzui Valiente. En cuanto a la Copa Corsa el triunfo fue para Eduardo Álvarez y José A Barreto. Segundos Víctor Carpio y Cesar Pazos.

En Regularidad Sport participaban 10 equipos. Domingo Bravo se hacia con el título de ganador con un total de 109.02 dejando a Leo Mansito la segunda plaza con 135.02 y tercero Ricardo Alonso con 141.5.

Reseñar los magníficos modelos exhibidos por los participantes en esta modalidad incluidos algunos con muchísima historia en nuestro automovilismo.

Comentarios

Víctor: "Feliz por la victoria, mi primera absoluta, aunque el coche me dio muchos problemas".

Lauren: "He hecho todo lo posible. Me ha perjudicado un poco la suspensión del Chiquerón II. Nunca sabremos lo que hubiera pasado. Felicitar a Víctor por su actuación".

Alberto: "Estoy que no quepo en el mono. No esperaba este resultado para nada y aquí estamos terceros".

Cristofer: "Empecé dubitativo después del resultado del norte pero he ido cogiendo confianza a medida que avanzaba el día".

Muy buen montaje de la Escudería Atogo funcionando perfectamente en todo los aspectos. Solo decir que el tramo espectáculo fue algo soso para nosotros lo que no quiere decir que a los aficionados les gustara muchísimo y lo que no queremos es dejar de celebrar este tipo de tramos que debería haber uno por rallye como mínimo.

Redacción
Fotos: Guillermo Pimienta



1º en regularidad. Domingo Bravo.



2º en regularidad. Leo Mansito.



3º en regularidad. Ricardo Alonso.



Con mucha lucha y no pocos problemas Víctor consiguió imponer su Toyota WRC y su primera victoria absoluta.



2º absoluto. Lauren Garcia.



3º absoluto. Alberto Reyes.



1º en promoción. Fran Gracia.

Con motor 1.4 ecoFLEX de 120CV con sistema Start/Stop

Nuevo Opel Corsa Color Edition

- El motor 1.4 turbo debuta con las nuevas versiones Color Edition All Black/All White

- Sólo 5,5 litros cada 100 km y 129 gr/km de CO₂, velocidad máxima 195 km/h

- Nuevas versiones Color Edition All Black/All White con elementos deportivos y estilizados

La gama de motorizaciones disponibles en el Corsa se está ampliando con un potente y eficiente motor ecoFLEX 1.4 turbo de gasolina de 120 CV/88kW con sistema Start/Stop. Hará su debut con las nuevas versiones All Black/All White que se añade a la popular oferta Corsa Color Edition.

Gracias a la tecnología Start/Stop que ahorra combustible, tanto las versiones de tres puertas como las de cinco



Los clientes pueden elegir entre el estilo Blanco Casablanca o el Negro Mica para colores de carrocería.

puertas del Corsa con el nuevo motor ecoFLEX 1.4 turbo necesitan sólo 5,5 litros de gasolina cada 100 km, con unas emisiones de CO₂ tan bajas como 129 gr/km. El motor turbo comprimido que va asociado a una caja de cambios manual de cinco velocidades tiene una potencia máxima de 120 CV/88 kW y ofrece un par máximo de 175 Nm desde las 1.750 rpm. Permite alcanzar

una velocidad máxima de 195 km/h y la aceleración de 0 a 100 km/h se realiza en 10,3 segundos. Con este nuevo motor, los clientes de Corsa que deseen un pequeño aunque potente y eficiente motor turbo pueden optar por estas versiones Color Edition All Black/All White, que estarán disponibles a partir del próximo mes de septiembre con unos precios en España que comienzan

en los 17.640 Euros (con IVA, I de M y transporte incluidos). También a partir de septiembre, el motor ecoFLEX 1.4 turbo estará disponible en el resto de acabados de la gama Corsa.

Tras las mejoras en el motor, la última generación de transmisiones manuales de Opel hará su debut en la gama Corsa en otoño y aseguran

una inserción de las velocidades más suave y precisa. Los ingenieros han logrado una reducción de la fuerza necesaria para insertar las marchas. La caja de cambios original ha sido concienzudamente revisada. El resultado final es un confort de cambio optimizado y una gran mejora general en condiciones de funcionamiento en frío o en caliente.

Redacción



ecoFLEX, tecnología de vanguardia.

Los eléctricos de Autonomía Extendida de General Motors

Volt y Ampera. Premio al Motor Verde

- Por primera vez una motorización de autonomía extendida gana un "Premio Internacional a la Motorización"

- El revolucionario concepto de propulsión gana en la categoría de motor "verde" entre una feroz competencia

- El exclusivo extendedor de autonomía permite movilidad para ir a cualquier lugar en cualquier momento

Los revolucionarios vehículos eléctricos Opel Ampera y Chevrolet Volt han obtenido un reconocimiento aún más global de la prensa especializada del motor. Su motor 1.4 litros extendedor de autonomía ha ganado ahora el "Premio Internacional a la Motorización del Año" al mejor motor "verde" en una dura competencia con otros 45 candidatos "verdes".

El Ampera y el Volt son los primeros vehículos eléctricos en el mercado que permiten ir a cualquier parte en cualquier momento. Y también es la primera vez en los catorce años

de existencia de los premios que un sistema de propulsión con extendedor de autonomía se ha alzado como ganador. La ceremonia de entrega tuvo lugar en la ciudad de Stuttgart.

"Hasta la llegada del Volt y el Ampera, la reducida autonomía de los coches eléctricos de batería ha limitado su idoneidad para el uso diario", dice Uwe Winter, Director

de Línea de Vehículos e Ingeniero Jefe, quien recibió el premio de los organizadores británicos, la revista Engine Technology International. "Nuestro revolucionario sistema de propulsión elimina esos obstáculos al unir la compatibilidad medioambiental de la propulsión eléctrica con la gran autonomía de un motor de combustión. Y el premio al "Mejor Motor Verde" es el mayor reconocimiento por este logro".

Setenta y cinco de los principales periodistas del motor de 35 países de todo el mundo forman el panel de jurados y otorgan sus premios en doce categorías diferentes por la excelencia en ingeniería de propulsión. Se han puesto de acuerdo en afirmar que, hasta ahora, este año ha sido uno de los más difíciles para emitir un veredicto con 39 motores.



Una batería de ion de litio de 16 kWh alimenta un avanzado motor eléctrico de 150 CV/111 kW del Ampera y el Volt.

Redacción

Con gran afluencia de aficionados y una magnífica organización

IV Subida a El Tanque

Los muchos aficionados que acudieron a la prueba pudieron sentir el rugido de los motores en una de las rampas más bonitas del Campeonato Insular de la especialidad con esas paellas que parecen balcones desde donde se distinguen Garachico, Buenavista y casi toda la costa norteña de la isla.

Entrenamientos

Todo preparado con el cierre de carretera, y con puntualidad, comenzábamos a las 10 de la mañana con la lista de inscritos al completo y en cola para tomar camino a la meta en donde los primeros resultados dictaban los más rápidos que en carrozados era Nicolás Mesa con su Ford hizo 3:10.745 seguido del Honda de Eduardo Quintero 3:17.508. El tercero que presentaba sus credenciales era el remozado Mitsubishi EVO V de Rubén J. Martín que marco un tiempo de 3:19.550. Cuarto era el hombre del lugar Félix Brito 3:19.794. Sorprendente el quinto lugar de José M.

González con Honda Civic 1.600. Esto era lo que daba la manga en cuanto a los carrozados y se esperaba ya en meta a las barquetas. José Afonso terminaba con un tiempo de 3:00.746 dejando la segunda plaza para, el jefe de filas del Pegrutrans, Javier Afonso con 3:04.429. La tercera plaza, con 3:04.674, se la adjudicaba Fran Suarez mientras Orlando Méndez era cuarto y sigue adaptándose a esta montura de nueva adquisición. Los participantes volvía a bajar hacia la salida con los aplausos del público asistente a la prueba

Primera oficial.

Ya con menos espectáculo, y más a buscar los mejores tiempos Nicolás Mesa volvía a ser el más rápido bajando unos segundos su tiempo anterior hizo: 3:06.616. Iván Méndez paraba el crono 3:11.890, después de casi un año en blanco, venía de tierras gran Canarias de reestrenar el Ford Fiesta para la preparación del próximo rallye de Granadilla. El tercero era otro que rees-

trenaba vehículo, después de una buena reparación, Rubén J. Martín Yumar dejaba su registro en 3:13.329. Eduardo Quintero seguía enganchado al tercer cajón del pódium. Ya en cuarta posición en cuanto a las barquetas José A. Afonso volvía a "robarle la cartera" a su hermano con un tiempo de 2:53.986 siendo el Javier Afonso de 2:55.862 en la tercera plaza seguía Fran Suarez que también reestrenaba su BRC después de reparaciones en la mecánica mientras que Orlando Méndez seguía haciéndose a su bólido con un tiempo más que respetable después de subsanar algunos problemillas de estabilidad ya todos en meta volvían a las asistencias para las pertinentes revisiones y a refrescarse los pilotos ya que el intenso calor así lo requería.

Segunda oficial, todos "a correr"

Las cosas andaban muy ajustadas en cabeza y todos querían el triunfo y había que decir que por lo menos todos,

o su gran mayoría, bajarían sus registro aunque ganador solo podía quedar uno. Y no fue otro que el líder hasta el momento Nicolás Mesa. Dejo su registro en 3:06.344 la segunda posición se la adjudico Rubén J. Martín que si podía con Iván. Paraba el crono en 3:10.148 dejando el tercer escalón del pódium para Iván Méndez que aún bajando su crono no podía llegar más arriba y detenía el crono en 3:10.879. En cuarta posición aparecía el Porsche GT3 de Chicho Acosta que mejoraba muchísimo aunque las prestaciones de su coche no eran las más adecuadas para la rampa norteña.

En cuanto a las barquetas algo de sorpresa. Fran Suarez era el más rápido con 3:01.2011 aunque insuficiente para alcanzar los dos primeros puestos de podio pero adjudicándose el tercero. El segundo puesto era para Javier Afonso que no daba un buen registro ya que se encontraba a pocos metros de la llegada final a su hermano con un pequeño gol-

pe y tuvo que levantar el pie haciendo caso a los comisarios de la prueba. Y ya en lo más alto aunque con un sabor agri dulce José Antonio Afonso que, sin llegar a meta en esta manga, se hacía con el título gracias a un muy buen tiempo conseguido en la anterior manga. En cuanto a Orlando Méndez volvía a rebajar su tiempo anterior dejándolo en 3:02.581 cerrando así un muy buen día de carreras para él.

Junto a la plaza se entregaron los trofeos a los ganadores con la presencia de autoridades, patrocinadores y directivos tanto de la Federación como de la propia Escudería Daute organizadora de esta prueba a la que desde aquí le damos la enhorabuena por el magnífico trabajo realizado.

Comentarios

José Afonso. Sabor agri dulce. "He ganado y eso me alegra muchísimo pero un pequeño golpe en el coche me deja menos eufórico".

Texto: Redacción
Fotos: Guillermo Pimienta



1º en barquetas: José Afonso.



1º en carrozados: Nicolás Mesa.



2º en barquetas: Javi Afonso.



3º en barquetas: Fran Suárez.



2º en carrozados: Rubén J. Martín.



3º en carrozados: Iván Méndez.

El piloto grancanario pulverizó el record de la prueba

XIII Subida a Arucas. Modesto Martín

El piloto grancanario Modesto Martín pulverizó el record de la rampa de Arucas con su Porsche GT3 y los colores de Mosan Motor quedaron inscritos en la historia de la XIII Subida a Arucas.

Entrenamiento

Desde el primer momento Martín dejaba claro sus intenciones marcando un tiempo en meta de 2:00.079. Tras él José Manuel Asencio con Mitsubishi EVO VII a más de 8 segundos. La tercera plaza sería para Samuel Marrero y su Saxo Kit Kart a más de 10'. Mención especial a este piloto rapidísimo que con una montura inferior destacó todo el día. La cuarta plaza también era para un Mitsubishi EVO VII en este caso pilotado por Gustavo Bolaños. En cuanto al trofeo promoción BP destacar a Alexis Santana que se colocaba a la cabeza en este apartado.

1ª oficial

En esta manga el del Porsche volvía a dominar bajando su tiempo y paraba el crono en 1:59.947. Por la segunda plaza peleaban los Mitsubishi. Esta vez Bolaños se imponía a Asencio por menos de un segundo. En la cuarta plaza aparecía un Ángel Padrón con BMW M3 espectacular. En cuanto a la promoción Alexis Santana volvía a ser el más rápido. Aunque su hermana hiciera todo lo posible por conseguir alcanzarlo no le era posible pero si mejorar su registro anterior en detrimento de la otra fémina de este campeonato: Emma Falcón.

2ª oficial

En esta manga Martín dejaría su record para la historia de esta rampa con un tiempo de 1:58.757 con lo que no dio opciones a los rivales que, aunque lo intentaron, no pudieron alcanzar los registros del piloto de Guía. Segundo de la general, José Manuel Asencio, con el Mitsubishi marcando 2:05.127. Gran carrera para él así como para Ángel Padrón que se colocaba tercero a menos de un segundo del anterior.

En cuanto al trofeo Promoción BP Alexis Santana era el líder y Emma Falcón se colocaba delante de Eli Santana que finalmente sería tercera.

Comentarios

En cuanto a la prueba, algunos organizadores, deberían tomar ejemplo de puntualidad y eficacia ya que la Escudería Aterura demostró que se puede verificar y correr el mismo día y además terminar en las primeras horas de la tarde. Viendo la lista de inscritos nos preguntamos si serían los bajos costes para los pilotos participantes o es que hay más dinero en tierras grancanarias (esto quedara como aviso a navegantes).

El público asistió en menor cantidad que en años anteriores pero rebosando las cunetas encantados con la organización y con la cantidad de pilotos participantes. No solo hubo pilotos de velocidad sino también de regularidad sport que fueron más de 10 unidades. Todo un ejemplo.

Redacción
Fotos: Guillermo Pimienta



1º en promoción. Alexis Santana con Renault 5 Turbo.



3º de la general. Ángel Padrón con BMW M3.



2º de la general. José Manuel Asencio con Mitsubishi EVO VII.



Modesto Martín, con Porsche GT3, no dio opciones a sus contrarios. No solamente venció sino que, además bajó el record de la subida dejándolo en 1:59.757.

De la técnica en sistemas de seguridad

Audi Canarias en vanguardia

Recientemente ha tenido lugar la II Edición de las Jornadas sobre Seguridad Vial en las que Audi Canarias ha estado presente para apoyar esta iniciativa y promover una actitud responsable en carretera. Las opciones que ofrece la marca en materias de seguridad activa y pasiva en todos sus modelos, supone una prioridad reconocida para el fabricante que apuesta cada año por la investigación para mejorar los elementos de seguridad de toda la gama.

Uno de los motivos del éxito de liderazgo de Audi en las Islas es ser "progresistas" en las nuevas tecnologías. La seguridad de los ocupantes y del medio que les rodea está vinculada directamente con la incorporación de nuevos sistemas por parte del fabricante, en la que la inversión anual en la evaluación de los sistemas

de seguridad es de más de 20 millones de euros.

Desde el año 1938, Audi realiza "crash tests" con todos sus vehículos, lo que pone de manifiesto la preocupación de la marca por la seguridad de los pasajeros desde hace más de 70 años. Cerca de 200 personas trabajan en Audi en el estudio de sistemas de seguridad, donde a cada modelo se le realizan más de 15.000 "crash tests" virtuales y entre 150 y 200 pruebas de colisión reales.

La máxima de Audi es priorizar la prevención de accidentes. Los sistemas de asistencia al conductor tienen por objeto ayudar de forma selectiva en situaciones críticas; si pese a ello no es posible evitar una colisión, su cometido consistirá en reducir las consecuencias de la misma.

Audi en Canarias tiene mucho en cuenta la seguridad de los ocupantes del vehículo así como la seguridad de su entorno, y es por ello que incluye

en casi todos sus modelos y versiones equipamientos de serie como el ISOFIX, ordenador de a bordo con check control, los airbags frontales,

laterales y de cabeza, ESP, ABS, control de cinturones de seguridad.

Redacción



El continuo desarrollo de nuevos sistemas proporciona progresos en la seguridad de los vehículos de la marca.

Introducidas por Volkswagen Canarias

Novedades en la gama Volkswagen

Con nuevos equipamientos que elevan aún más la calidad de la gama y demuestran su constante actualización. El Golf Cabrio, el Eos, el Jetta, el Touran, el Sharan y el Scirocco ahora se ofrecen con nuevos y mejores opcionales en las Islas, y el Beetle del siglo XXI se vuelve aún más exclusivo.

El Golf Cabrio amplía su oferta de elementos opcionales con la posibilidad de equipar el sistema de sonido Dynaudio Confidence, así como el eficaz Detector de Fatiga. El Eos incorpora también de forma opcional el Detector de Fatiga, así como la cámara de marcha atrás y el paquete de decoración ambiente con madera de Ébano. El Jetta ofrece como novedad la posibilidad de equipar los faros Bi-Xenón con luz de día LED, luz dinámica de curva y faros traseros LED, además de la cámara de



Volkswagen Canarias demuestra una vez más su interés en el continuo desarrollo de nuevas tecnologías

marcha atrás, para el acabado Highline.

El Touran también presenta interesantes elementos a su ya de por sí completo equipa-

miento, en particular ofrece la posibilidad de equipar los asistentes Lane Assist y Dynamic Light Assist. Además, la versión Highline incluye

de serie el Detector de Fatiga, que queda como opcional para la versión Comfortline. Este nuevo sistema de seguridad estará disponible a partir de

ahora también para el Scirocco.

Por su parte, el Sharan añade a su equipamiento de serie el mencionado Detector de Fatiga, además del reposacabezas ajustable vertical y horizontalmente, optimizado para una mayor seguridad. Asimismo, los motores 2.0 TDI 170 CV incluyen de serie a partir de ahora el eficaz sistema electrónico de deslizamiento limitado XDS, que consigue eliminar la pérdida de tracción de forma eficiente en curvas.

La gama Passat incorpora a su amplio equipamiento tecnológico el asistente "Side Assist Plus con Lane Assist" que además de las ayudas que aportan ambos sistemas por separado, también actúa sobre la dirección, haciendo vibrar el volante y señalizando ópticamente a través del retrovisor un cambio de carril.

Redacción

Participará en las Mil Millas 2012

Estreno del Abarth 695 Edición Maserati

• **Coincidiendo con la evocación histórica de la “carrera más bonita del mundo”, el nuevo Abarth Limited Edition estará expuesto en la Piazza de la Loggia de Brescia**

• **El nuevo Abarth 695 Edición Maserati es un exclusivo convertible equipado con un motor 1.4 Turbo T-Jet 16v de 180 CV y un cambio de velocidades Abarth Competición**

Con ocasión del trigésimo aniversario de las Mil Millas -definida por Enzo Ferrari como la “carrera más bonita del mundo”- hará su presentación en sociedad el Abarth 695 Edición Maserati, el nuevo modelo en edición limitada del que se fabricarán sólo 499 unidades. Expuesto en la Piazza de la Loggia de Brescia, entre joyas del coleccionismo automovilístico y coches de

lujo actuales, este fascinante modelo encarna el vínculo entre la casa del Escorpión y la marca del Tridente; un vínculo forjado sobre muchos valores compartidos como el gusto por el detalle, la elegancia, la pasión por las prestaciones y la deportividad.

Una nueva colaboración, tras la de hace tres años con Ferrari y el Abarth 695 Tributo Ferrari, que refuerza la autoridad de Abarth en el segmento de los deportivos de lujo, esta vez en compañía de una marca cuya historia de triunfos deportivos y elegancia en la carretera es mundialmente reconocida. Karl Abarth y Alfieri Maserati: dos hombres legendarios unidos por la pasión por la mecánica y los motores, que dieron su nombre a dos de las más prestigiosas empresas fabricantes de automóviles con estilos y prestaciones inconfundibles.

Así como el Abarth 695 Tributo Ferrari representa la máxima expresión de la deportividad y de la vocación de Abarth como marca volcada en la competición, esta nueva Edición Limitada representa lo mejor en cuanto a elegancia y confort, propios de un

“GranTurismo”, pero con la facilidad de manejo del coche para ser conducido a diario.

El nuevo Abarth 695 Edición Maserati es un exclusivo convertible que combina la garra y la deportividad de un coche de grandes prestaciones con el estilo elegante y refina-

do de un descapotable. Como todos los Maserati, este nuevo Edición Limitada destaca por su excelente manejo y su espíritu deportivo, además de por su gran comodidad y por el esmero volcado tanto en los materiales como en los detalles.

Redacción



El 695 ofrece unas peculiaridades tanto estéticas como técnicas, fruto del trabajo realizado por los técnicos de Abarth.

Cambio de estilo y adaptación a la nueva imagen de la marca

Renovación en las gamas Citroën C5 y C8

Modernidad y elegancia definen estas evoluciones, que están respaldadas por nuevos equipamientos.

Desde su lanzamiento, a principios de 2008, se han vendido más de 400.000 unidades del Citroën C5 Berlina y Tourer en todo el mundo. Apoyándose en su éxito comercial, el Citroën C5 incorpora evoluciones estilísticas y tecnológicas y lanza la serie especial “Millenium”, con un equipamiento completo e innovador a un precio competitivo.

El Citroën C5 incorpora ahora el nuevo logotipo de la marca, cuenta con un nuevo color de carrocería, el marrón “Guaranja”, y añade, al equipamiento de su versión Exclusive, nuevas llantas de aleación de 17 pulgadas “Egée” así como una nueva tapicería mixta cuero/tela.

Por su parte, la serie especial “Millenium” incorpora, de serie, un nuevo sistema de navegación eMyWay asociado con la Connecting Box,

que incluye toma audio, conexión USB y Kit manos libres Bluetooth. En el Citroën C5 Tourer, este sistema de navegación está asociado con

una cámara de visión trasera, para facilitar las maniobras. Este equipamiento también está disponible en el acabado Exclusive.

En cuanto al Citroën C8, el gran monovolumen de la marca cambia de cara, con una calandra en la que destacan los nuevos chevrones y una rejilla rediseñada. La nueva identidad de la marca también tiene su reflejo en la parte trasera del vehículo, con los chevrones y los diferentes logos dispuestos sobre el portón del maletero.

Una moldura de color Negro Onyx, llamada Black Pack, refuerza su personalidad. Recorre los retrovisores, los montantes y las barras laterales de las puertas, así como las bandas de los paragolpes delantero y trasero. Además, los proyectores, con un nuevo aspecto ahumado, remarcan la mirada y dinamizan el estilo del monovolumen. Por último, un nuevo color, el marrón “Hickory”, actualiza la gama de colores disponibles.



Los modelos de la marca cambian de cara, con una calandra en la que destacan los nuevos chevrones y una rejilla rediseñada.

Redacción

En ocho carreras siete vencedores distintos. Solamente Alonso repitió F1 GP de Europa 2012. Venció Alonso

Hasta esta carrera, siete habían sido los grandes premios celebrados y siete diferentes los pilotos que subieron al primer peldaño del podio. En Valencia, tras unos entrenamientos para olvidar, Alonso, que por primera vez en la temporada quedó fuera de la Q1, salía desde la décima posición y era el primero en repetir victoria en 2012 lo que le sitúa en la cabeza de la clasificación provisional del campeonato.

La carrera, que es lo que cuenta, ha sido otra historia. Con un ritmo arrollador Alonso ha sabido sortear todos los escollos hasta situar su Ferrari en primer lugar ganando una carrera que tenía muy complicada y que nadie, a priori, le habría dado como ganador. El asturiano ha demostrado de lo que es capaz también ayudado por las circunstancias. Vettel que estaba arrasando en cabeza se vio obligado a abandonar por problemas hidráulicos, como los que ya sufriera su compañero Webber en los entrenamientos.

Al podio subieron, además, Kimi Räikkönen y Michael Schumacher que lo hace por primera vez tras su regreso a la F1.

En un gran premio marcado por la degradación de neumáticos debido a las altas temperaturas, Pedro de la Rosa, que tuvo una salida de pista en entrenamientos, acabó en decimoséptimo lugar lo que supone la mejor clasificación de la temporada. Narain Karthikeyan con el otro Hispania finalizó decimo octavo.

El Gran Premio de Valencia ha sido una carrera para tenerla grabada. Desde el inicio Sebastian Vettel (Red Bull) impuso su ritmo para escaparse con facilidad del pelotón encabezado por Lewis Hamilton (McLaren). En la zona intermedia del top 10, Fernando Alonso (Ferrari) iniciaba, con un ritmo demoledor, su remontada de posiciones. Llegó a situarse tercero tras su segunda parada en boxes. En la vuelta 30, un toque entre Vergne (Toro Rosso) y Heikki

Kovalainen (Caterham) obligó a salir a pista al coche de seguridad.

En la reanudación, Alonso atacó a Romain Grosjean (Lotus) para situarse segundo después completar su enésimo adelantamiento del GP. En el giro siguiente, tras los problemas que obligaron al abandono a Sebastian Vettel, el español se ha situado en cabeza, y coincidiendo con el 41º paso por meta, otro problema mecánico ha hecho abandonar al otro, Romain Grosjean, que posiblemente, por ritmo, le habría plantado cara. A dos vueltas del final Pastor Maldonado (Williams) y Lewis Hamilton han colisionado, acción que ha dejado al inglés fuera de carrera y al venezolano lejos del podio. Michael Schumacher (Mercedes) ha aprovechado la circunstancia para subir al podio por primera vez desde su regreso a la Fórmula 1.

Actuación de HRT

Para los pilotos de HRT, el Gran Premio de Europa fue una batalla con los neumáticos. Pedro de la Rosa y Narain Karthikeyan arrancaron con cautela para no castigar en exceso los frenos, elemento que ha dado muchos problemas durante el fin de semana. El español, que ha llegado a rodar 15º, ha mantenido un espectacular pulso con Charles Pic (Marussia) durante la mayor parte de la carrera, manteniendo al francés a raya hasta que los neumáticos traseros de su monoplace han dicho basta a siete giros del final. Con todo, el catalán firma su mejor resultado de la temporada. Karthikeyan, por su parte, terminó en la 18ª.

Próxima carrera Silverstone, Gran Premio de Gran Bretaña, el 8 de julio.

Texto: José de la Riva
Fotos: Redacción

GRAN PREMIO DE EUROPA DE FORMULA 1 2012

Pos	Nº	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Sali.	Ptos.
1º	5	Fernando Alonso	Ferrari	57	1:44:16.649	11	25
2º	9	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	57	+6.4 segs	5	18
3º	7	Michael Schumacher	Mercedes	57	+12.6 segs	12	15
4º	2	Mark Webber	Red Bull Racing-Renault	57	+13.6 segs	19	12
5º	12	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	57	+19.9 segs	8	10
6º	8	Nico Rosberg	Mercedes	57	+21.1 segs	6	8
7º	11	Paul di Resta	Force India-Mercedes	57	+22.8 segs	10	6
8º	3	Jenson Button	McLaren-Mercedes	57	+24.6 segs	9	4
9º	15	Sergio Perez	Sauber-Ferrari	57	+27.7 segs	15	2
10º	19	Bruno Senna	Williams-Renault	57	+35.9 segs	14	1
11º	16	Daniel Ricciardo	STR-Ferrari	57	+37.0 segs	17	
12º	18	Pastor Maldonado	Williams-Renault	57	+54.6 segs	3	
13º	21	Vitaly Petrov	Caterham-Renault	57	+75.8 segs	20	
14º	20	Heikki Kovalainen	Caterham-Renault	57	+94.6 segs	16	
15º	25	Charles Pic	Marussia-Cosworth	57	+96.5 segs	23	
16º	6	Felipe Massa	Ferrari	56	+1 Vta	13	
17º	22	Pedro de la Rosa	HRT-Cosworth	56	+1 Vta	21	
18º	23	Narain Karthikeyan	HRT-Cosworth	56	+1 Vta	22	

Clasificación provisional de pilotos Mundial F1 2012

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Ptos.
1º	Fernando Alonso	Español	Ferrari	111
2º	Mark Webber	Australiano	Red Bull Racing-Renault	91
3º	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	88
4º	Sebastian Vettel	Alemán	Red Bull Racing-Renault	85
5º	Nico Rosberg	Alemán	Mercedes	75
6º	Kimi Räikkönen	Finlandés	Lotus-Renault	73
7º	Romain Grosjean	Francés	Lotus-Renault	53
8º	Jenson Button	Británico	McLaren-Mercedes	49
9º	Sergio Perez	Mejicano	Sauber-Ferrari	39
10º	Pastor Maldonado	Venezolano	Williams-Renault	29

Hasta 18 clasificados



Fernando Alonso ganó y se vio favorecido por los abandonos de Vettel y Hamilton.



Un podio impensable antes de la carrera. Alonso, Räikkönen y Schumacher.



El público de Valencia, comisarios incluidos, a los pies de Fernando Alonso que realizó una carrera antológica.

El Campeonato Autonómico de Montaña viajó a las islas orientales

Subidas a Haría y a Betancuria

El Campeonato Autonómico de Montaña viajó a tierras de Lanzarote y de Fuerteventura en un fin de semana algo loco con prueba el sábado y el domingo. Es de resaltar el periplo que han tenido que hacer muchos equipos para poder estar en ambas pruebas. Sirva como ejemplo el de José Manuel González: saliendo de la Gomera, pasando por Tenerife, Gran Canaria, llegar a Lanzarote y luego pasar a Fuerteventura ¡ahí es nada! Estará cansado el bueno de José después del viaje por la geografía canaria

Bueno a lo que el deporte se refiere suerte dispar para ambas islas ya que una contaba con más de 40 inscritos y la otra tan solo con 12 de los cuales dos se quedaron en el camino en sendas averías irreparables en la subida de Haría.

Haría

En carrozados Enrique Cruz tuvo que correr y de lo lindo ya que Modesto Martín y Ángel Bello le pisaban los talones aunque hay que decir que el piloto de Disa no les dejó acercarse bajando sus tiempos en cada pasada quedándose Bello en la primera oficial y no pudiendo puntuar.

El asunto quedaba entre dos ya que Yeray Lemes con una unidad bastante inferior hacia todo lo humanamente posible para llegar a ellos subiéndose incluso por las paredes para intentarlo. Al final nuestro piloto más internacional en este momento no pudo acercarse.

Con lo que en los carrozados el pódium fue ocupado por Enrique Cruz en la primera plaza Modesto Martín en la segunda y el tercero fue para Yeray Lemes. En el trofeo promoción Emma Falcón se alzaba con el triunfo mientras Alexis Santana ocupaba la segunda plaza. Tercera su hermana Eli que intento en todo momento acercarse a la cabeza sin conseguirlo

- En cuanto a las barquetas,
- José Manuel González, no dio muchas opciones al bueno de
- Alejandro Álvarez que no lle-

go a meta en la última cronometrada por avería mecánica. Lógicamente el pódium se lo repartieron entre ambos siendo el primero José Manuel.

Betancuria

Aquí pintaban bastos. La inscripción fue mínima ya que solo participaban en competición dos equipos de la tierra que sumados a las bajas de Aleñadlo Alvares, que tuvo la delicadeza de asistir con todo su equipo a la prueba, y la ya mencionada de Ángel Bello con lo que nos quedamos solo con nueve unidades en salida.

La victoria de nuevo sería para Enrique Cruz que ganó las cuatro mangas disputadas. Segundo sería Modesto Martín que sigue buscando la forma de batir a Cruz y el tercer peldaño fue a parar a manos Félix García Durán. En cuanto a promoción el triunfo se lo llevo Alexis Santana que esta vez sí pudo con Emma Falcón. Tercera Eli Santana.

En cuanto a las barquetas José Manuel se quedaba solo y se hacía con los puntos de esta prueba. Agradecer a José Manuel que saliera en las 4 mangas. Era la primera vez que corría una barqueta por estas tierras.

Esta vez, y sin que sirva de precedente, obviare los comentarios. Quiero hacer referencia al mal sabor de boca que me ha ofrecido esta prueba de Betancuria ya que los pocos medios de comunicación que acudimos a la prueba, y no seríamos más de cinco, creemos que no hemos sido tratados nada bien. Desde aquí quiero decir a los organizadores que los únicos que pagan por estar en su prueba somos los pilotos y nosotros. Y para poder realizar nuestro trabajo necesitamos un mínimo de colaboración. Durante el transcurso de la prueba los miembros de Protección Civil, así como los de la Benemérita, nos hostigaron en todo momento mientras circulábamos a pie por parte del trazado después de haber pasado los coches para reubicarnos en cada pasada cosa que en la prueba

de Haría no sucedió en ningún momento, llegando incluso a ayudarnos en vez de hostigarnos. Eso sí, con todo el respeto de estas personas hacia nosotros de palabra no como algu-

nos energúmenos del público que llegaron a hacernos cortes de manga e incluso insultarnos a los de Tenerife con palabras como: "fuerte m... de vehículo trajeron los chicharreros".

Hasta el spiker de la prueba se olvidó de mencionar a los medios y lo tuvo que hacer Dolores Saavedra de Disa que estaba en el acto para la entrega de premios de su marca.

Redacción
Fotos: Guillermo Pimienta



Barquetas: 1º en Haría y 1º en Betancuria: José Manuel González



2º de barquetas en Haría: Alejandro Álvarez.



3º de carrozados en Haría: Yeray Lemes.



En carrozados, 2º en Haría y 2º en Betancuria: Modesto Martín.



3º de carrozados en Betancuria: Felix García Durán.



En carrozados, Enrique Cruz, se impuso con solvencia tanto en Haría como en Betancuria.